

RUOTA LIBERA

Periodico della FIAB

FIAB Verona Amici della Bicicletta Onlus



COSA CI HA INSEGNATO IL LOCKDOWN?

**CONTA CICLISTI 2020:
I VERONESI
TORNANO A PEDALARE**

**BICI E CANOA CERCANO
"LO SBOCCO AL MARE"**

**#LUPAROUND IN BICI
CONTRO L'ATASSIA**

**IL BONUS BICI
SVUOTA I NEGOZI**

**SALVIAMO IL FONDO
ALTO BORAGO
LA CAMPAGNA DE "IL CARPINO"**

**CICLOVACANZE FIAB 2020:
FRIULI E VALCAMONICA**



3	IL PUNTO Mission possible	18	ENIGMISTICA
4	MOBILITÀ Conta ciclisti 2020	19	CIBO DA VIAGGIO Ceci a colazione
5	INIZIATIVE FIAB FIAB sul territorio	20	RACCONTI DI VIAGGIO Verona-Udine, da castello a castello
6	MOBILITÀ Lettera di un'amica al Covid	22	Dalla Val di Sole alla Valcamonica
7	Una lezione importante	24	Itineranti? Sì, sempre
8	La scuola ha imparato la lezione	26	LUPO IN BICI #Luparound
10	Il bonus bici ha svuotato i negozi	28	FIAB ROVIGO Because the night belongs to bicycles
12	Lo sbocco al mare	29	Paciclica polesana: seconda edizione
14	AMBIENTE Fondo Alto Borago	30	La tre giorni della settimana europea della mobilità
16	CICLOFFICINA Dettagli utili	32	CONTROVENTO

DIRETTORE RESPONSABILE:
Elena Chemello.

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

Hanno collaborato:
Roberto Ferrari, Cecilia Tomezzoli,
Giuseppe Pedrollo, Mario Spezia,
Paolo Pigozzi, Luigia Pignatti,
Federico Girardi, Alberto Bottacini,
Denis Maragno, Cinzia Malin.

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 2.400 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
fiabverona@pec.fiabverona.it
sede@fiabverona.it - www.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 2020/2021

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.



Mission possible: la strada urbana come luogo delle persone

Incalzato dall'attuale emergenza, che con la riapertura delle scuole e la fuga dal trasporto pubblico (giusto per capire, a Verona solo il 20% degli studenti ha rinnovato l'abbonamento) rischia di precipitare le città in ingorghi di auto private alla ricerca di un distanziamento sociale fai-da-te, tra luglio e settembre il Parlamento ha approvato una serie di emendamenti al Codice della Strada per favorire la mobilità sostenibile che di fatto cambiano completamente le carte in tavola nelle nostre realtà urbane. Così nel giro di tre mesi, dopo anni e anni di estenuanti mediazioni finite ogni volta nel nulla, almeno a livello normativo ci ritroviamo improvvisamente quasi alla pari col resto dell'Europa avanzata: adesso anche in Italia è data facoltà agli amministratori non solo di realizzare le "corsie ciclabili" e le "case avanzate" agli incroci, ma anche di istituire il doppio senso ciclabile nelle strade a senso unico (indipendentemente dalla larghezza della carreggiata), l'uso ciclabile (sotto particolari condizioni) delle corsie preferenziali del trasporto pubblico, le "strade ciclabili" e le "strade scolastiche". Solo nove mesi fa, pensare che avremmo potuto ottenere tutte assieme queste norme di civiltà mobilistica che appena al di là dei nostri confini sono consuetudine da decenni sarebbe stata pura utopia, ma a tutti gli effetti – nonostante il modo un po' affannato con cui ci si è arrivati – ora anche da noi è così.

Dunque, giochi fatti? Significa che ben presto vedremo applicate queste novità anche sulle nostre strade? Ebbene: sarà così se gli amministratori si riveleranno all'altezza degli strumenti messi a loro disposizione, e la cosa non è scontata. Concentrando lo sguardo su Verona – ma potremmo parlare anche delle altre cittadine della nostra provincia – va osservato con piacere che, come da nostro auspicio, in vista della riapertura scolastica si sono viste importanti creazioni di percorsi ciclabili, come quelli nella circonvallazione interna o tra porta Palio e gli Scalzi (con l'augurio che come da programma si arrivi presto a Castelvechio). Il vero salto di qualità, però, lo si potrà vedere con l'applicazione o meno del doppio senso ciclabile e la conseguente maggiore attenzione sul rispetto delle Zone 30. Inutile negarsi che nella nostra opinione pubblica resistano pregiudizi su ciò che nel resto d'Europa (a parte noi e la Grecia) esiste e ha già mostrato da tempo la sua efficacia in termini di calo drastico di incidentalità: le recenti dichiarazioni sprezzanti dei vertici nazionali e locali dell'ACI contro queste nuove norme è solo la cartina di tornasole di uno scetticismo ancora diffuso. La chiave di tutto, come già accaduto in Europa ma non ancora da noi, starà nel passare a vedere le strade urbane non più come "luogo dei veicoli" ma come "luogo delle persone" dove non si vada a più di 30 km/h, dove i pedoni attraversino la strada senza patemi, dove usare la bici conviene perché sicura e rapida. Perché la Zona 30 e il doppio senso ciclabile rendono tutti più calmi e attenti, e le bici possono accorciare e facilitare i collegamenti da un posto all'altro.

Far capire ai veronesi il vantaggio per tutti di queste norme, partendo in modo progressivo e facendo buona comunicazione, sarà la nostra "mission" dei prossimi mesi. A differenza di quella che Tom Cruise sta girando in questi giorni sgommando nel centro di Roma, pensiamo che sia una "mission possible". Crediamoci.



CONTA CICLISTI 2020: LA CURVA TORNA A SALIRE..... di Michele Marcolongo

Registrato un incremento di bici del 27% sul 2019

L'annuale rilevazione Fiab Verona ai 9 varchi di accesso alla città mostra quest'anno un deciso aumento del numero dei ciclisti urbani in circolazione: martedì 15 settembre dalle 7 alle 9.30 i volontari Fiab hanno infatti contato **5.438 passaggi di biciclette, il 27% in più rispetto ai 4.281 rilevati nel 2019**, che fu peraltro un anno di forte flessione. Si tratta comunque del migliore risultato dal 2015.

Gli incrementi, rispetto allo scorso anno, vanno da un minimo del 10% registrato a Ponte Nuovo ad un massimo del 54% registrato a Ponte Aleardi. Significativi anche gli aumenti in Corso Milano (+37%) e in Viale Piave (+40%).

Siamo forse di fronte alla tanto agognata "svolta" nel sistema della mobilità cittadina? E' ancora presto per dirlo. Va innanzitutto precisato che la rilevazione Fiab è una iniziativa dimostrativa che l'associazione svolge ogni anno nella **Giornata Mondiale Senz'auto, apice della Settimana Europea della Mobilità Sostenibile**. Serve

innanzitutto a ringraziare chi si muove responsabilmente senza inquinare: i ciclisti vengono gentilmente fermati e premiati con un cioccolatino e una copia della nostra rivista Ruotalibera. In secondo luogo, la conta punta a stimolare le amministrazioni affinché prendano sul serio la valenza trasportistica di questo mezzo e si dotino di tecnologia adeguata, come i conta-conta-biciclette, a monitorarne i flussi.

Alla base del risultato particolarmente positivo di quest'anno ci sono, a nostro avviso, diversi fattori: l'emergenza Covid ha sicuramente indotto tanti veronesi a riflettere sulle proprie modalità di spostamento. Un preziosissimo lavoro in questo senso è stato fatto sui ragazzi delle superiori assieme al coordinamento dei dirigenti scolastici e ai mobility manager scolastici. In secondo luogo siamo senza dubbio in un momento di **grande effervescenza per il divenire della mobilità dolce cittadina** grazie a provvedimenti presi sia a livello locale che nazionale.

Per Verona ricordiamo il restyling delle

piste ciclabili esistenti, l'apertura di nuove stazioni del bike sharing, i nuovi percorsi ciclabili tracciati in circonvallazione interna e in altre strade cittadine di interesse scolastico ricorrendo soprattutto al nuovo strumento delle "corsie ciclabili". Le corsie ciclabili sono entrate nel Codice della Strada assieme alle "case avanzate" a luglio con la conversione in legge del Decreto Rilancio.

Come associazione siamo soddisfatti di avere dato il nostro contributo nell'individuazione dei nuovi percorsi e delle nuove soluzioni rapportandoci in modo propositivo con Comune e Scuole. La cassetta degli attrezzi a disposizione delle amministrazioni locali si è ulteriormente arricchita con le novità contenute nel Decreto Semplificazioni: il doppio senso ciclabile, l'ammissione delle bici sulle corsie preferenziali, l'introduzione delle strade scolastiche e delle strade urbane ciclabili...

Si tratta dunque di un incoraggiante inizio per la progressiva apertura della città ai nuovi orizzonti della mobilità attiva e sostenibile.

VARCO	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	% sul 2019	
Castelvecchio	1.059	864	1.041	1.132	960	1.071	816	771	822	875	688	832	+ 144	+ 21%
Ponte della Vittoria	750	868	787	680	734	714	629	590	565	625	526	615	+ 89	+ 17%
Ponte Garibaldi	496	540	504	472	490	543	435	439	400	519	419	534	+ 115	+ 27%
Ponte Nuovo	734	777	591	570	582	567	533	455	455	496	436	478	+ 42	+ 10%
Ponte Navi	604	587	661	528	690	660	646	509	505	551	440	577	+ 137	+ 31%
Ponte Aleardi	367	377	372	378	296	355	311	334	236	326	203	312	+ 109	+ 54%
Portoni della Bra'	821	725	827	725	849	864	677	680	544	694	615	765	+ 150	+ 24%
Viale Piave	563	1.093	855	712	678	656	631	634	669	709	580	811	+ 231	+ 40%
Corso Milano	399	365	506	543	520	437	425	389	376	488	374	514	+ 140	+ 37%
TOTALI	5.793	6.196	6.144	5.740	5.799	5.867	5.103	4.801	4.572	5.283	4.281	5.438	+ 1.157	+ 27%



FIAB SUL TERRITORIO: INIZIATIVE IN COLLABORAZIONE

di **Giorgio Migliorini**

Oltre al Covid si è aggiunto il maltempo!

In questi tempi difficili abbiamo dovuto annullare 3 grandi iniziative: Bimbibici, il superevento Fiab, la caccia al tesoro notturna del Tocati e le notturne in bicicletta. Ci siamo così “agganciati” ad altri eventi sia nuovi che tradizionali. Sport Expo ci ha chiesto di gestire un parcheggio nella zona stadio sabato 12 settembre pomeriggio e domenica 13 tutto il giorno. Il risultato di questa esperienza è stato abbastanza positivo: in tutto circa 90 biciclette parcheggiate. Numero in linea con gli standard di precedenti simili esperienze quali Tocati e Straverona. Sempre notevole il gradimento per il servizio offerto e apprezzamenti per Fiab.



Altrettanto successo non si può dire per il parcheggio Tocati 2020 che quest'anno causa Covid ha visto una partecipazione di pubblico molto modesta. Con il centro non affollato e poche iniziative non valeva la pena di lasciare la bici a ponte Garibaldi ed infatti le dita di una sola mano sono state sufficienti a contare le bici parcheggiate. Sempre nell'ambito Tocati meglio è andata invece sabato 19 sui bastioni ex zoo con 8 ragazzi a cimentarsi sul percorso didattico predisposto nel 2017 dalla Polizia Municipale e fino ad ora sottoutilizzato. In effetti grazie anche alla collaborazione del nucleo educazione stradale dei vigili urbani è stata una esperienza piacevole per i ragazzi e pensiamo anche per i genitori. Abbiamo alternato didattica e divertimento nello spirito del gioco del Tocati spiegando le



regole basilari del Codice della strada sperimentandole poi sul percorso anche attraverso il gioco.

Grandi speranze erano poi riposte nella giornata della educazione stradale del 27 settembre a Castel d'Azzano ma siamo incappati nell'unico pomeriggio piovoso di questo splendido settembre. Avremmo dovuto ripetere più o meno la esperienza appena descritta. Davvero un peccato perché sarebbe stato sicuramente un evento molto partecipato. Constatando che purtroppo anche fra di noi adulti e soci Fiab vi è scarsa conoscenza sulle regole di comportamento, anche alla luce delle grandi novità normative introdotte nel Codice della strada, queste collaborazioni con associazioni ed enti pubblici sono assolutamente da ripetere. ●

LETTERA DI UN'AMICA DELLA BICICLETTA AL COVID

di **Francesca Gonzato**

Caro virus ti scrivo,

ma così non mi distraigo un po', al contrario, ne approfitto per ripensare alla tua irruzione nella nostra vita. Con "nostra" intendo di noi che amiamo muoverci in bici.

Nei primi giorni del lockdown non osavamo nemmeno pensare di tirarla fuori dal garage, la parola d'ordine era "tutti in casa", si esce solo per ragioni di lavoro, di salute, di approvvigionamento. Ben presto, però, qualcuno ha cominciato a ragionare e si è detto: ma se io sono sempre andato a lavorare, al supermercato, a prendere il pane, in farmacia in bici, perché ora non potrei continuare a farlo? Ragionamento ineccepibile, non ti pare? Eppure, non ci crederai, alcuni di noi per questa scelta si sono presi ingiurie dai pochi automobilisti circolanti e hanno rischiato sanzioni dalle forze dell'ordine! Un mio amico, giustamente convinto di avere il diritto di continuare ad andare come sempre al lavoro in bici, stanco di essere volgarmente apostrofato perché considerato un disobbediente sportivo in allenamento, si è scritto CASA - LAVORO sul giubbotto catarifrangente nella speranza di pedalare in pace andando o tornando dal lavoro: pazzesco, no? E sai perché? Perché un sacco di gente, purtroppo, considera la bici sinonimo solo di svago o di sport, non valido mezzo di trasporto!

Ormai lo dicono tutti che tu ti trovi particolarmente a tuo agio nelle zone più inquinate del pianeta, e molti sostengono che tra le cause della tua sgradita presenza ci sia lo scarso rispetto che fin qui abbiamo avuto per l'ambiente in cui viviamo. A noi pareva perciò di meritare un plauso per la nostra perseveranza nell'uso della bici, mezzo di trasporto innegabilmente rispettoso dell'ambiente, e invece no, ci siamo trovati a dover difendere il nostro stile di mobilità dagli attacchi di chi a torto ci considerava dei trasgressori delle ordinanze governative!

Ma un po' alla volta ha cominciato a tirare un'aria diversa, la gente si è accorta che con pochi veicoli a motore in giro finalmente si respirava meglio, c'erano meno rumori molesti, c'era più spazio libero in strade e piazze per pedoni e ciclisti... e appena è stato concesso il permesso di muoversi a piacimento entro i confini del proprio comune, via! tutti a passeggiare e pedalare sorridenti e in sicurezza! Che soddisfazione per noi! Assistevamo ad una conversione? All'adozione di un nuovo stile di vita? Ci abbiamo sperato, visto anche il massiccio acquisto di bici, favorito dal bonus governativo (a proposito, mentre ti scrivo chi l'ha visto questo benedetto bonus?). Ma ora ci pare di poter dire che non è andata proprio come speravamo, che chi si muoveva in città in auto ha ricominciato a farlo senza ragionare su possibili alternative, e il traffico sembra tornato quello di prima.

Sai cosa ci consola? Per affrontare i pesanti problemi che tu ci hai causato e continui a causarci, finalmente legislatori e amministratori sono usciti dal loro letargo e hanno cominciato ad approvare provvedimenti in favore della mobilità attiva. Sono particolarmente contenta che tu abbia risvegliato anche i mobility manager scolastici: hanno finalmente reclamato misure atte ad incoraggiare gli studenti, anche i più giovani, ad andare a scuola in bici (corsie ciclabili, zone scolastiche interdette alle auto ...) per evitare di ammassarsi sui mezzi pubblici o peggio di farsi portare a scuola da solerti genitori a quattro ruote. Qui da noi in Italia è proprio il caso di dire: meglio tardi che mai!

So bene che non è facile che i nostri concittadini cambino vita e capiscano l'urgenza di prevenire, non solo di curare le malattie che mettono a rischio la salute di tutti, ma tu, maledizione, hai fatto e fai del tuo meglio per spaventarci, chissà che non ricaviamo qualche insegnamento dalla tua durissima lezione!

Che dirti alla fine di questa mia lettera? Spero vivamente che *il nuovo anno porterà una trasformazione, e tutti quanti stiamo già aspettando!* Stringiamo un patto: tu te ne vai, per sempre, e noi, con un pizzico di intelligenza e di buona volontà, ci impegniamo anche senza la tua incombente minaccia a migliorare la qualità della nostra vita!

Francesca

UNA LEZIONE IMPORTANTE

a cura di **Luciano Lorini**

Publicati dalla Commissione EU gli insegnamenti tratti dal lockdown

Dal sito della Settimana Europea della Mobilità (*European Mobility Week*), riportiamo i dieci insegnamenti suggeriti dal *lockdown* per una migliore mobilità urbana:

1. **Lo spazio pubblico è prezioso.** È più importante che mai gestire le città pensando alle persone piuttosto che alle auto (parcheeggiate e in movimento su strade a più corsie). È possibile adottare cambiamenti strategici in un periodo relativamente breve.

2. **Abbiamo riconosciuto il valore dei lavoratori essenziali,** che finora erano invisibili. Tra questi, i dipendenti dei trasporti pubblici e tutti coloro che contribuiscono alla nostra mobilità. Poiché la capacità dei mezzi di trasporto è stata limitata, è importante dare priorità a chi ne ha più bisogno, ma dobbiamo anche ristabilire la fiducia nei trasporti pubblici, fondamentali per una mobilità urbana sicura e sostenibile.

3. **Invisibile è diventato visibile.** I tassi di inquinamento acustico e atmosferico derivanti dagli spostamenti quotidiani sono scesi a livelli senza precedenti. Per un po' di tempo gli europei hanno respirato aria più pulita e vissuto in spazi urbani meno rumorosi, e hanno espresso il desiderio che questo continui. Come possiamo mantenere, almeno in parte, questa situazione?

4. **Il nostro mondo stava correndo troppo,** ma non c'è motivo di affrettarsi; rallentiamo imponendo limiti di velocità nelle aree urbane predefiniti a 30 km/h o anche inferiori.

5. **La salute delle vie respiratorie e uno stile di vita attivo ora sono più importanti che mai;** una prima ricerca suggerisce che l'inquinamento e l'obesità aumentano notevolmente i rischi per la salute



derivanti dal COVID-19. Pertanto, dobbiamo trovare modi migliori che aiutino stabilmente le persone a spostarsi a piedi o in bicicletta nelle nostre città senza correre rischi. Ognuno di noi dovrebbe sforzarsi di restare in forma e praticare sport, quindi non sorprende il fatto che gli accessori da palestra in molti negozi siano andati a ruba; comunque la migliore palestra consiste nell'andare a piedi o in bicicletta.



6. **Lavorare da casa è diventato normale e possibile** per molte persone e riduce la necessità del pendolarismo, causa di code e inquinamento. Nel contempo, alcuni dipendenti hanno bisogno di recarsi sul luogo di lavoro. Pertanto i datori di lavoro, gli esperti di mobilità urbana e gli urbanisti devono lavorare di concerto in cerca di soluzioni che ci aiutino a perseguire una ripresa sicura.

7. **I bambini che vanno a scuola** in auto con i genitori contribuiscono notevolmente alla congestione delle strade. Instillano negli altri bambini l'idea di pericolosità degli spostamenti a piedi o in bicicletta, cosicché anche i loro genitori li accompagneranno in auto: un circolo vizioso! La didattica a distanza o l'e-learning possono contribuire a ridurre il numero di spostamenti ma ci servono alternative più sostenibili per accompagnare i bambini a scuola.

8. **Gli strumenti digitali sono fondamentali per un uso efficiente dei sistemi di trasporto,** ma devono funzionare per tutti. Da molti anni, gli esperti della mobilità parlano di MaaS (*Mobility as a Service*) per promuovere uno stile di vita multimodale. Le *app* che forniscono informazioni in tempo reale sulle opzioni meno affollate possono essere utili; i pianificatori dei trasporti possono indicare percorsi pedonali in alternativa a tratte su diversi autobus. Alfabetizzazione e accessibilità digitali sono necessarie per sfruttare al meglio questi strumenti.

9. **Acquistare online è stata una delle soluzioni** durante il *lockdown*, ma vogliamo parlare delle consegne? Occorre ricordare il potenziale delle *cargo bike* per avvicinarsi alla logistica a emissioni zero!

10. **Alcuni gruppi di persone sono più vulnerabili di altri:** costruiamo città con sistemi di trasporto privi di barriere alla mobilità, perché una città accessibile alle persone in sedia a rotelle è una città accessibile a tutti. ●



LA SCUOLA HA IMPARATO LA LEZIONE di Michele Marcolongo

Sempre più studenti vanno a scuola in bici. Ora però bisogna educare i genitori...

|| A scuola in bici” è sempre meno uno slogan e sempre più una realtà in tanti istituti di istruzione superiore veronesi. Questo grazie al lavoro dei mobility manager scolastici, insegnanti sensibili alla tematica ambientale e della mobilità che in vista della riapertura delle scuole, considerata anche la situazione del trasporto pubblico gravato dalle normative anti-Covid e dalla ristrettezza degli investimenti, si sono dati da fare in collaborazione con i dirigenti scolastici, il Comune e con la stessa Fiab per scongiurare il pericolo di una esplosione del traffico automobilistico privato. Da questo confronto a tre tra scuola, istituzioni e associazionismo è nato infatti il sistema di piste e corsie ciclabili lungo la circonvallazione interna da Ponte San Francesco a Circonvallazione Oriani, unica vera novità della mobilità cittadina dopo il lockdown, nonché una serie di iniziative di sensibilizzazione che stanno giù mostrando risultati importanti.

“Abbiamo visto un incremento notevole di studenti ma anche di docenti, almeno il doppio, che si spostano in bicicletta” conferma **Saverio Tribuzio**, insegnante di Lettere all’Ipsia Fermi, che fa da coordinatore e da portavoce dei mobility manager degli istituti superiori veronesi. “Gli stessi mobility manager sono cresciuti in numero e ora quasi ogni scuola ne ha uno” continua. “Attualmente siamo impegnati a fare il punto della situazione con un questionario che mostra già risultati interessanti seppur parziali”.

Su circa 4.500 studenti superiori a cui è stato somministrato il citato questionario, 1.500 circa dichiarano di abitare troppo lontano per usare la bici; 1.000 circa di usare già la bicicletta per venire a scuola e altri 1.500 dicono di essere disposti a montare in sella a patto di trovare migliori condizioni di sicurezza e comodità dei percorsi.

La morale è semplice: “Abbiamo fatto un bel passo in avanti ma ora bisogna



Saverio Tribuzio

continuare con l’opera di informazione e completare le tratte ancora scoperte coltivando una rete ciclabile completa e seria” spiega Tribuzio. “Quando parlo di informazione penso alle file di auto parcheggiate proprio sopra alle corsie ciclabili all’uscita da scuola... bisogna arrivare alle famiglie”.

Un problema, quello del parcheggio selvaggio dei genitori, confermato da altri mobility manager di altre scuole, particolarmente insistente e fastidioso in centro storico dove si trova una grande concentrazione di scuole di ogni ordine e grado. Per fare degli esempi: le Betteloni di Via Locatelli e gli Angeli di via Cesare Battisti.

“I risultati ci sono, sono visibili ad occhio nudo, le biciclette a scuola sono almeno raddoppiate – appunta la professoressa **Fabrizia Graziani**, mobility manager del Liceo scientifico Messedaglia – manca tuttavia una corrispondente sensazione di controllo e presidio almeno sufficiente a tenere sgombre dalle auto le nuove corsie e piste ciclabili”.

I mobility manager scolastici chiedono insomma maggiori controlli anche da parte dei vigili. Ma c’è anche un’altra criticità da risolvere: “Noi spieghiamo, sensibilizziamo, accompagniamo gli



Parcheggio selvaggio

studenti in uscite in bicicletta, che sono diventate attività curricolari, ma di fronte a certe evidenze, come crateri in mezzo alle piste ciclabili, tombini affioranti, percorsi che si interrompono agli incroci e costringono a scendere, ci cadono letteralmente le braccia. Perché poi gli studenti ce lo fanno notare, ci mettono di fronte a queste evidenze che contraddicono quanto magari abbiamo appena provato a trasmettere sull'importanza di muoversi responsabilmente...”.

Ribadisce il professor **Francesco Todeschini**, mobility manager del Maffei: “Mi sento in imbarazzo quando mi presento come mobility manager annunciando la creazione di nuove corsie ciclabili salvo poi verificare che sono state disegnate su buche o radici di alberi in rilievo. Non è così che si fa, si fa una brutta figura. La corsia ciclabile non può essere soltanto una bella pennellata, e la mobilità ciclistica non deve essere un gioco al ribasso”.

Anche Todeschini concorda che un primo passo nella giusta direzione è stato fatto, ma bisogna proseguire. Raggiungere la sede principale del Maffei significa affrontare il tratto di acciottolato in Sottoriva: “O passi di lì, rischiando di distruggere la bici, oppure passi da Ponte Pietra. Si dovrebbero cercare altri percorsi, magari istituendo qualche doppio senso ciclabile”.

La sede staccata del Maffei in Via Venier, Quartiere Navigatori, presenta invece il

problema della carenza di collegamenti ciclabili e di rastrelliere. Si attende la realizzazione della pista Saval-Castelvecchio, ma anche l'istituzione di diversi tratti ciclabili che consentano agli studenti a raggiungere in sicurezza la scuola.

Le scuole si sono date un gran daffare per offrire soluzioni agli studenti: **Flavio Filini**, dirigente scolastico dell'Istituto Superiore Copernico-Pasoli, quasi 1700 studenti oltre a 180 unità di personale, è riuscito ad approntare dei parcheggi bici e perfino degli spogliatoi, dove gli studenti che lo desiderano possono cambiarsi prima di andare a lezione.



Giorgia Vesentini



Flavio Filini



Francesco Todeschini

“Abbiamo tolto alcune automobili da un garage dedicato al personale di segreteria, il quale si è dimostrato ben disposto verso questa iniziativa, ricavando così il posto per circa 2-300 biciclette. Nell'altra sede abbiamo adattato un magazzino” racconta il dirigente. “Con dei pannelli in cartongesso abbiamo costruito degli spogliatoi. Stiamo montando gli armadietti che sono ancora pochi in quanto relativamente costosi. Intendiamoci: parliamo di una spesa di 5-600 euro per gli armadietti, mentre nel complesso gli interventi sono costati sui 2 mila euro, una cifra tutto sommato accessibile. Dovendo fare attenzione a tutte le normative, le opere sono costituite di pannelli fissati con delle viti, quindi smontabili. Se

vengono usati? I parcheggi sono pieni, il 70% degli studenti abita nel raggio di 3,5-5 km, e quando piove si vede subito la differenza, le bici sono poche, ragion per cui dovremo organizzare degli incontri sull'abbigliamento da bici oltre che sull'uso delle luci. Per chi, come il sottoscritto, sulla bici monta dei freni a disco, abbiamo installato dei portabici a cavalletto”.

Qualcosa si è mosso anche a Verona Sud: le rastrelliere dell'Ites Luigi Einaudi cominciano ad essere popolate dalle prime biciclette: “Ora ce ne sono sempre 8-10” racconta la professoressa **Giorgia Vesentini**. “La nostra situazione è particolare: su 900 studenti circa 150 abitano nel raggio di 1-2 km, e preferiscono venire a piedi invece di affrontare il traffico intenso. Chi viene da più distante tende a preferire il trasporto pubblico che ci serve molto bene essendo vicini all'ospedale. La situazione dei collegamenti ciclabili qui è meno negativa di quel che si pensi, tra piste e marciapiedi si riesce a muoversi: da e per il centro e Santa Lucia e Golosine. Attraversando il Parco di San Giacomo ci si collega con le ciclabili che portano a Palazzina e San Giovanni Lupatoto. Grazie alla flotta di 30 biciclette (20 acquistate con fondi comunali e altre 10 con fondi della scuola) facciamo delle uscite che uniscono attività motoria, storia ed arte. Quello che abbiamo scoperto è che molti studenti hanno pochissima confidenza con la bici e per questo si sentono insicuri”.

IL BONUS BICI HA SVUOTATO I NEGOZI

di Michele Marcolongo

È l'inizio di un cambiamento?

Il Ti serve la bici? Prendila senza pensare troppo al bonus, oppure pensaci come a un di più". Questa l'antifona che Luigi Bertaso, titolare di "La Bici e..." ripete ai suoi clienti, vecchi e nuovi, che dalla fine del lockdown affollano il suo negozio a San Massimo attirati dall'allettante prospettiva di farsi la bici nuova potendo recuperare il 60% della spesa fino a 500 euro.

La spinta che il bonus mobilità, meglio noto come buono bici, introdotto dal Decreto Rilancio del maggio scorso, ha impresso al settore della vendita di biciclette è stata e continua ad essere, come si suol ormai dire, "poderosa". Tuttavia non sono ancora stati dissolti i tanti dubbi che fin dall'inizio aleggiavano attorno a questa misura: ma i soldi stanziati dal Governo basteranno a soddisfare tutte le richieste di rimborso? E perché ce lo tirano così tanto per le lunghe? Ora la nuova data per presentare gli scontrini, rigorosamente "parlanti", è il 4 novembre...

Gli stessi negozianti, pur soddisfatti dell'aumento delle vendite, anche superiore al 60% stimato a giugno da Ancma, l'associazione di categoria,



Cicli Zanchi dal 1924 a Verona

non possono fare a meno di pensare: "Ma che botta di tasse mi toccherà pagare l'anno prossimo?".

"A me è stato concesso di aprire il 6 maggio dopo il lockdown. Da allora ad oggi ho venduto 750 pezzi di cui almeno 500 con il bonus" dice Claudio Zanchi dell'omonimo negozio, Cicli

Zanchi, di Corso Cavour. "Chi non l'ha chiesto è perché non rientrava, magari in quanto abitante in piccoli comuni esclusi dalla misura, o perché non lo voleva, forse semplicemente non credeva alla promessa del rimborso. Tutto bene... ci sarà però da ridere l'anno prossimo quando ci sarà da pagare Irpef, Iva, addizionali e via elencando".

Non tutti sanno, poi, che la "fase due" del bonus prevede la possibilità di ritirare prima il buono dal portale del Ministero dell'Ambiente da spendere successivamente in un negozio: "Se avessi venduto in questo modo in questi mesi avrei già accumulato dai 40 ai 50 mila euro di credito fiscale... e quando mai li recupero?" osserva Bertaso.

Tutte queste osservazioni sembrano in realtà sottendere un dubbio di fondo: questa volta la politica (Governo, Regioni, Comuni e via elencando) vuole fare finalmente sul serio con la mobilità ciclistica, oppure si accontenta di accendere soltanto l'ennesimo fuoco di paglia drogando il mercato per qualche mese salvo poi lasciarlo cadere, e magari tornando



Manfrin Biciclette Adige altro negozio storico

ad investire solo ed esclusivamente in asfalto?

A distanza di mesi dal lancio del bonus, il ritrovato amore di tanti italiani e di tanti veronesi per la bicicletta non accenna a sfiorire: i negozi di bici continuano ad essere pieni sebbene le forniture mostrino la corda già dalla fine di luglio. I tempi di attesa si allungano e ciò favorisce le grandi catene con maggiori capacità di approvvigionamento che tuttavia si collocano spesso su un segmento di qualità notevolmente più basso.

“Siamo ancora in pieno boom di vendite” conferma Roberto Manfrin di Biciclette Adige, agli Scalzi. “Cosa succederà dopo? Succederà che a livello di vendite il lavoro calerà mentre resterà l’indotto della manutenzione e delle riparazioni”.

Dalle risposte dei negozianti interpellati emerge un profilo di cliente abbastanza preciso: per Manfrin la bici più venduta è la city bike da donna, spesa media attorno ai 350 euro. Buone le vendite delle bici elettriche che raggiungono quasi la metà delle vendite complessive, con una spesa media attorno ai 2 mila euro.

Anche da Zanchi il target prevalente sono le donne, che comprano bici muscolari con spesa media attorno a i 300 euro. Su 750 mezzi venduti dal lockdown si contano un centinaio di bici elettriche con prezzi variabili dai mille ai 4 mila euro.

Per Bertaso la clientela femminile e quella maschile si equivalgono. La bici muscolare è quella che va ancora per la maggiore con prezzi medi dai 350 ai 500 euro (“per scelta di mercato

non tengo prodotti al di sotto di quel prezzo” precisa), ma le ebike seguono ad una incollatura malgrado l’esborso più altro: almeno 1.800 euro se si cerca un motore con autonomia fino a 120-130 km, contro i 40-50 km delle ebike più comuni.

Apparentemente sotto tono la vendita di bici per bimbi. La ragione, secondo Bertaso, è che in questo segmento la clientela tende a rivolgersi alle grandi catene di distribuzione, “rinunciando quasi sempre alla qualità”.

Resta fuori dal radar di questa brevissima indagine anche la vendita dei monopattini elettrici, che pure, sempre secondo Bertaso, stanno assorbendo una quota rilevante del bonus, forse attorno al 30%. “A parte il fatto che i produttori di monopattini sono asiatici o americani, pertanto sono tutti soldi pubblici che vanno fuori dal Paese – ragiona il titolare de “La bici e...”- solo alcune Regioni hanno avuto l’accortezza di vincolare il buono all’acquisto di mezzi di mobilità urbana, quindi dotati di fanali, parafranghi e tutto quanto occorre per spostarsi regolarmente in città. Lo stesso ragionamento vale anche per bici sportive che possono beneficiare del bonus pur non essendo usate per spostamenti urbani”.

Ma in conclusione, di tutte le migliaia di bici vendute dopo il lockdown, quante finiranno dimenticate in cantina nel giro di pochi mesi? “Io sono convinto che i miei clienti continueranno a circolare in bicicletta – è la chiosa ironica di Zanchi – almeno finché non gliela ruberanno, s’intende...”.



Luigi Bertaso de La Bici e...



Manfrin Biciclette Adige



LO SBOCCO AL MARE

di Bepo Merlin

Uno dei motivi per cui Venezia ostacolò e poi cancellò la signoria scaligera fu il tentativo dei veronesi di avere uno sbocco al mare e di procurarsi il sale senza dipendere dalla Serenissima. A noi la cosa fa sorridere, ma all'epoca era di vitale importanza.

Il mare veronese, oggi condiviso con Trento e Brescia, è il Lago di Garda, ma il mare vero è un'altra cosa: il mare mette in comunicazione col mondo, senza dover attraversare frontiere.

Nel Medio Evo Verona comunicava via terra con i territori limitrofi, ma era l'Adige l'autostrada da cui passavano gran parte dei traffici della città.

Tramite l'Adige, Verona comunicava a Nord con il Trentino e con il Tirolo e, da lì, con la Baviera, mentre a Sud i suoi traffici erano principalmente con Venezia. La via fluviale era divenuta fondamentale dopo la caduta dell'Impero Romano e la conseguente caduta in rovina delle belle e sicure strade consolari.

Nel Medio Evo le strade non erano che delle piste disagiati, infestate da briganti e da un esercito di esattori del dazio.

L'Adige, quindi, era la via più sicura e veloce per trasportare a Verona le materie prime ed esportare i prodotti finiti, soprattutto tessuti prodotti entro le mura scaligere.

Dalla fine dell'ottocento, con lo sviluppo dei trasporti ferroviari e di quelli su gomma e, per quanto riguarda la nostra città, come conseguenza della costruzione dei muraglioni per salvare la popolazione dai disastri delle ricorrenti piene, il fiume perse ogni valore trasportistico.

Oggi, però, grazie alla bicicletta, Verona può tornare a sognare lo sbocco al mare attraverso il suo fiume. Ovviamente non sarà più uno sbocco per fini commerciali. Verona è ancora sede di stabilimenti di produzione di abbigliamento che però vengono esportati (ahinoi!) con i TIR, mentre il sale ha perso gran parte della sua importanza e, soprattutto, del suo valore economico.

Ma l'economia c'entra, eccome! Lo dimostrano ampiamente le famose vie ciclabili lungo i principali fiumi d'Europa: il Danubio, il Reno, la Mosella, l'Elba, la Loira, il Canal du Midi e tante altre famose ciclabili lungo i corsi d'acqua, frequentate da milioni di cicloturisti europei e italiani in particolare.

Lungo le ciclovie rivive un'economia di prossimità, fatta di ostelli, B&B, alberghi, ristoranti, meccanici di cui i cicloturisti hanno estremo bisogno.

Perché questo accada, naturalmente, non basta creare una pista ciclabile lungo un fiume. È indispensabile che questa pista, innanzitutto, sia fatta bene, abbia continuità e sia dotata di alcuni minimi servizi indispensabili a chi pedala dalla mattina alla sera. La segnaletica, poi ha un'importanza fondamentale, sia nel segnare le distanze e la direzione da prendere, sia per informare sui servizi disponibili nelle aree contigue alla ciclovia. Diversamente la pista ciclabile perde gran parte del suo fascino.

Un'altra ragione di successo delle grandi ciclovie europee è il loro collegamento con gli altri mezzi di trasporto, soprattutto il treno, punto dolente di una ciclovia lungo l'Adige. La ferrovia che unisce Verona con Rovigo e Chioggia, passando poco lontana dall'Adige, infatti, versa in condizioni che definire disastrose rischia di essere un complimento: le infrastrutture (rotaie e stazioni) sono quelle di sessant'anni fa, ma oggi semiabbandonate, i treni pure e non ammettono il trasporto di biciclette pur viaggiando spesso semivuoti.

Ma c'è un altro mezzo di trasporto che potrebbe tornare in auge, in abbinata con la bicicletta, cioè la barca, in due versioni: barconi attrezzati appositamente per crociere bici+barca o canoe e gommoni per alternare tratti in bicicletta con tratti sul fiume.

Roberto e Francesca ci hanno dato per anni la possibilità di sperimentare la bellezza di una gita in bici+gomme, realizzando un'iniziativa entusiasmante, in collaborazione con un canoa club.

L'esperienza della crociera in bici+barca, invece, è offerta dal notissimo Tour Operator vicentino che porta i crocieristi in giro per la Laguna e lungo il Po e i suoi canali.

Dunque si potrebbe fare anche sull'Adige e diventerebbe un interessante collegamento alternativo (per i ciclisti) per raggiungere Venezia da Chioggia e attraverso le isole della Laguna.

Si potrebbe fare, significa che oggi non è così.





I candidati PD sull'Adige a Legnago

La ciclovia dell'Adige si ferma a Verona. Da qui a Cavanella d'Adige si trovano spezzoni di ciclabile, spesso mal tenuti, tratti di sterrato brutale e tratti di strade provinciali trafficate.

Un percorso adatto a ciclisti dotati di grande spirito d'avventura, come i nostri Alberto e Guido che a distanza di qualche anno si sono cimentati nella no-stop da Passo Resia al mare, in meno di 24 ore, a dimostrazione che chi fa cicloturismo non è un ciclista da salotto.

Perché la ciclovia dell'Adige diventi una ciclovia vera e non un semplice chiacchiericcio ci vorranno ancora molti investimenti e molto tempo, ancora di più ci vorrà perché diventi una delle classiche del cicloturismo europeo, magari anche prima di quella del fratello maggiore Po. In fondo l'Adige è già avvantaggiata dal momento che nasce in Alto Adige/Sud Südtirol e attraversa il Trentino, due province che in fatto di ciclabilità sono all'altezza delle migliori regioni europee. Nel veronese, grazie alle tante pressioni, soprattutto da parte nostra (Fiab

Verona è una delle prime associazioni ciclistiche non sportive nate in Italia ed è tuttora la più numerosa), la ciclovia dell'Adige è arrivata, anche se non nelle migliori condizioni, fino in città.

A Sud di Verona cominciano i problemi, soprattutto burocratici, ma basterebbe uno sforzo non sovrumano per completare il percorso.

A Roverchiaretta è nato qualche anno fa il ciclorifugio di Radici in Movimento, che spesso andiamo a trovare con piacere.

Nell'ultima visita, Andrea Lista che dell'associazione è instancabile promotore e motore, ci ha raccontato come già adesso, nonostante l'approssimazione del percorso, al loro ciclorifugio si presentano cicloturisti da tutto il mondo. E questo è un chiaro segnale dell'importanza che la ciclovia avrebbe, una volta completata.

Durante la campagna elettorale per le elezioni regionali di settembre scorso, Elisa La Paglia, candidata per il Centro Sinistra, ha organizzato una pedalata da Verona a Legnago, convincendo molti candidati a partecipare, per primo il

candidato Presidente Arturo Lorenzoni. L'idea era quella di unire la campagna elettorale ad un progetto concreto sul territorio: una ciclovia dell'Adige che unisse ciclisti e canoisti.

Una buona idea, perché i candidati che hanno partecipato all'iniziativa hanno capito cosa sia il cicloturismo dal vivo, pedalando sotto il sole cocente di agosto, in tratti di pista spesso privi di ombra. Se qualcuno di loro sarà stato eletto (e qualcuno lo sarà sicuramente) quando andremo a parlare di cicloturismo ricorderà sicuramente la gita fatta in agosto, lungo l'Adige.

Ma a Verona abbiamo anche Elisa De Berti, assessora uscente nella Giunta Zaia e speriamo confermata. Lei è una donna della Bassa Veronese ed è anche nostra simpatizzante.

Che dire? Forse è il momento di osare e di proporre progetti ambiziosi alla Regione Veneto, sapendo che a Venezia potremo contare su persone ben disposte sia in maggioranza che nell'opposizione.

La ciclovia dell'Adige può sperare di uscire dall'elenco dei desideri impossibili. ●

FONDO ALTO BORAGO: RISCATTARE IL BOSCO PER PRESERVARLO

di **Mario Spezia**
Presidente Associazione Il Carpino



IL VAJO BORAGO

Nel meraviglioso contesto delle colline veronesi il Vajo Borago occupa un posto speciale per le particolarissime peculiarità che vi possiamo scorgere ancora ai nostri giorni, dopo milioni di anni di storia evolutiva.

Il Borago è uno dei vaji più belli e interessanti della nostra provincia: un torrente di natura carsica appare e scompare lungo tutto il suo percorso; numerosi covoli e ripari scavati nelle pareti fiancheggiano il torrente; sugli alti versanti del vajo prevale una foresta di latifoglie caratterizzata dalla presenza di carpino nero e orniello, ma possiamo trovare numerose altre essenze, quali carpino bianco, faggio, roverella, tasso, castagno, nocciolo; le zone sommitali sono caratterizzate dalla presenza di prati aridi, dove fioriscono varie specie di orchidee selvatiche fra le quali anche *Himantoglossum adriaticum*, oltre a *Pulsatilla montana* e *Paeonia officinalis*.

CONSERVARE PER VIVERE MEGLIO

La trasformazione di migliaia di ettari di boschi e praterie in vigneti, iniziata nei primi anni 2000, ha inciso pesantemente

sul paesaggio collinare della nostra provincia, alterandone spesso i profili e distruggendo un sistema di iconemi (sentieri, mulattiere, muretti a secco, sorgenti, capitelli, croci, cippi, belvederi, angoli visivi), che si erano conservati per secoli.

Questi interventi hanno riguardato e stanno riguardando anche alcune aree che dovrebbero godere di un particolare regime di protezione. I SIC (Siti di Importanza Comunitaria), ora trasformati in ZSC (Zona Speciale di Conservazione), sono stati istituiti nel 1992 dall'Unione Europea per creare una rete di aree dedicate alla salvaguardia della biodiversità e alla protezione di habitat e specie a rischio di estinzione. La ZSC IT3210012 Val Galina e Progno Borago, di quasi 1.000 ettari, negli ultimi 15 anni è stata privata di quasi tutti i "prati aridi" che la caratterizzavano, trasformati un po' alla volta in vigneti nonostante la chiara motivazione per cui questo SIC è stato istituito: *"L'ambiente è caratterizzato da una vegetazione di carattere xerofilo (dal greco ξηρός = secco) insediatasi su pascoli abbandonati ed ex coltivi. Interessante è la presenza di molte specie di orchidee e di*

altre entità rare nella flora della regione".

Le tre dorsali del SIC su cui erano presenti discrete estensioni di prati aridi, quella che corrisponde al monte Ongarine, quella che corrisponde alla Cola e Costagrande e quella che corrisponde alla dorsale dei Gaspari, sono state trasformate in vigneti, quasi sempre distruggendo i muretti a secco preesistenti e spesso importando terreno dalla pianura, dato che lo spessore del terreno sulle dorsali è scarso o nullo.

UN PROGETTO AMBIZIOSO

L'associazione IL CARPINO ha promosso un progetto chiamato FONDO ALTO BORAGO. Questo fondo si propone l'obiettivo di raccogliere fondi sufficienti per acquistare all'asta un'area di 38 ettari di bosco e praterie all'interno del SIC Vajo Galina e Progno Borago, per conservare il patrimonio di biodiversità che è ancora presente in questa area protetta.

Per iniziativa del Carpino, una Associazione di Promozione Sociale nata a Verona nel 2007, è stato costituito un fondo ad hoc: **FONDO ALTO BORAGO (FAB)** con un conto corrente dedicato presso **Banca Etica di Verona**, con iban **IT45H050181170000016954679**, custodito dal notaio Maria Elena Di Palma.





E' possibile donare il proprio contributo dopo aver preso visione delle informazioni pubblicate sul sito www.fondoaltoborago.it o su <https://www.facebook.com/fondoaltoborago/?fref=tag> Il **Fondo Alto Borago** offrirà le necessarie garanzie sia alle persone che decidono di versare le loro quote nel conto corrente dedicato e che in caso di fallimento del tentativo di acquisto verranno rimborsate, sia agli Esecutori Civili del Tribunale, che sovrintendono all'asta giudiziaria. Tutte le quote uguali o superiori a € 1.000,00 verranno impiegate per l'acquisto e la gestione dell'area sopra descritta, oppure restituite ai donatori nel caso in cui il tentativo di acquisto dovesse fallire. Ad ogni donatore arriverà una ricevuta di versamento, che potrà essere utilizzata per le detrazioni/deduzioni previste dalla legge, dato che l'associazione IL CARPINO è una Associazione di Promozione Sociale (APS) regolarmente registrata presso l'Ufficio delle Imposte e presso il Registro Regionale - Servizio Terzo Settore.

E' anche possibile partecipare a questa iniziativa versando dei contributi inferiori a € 1.000, ma questi contributi non daranno diritto ad alcun tipo di ricevuta e/o restituzione.

E' stato attivato anche un crowdfunding e si cercherà di ottenere delle donazioni/sponsorizzazioni da parte aziende, banche, fondazioni, enti, i quali potrebbero avere dalla partecipazione a questa iniziativa un significativo ritorno in termini di immagine e di pubblicità.

Il progetto FONDO ALTO BORAGO si è prefisso lo scopo di conservare i boschi rispettandone le caratteristiche legate all'esposizione solare e all'inclinazione dei terreni. Ci saranno vari percorsi naturalistici aperti a tutti e fra questi il sentiero europeo E5, che attraversa da nord a sud tutta l'area del **FONDO**. Non saranno ammesse le moto da trial o da cross. Le aree prative verranno gestite con una attenta rotazione del pascolo. Sarà anche possibile ricreare un'area seminativa che da decenni è stata abbandonata.

Pergarantire negli anni a venire una corretta gestione di queste aree verrà costituito un **Comitato Scientifico** composto da esperti, ai quali verrà affidato il compito di indicare gli interventi necessari per una buona conservazione degli habitat e delle specie presenti nell'area. Sarà successivamente costituito anche un

Comitato di Gestione, composto da tecnici e volontari, incaricato di attuare le indicazioni del Comitato Scientifico.

UN TURISMO SOSTENIBILE

Il comprensorio turistico veneto soffre da anni di quel fenomeno che viene indicato dagli esperti con il termine "overtourism". Le città d'arte, il lago di Garda, le Dolomiti, ma anche il Monte Baldo e i Monti Lessini vengono periodicamente presi d'assalto da un numero di visitatori di molto superiore a quello che sono in grado di ospitare. L'Italia ha sicuramente una vocazione turistica, una fetta importante della nostra economia dipende da questo settore, ma sicuramente vanno ripensati la nostra proposta e il nostro sistema di accoglienza.

Vanno necessariamente diluite e limitate le presenze nei contesti in cui il sovraffollamento raggiunge livelli insopportabili e vanno diversificate le proposte turistiche rivolte sia ai vacanzieri locali che a quelli provenienti da tutta Italia e dall'estero.

La rete dei sentieri e delle piste ciclabili rappresenta un'alternativa concreta e valida al sovraffollamento turistico. Questa rete andrebbe implementata e mantenuta in piena efficienza, ma anche pubblicizzata e proposta mediante campagne di informazione indirizzate a quella fetta di visitatori locali, ma anche italiani e stranieri, che cercano una vacanza tranquilla, lontano dal trambusto e dalla confusione, a contatto con la natura, in ambienti integri, alla ricerca di cibi sani e di contatti diretti. ●

JOHN RUSKIN A VERONA

... In capo a mezz'ora vi troverete sulla cima di una collina, spezzata in balze scoscese a oriente, e grigio – o grigio-violaceo – con l'azzurro pallido, ma leggiadro dell'eringio campestre. Da questa sommità potete vedere l'intera Verona, e la pianura fra le alpi e l'Appennino; e così, se vi piace, trovare un posto dove le rocce sono muschiose, e sedervi, e considerare un po' che cosa questo paesaggio fra tutti i paesaggi del mondo ha di particolare da dirvi...

Ebbene, non credo che ci sia in tutto il mondo un'altra rupe da cui possano essere visibili i luoghi, e i monumenti, di un frammento così complesso e profondo della storia e delle sue epoche, come da questa balza scoscesa, con le sue erbacce azzurre e pungenti. Perché avete così sotto di voi ad un tempo i luoghi natali di Virgilio e di Livio, le dimore di Dante e Petrarca, e la fonte della più dolce e patetica ispirazione del vostro stesso Shakespeare...

John Ruskin VERONA AND ITS RIVERS 1888 Ed. Cartiere Fedrigoni e C. S.P.A – Trad. Amerigo Guadagnin

DETTAGLI UTILI

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

Recentemente in Ciclofficina sono venuti dei ciclisti che, pur sapendo a grandi linee cosa dovessero fare per effettuare una riparazione/manutenzione, erano un po' titubanti su alcuni dettagli.

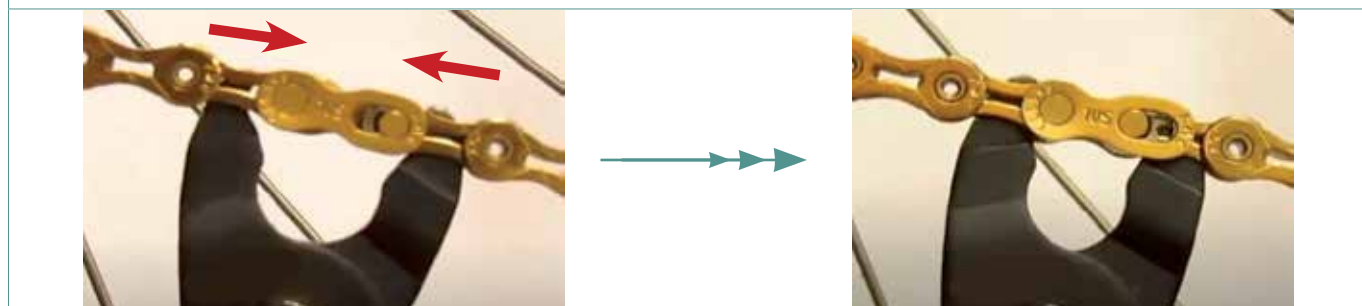
Effettivamente quando si dice "per cambiare la catena si deve utilizzare lo smagliacatene" l'operazione sembra scontata ma alle volte manca la conoscenza di quel dettaglio che fa la differenza tra l'affrontare un'operazione con disinvoltura e vivere qualche momento di disorientamento.

Ho pensato quindi, sulla base di "intoppi" personalmente incontrati, di condividere qualcuno di questi "dettagli".

SMAGLIARE UNA CATENA

1 Lo spintore dello smagliacatene deve trovarsi esattamente centrato con il perno di una maglia	2 Il perno va spinto fuori quasi del tutto, deve spuntare appena (ci si arriva per tentativi, progressivamente)	3 Per separare la catena si deve fare un po' di forza lateralmente
		

Alcune catene con falsa maglia necessitano l'uso di una pinza speciale

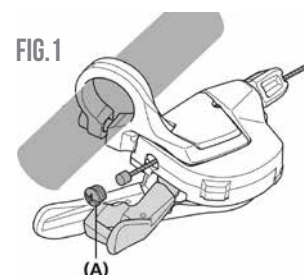


CAMBIARE FILO DERAGLIATORE POSTERIORE

Come prima operazione bisogna far scendere la catena sulla corona dentata più piccola del pacco pignoni.

Per rimuovere il vecchio filo bisogna sapere come accedervi...

... leva con *comandi integrati*: si deve svitare la vite che "nasconde" la testa del filo (FIG.1)



... leva di comando *tipo Revoshift*: si smonta il cappuccio del comando ed alle volte anche la molla di ritorno (FIG.2)

FIG.2



... *altro tipo Revoshift*: il cappuccio da togliere è fissato con due viti (FIG.3)

FIG.3



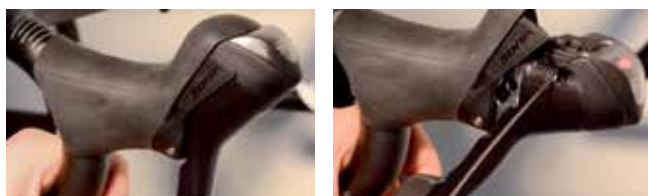
... leva di *comando al telaio* (FIG.4)

FIG.4


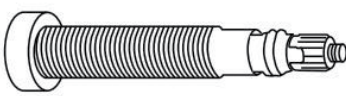
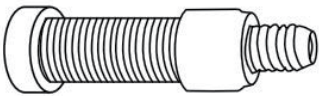






... leva da *corsa* (FIG.5)

FIG.5



UTILIZZO POMPA CON TESTA DOPPIA

<p>1 Attacco per valvole Schrader</p> 	<p>2 Attacco per valvole Presta</p> 	<p>Attacco per valvole Dunlop</p> 	
			

CACCIACOPERTONI

Presentano un gancio che serve a fissarsi ad un raggio, se non ci si riesce probabilmente lo abbiamo inserito nel senso sbagliato.



Consigli del Nonno



Succede che i dischi dei freni siano rumorosi durante la frenata; se questo è causato da sporco depositato sul disco, lo si può rimuovere con uno spray all'alcool isopropilico spruzzato in abbondanza su disco e pastiglie; se invece dell'unto (residuo oleoso nelle pozzanghere) ha sporcato le pastiglie si può provare a recuperarle scaldandole con una pistola ad aria calda: pulire la pastiglia il più possibile con carta da cucina, scaldare la pastiglia fino a far affiorare l'unto da rimuovere con carta.



PULIRE → SCALDARE → RIMUOVERE



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

di **Luigia Pignatti**

Con nostro rammarico ma comprendendone i motivi, in questo 2020 anomalo, nel festival *TOCATÌ* venerdì 18 settembre è saltata la *Cacciainbici* come anche tanti altri giochi. Speriamo che passi anche questa emergenza e di poterci rifare l'anno prossimo!

Intanto per recuperare e consolarci ecco due delle prove della *Cacciainbici* nella scorsa edizione: una delle tante favole scritte da Leonardo e un locale del centro di Verona da indovinare. **Buon divertimento!**

1
ENIGMA

FIABA DI LEONARDO

Ricostruite la fiaba scritta da Leonardo riordinando i pezzi delle frasi numerati da 1 a 10.

1 è per le parole ch'esso sopra
2 inchiostro, di ciò si duole;
3 L'inchiostro disprezzato per la
4 macchiata dalla oscura negrezza dell'
5 lei compone la causa della
6 sua nerezza dalla bianchezza della
7 ma l'inchiostro mostra ad essa che
8 Vedendosi la carta tutta
9 conservazione di quella.
10 carta, che da quello si vide imbrattare.

SEQUENZA DEI PEZZI
DI FRASI RIORDINATI:

N. _____

2
ENIGMA

TROVATE IL LOCALE NEL CENTRO DI VERONA

Leggendo queste rime della nostra collaboratrice Laura e, magari pedalando fino in città per assaggiare un buonissimo caffè tutto veronese, scoprite il nome del locale a cui fanno riferimento:

*Un'aura di mistero avvolge la storia di Caterina, una donna
che forse in qualche dipinto Leonardo rappresentò quale Madonna.
Dalle colonie d'Oriente ella era giunta
e come domestica nella casa di Anchiano era stata assunta.
A questo lato oscuro della sua biografia abbiamo accennato
perché al nome del prossimo locale dev'essere collegato.
Sul luogo prima citato di provenienza di Caterina vi dovrete concentrare
se il nome di questo caffè vorrete indovinare.*

Soluzione:

Ecco la soluzione dello scorso numero: Enigma n. 1: LE OMBRE Enigma n. 2: il locale è Via Roma 33 caffè.
Soluzioni di questo numero: sul prossimo *RuotaLibera!* Se volete sapere se la vostra soluzione è corretta
scrivete all'indirizzo: luigiapignatti@virgilio.it



Ceci a colazione..... di Paolo Pigozzi

Mon girate subito pagina pensando che la mia nota passione per i legumi (peraltro scientificamente fondata) mi abbia dato alla testa. Non si tratta di mangiare a colazione pasta e ceci, anche se coloro che si dedicano alle granfondo sanno benissimo che non ce la farebbero mai se la loro giornata iniziasse con una effimera colazione “da impiegati”: cappuccino e brioche. Mentre un generoso piatto di pasta (meglio se integrato con un paio di cucchiari di legumi: piselli, fagioli, ceci) consumato un paio d'ore prima del via fornisce a gambe e testa l'energia e la stabilità della glicemia necessarie per una giornata da campioni. Propongo quindi per il pasto che precede le uscite autunnali e invernali di sperimentare questa colazione insolita, ma gustosissima, a base di piccole crêpes realizzate in cinque minuti d'orologio. La farina di ceci, unita alla profumata farina bigia di grano saraceno, vi daranno una carica energetica solida e duratura. Perché preferiamo la solidità all'effimero (almeno a colazione).

Crêpes di farina di ceci e di grano saraceno

INGREDIENTI	
Farina di ceci	100 g
Farina di grano saraceno	30 g
Olio extra vergine d'oliva	2 cucchiari
Sale	2 pizziconi
Acqua	circa 200 g

PREPARAZIONE

La sera prima, mescolate in una ciotola tutti gli ingredienti. Per evitare la formazione di grumi, aiutatevi eventualmente con una piccola frusta. Regolate la quantità d'acqua in funzione della consistenza desiderata: dovrete ottenere una crema non troppo liquida, ma liscia e scorrevole. Coprite la ciotola e fate riposare in frigo per tutta la notte. Il mattino dopo ungete con un pennellino un pentolino antiaderente (diametro consigliato: 15 cm). Mettetelo sul fuoco vivace e con un mestolino versate la quantità necessaria per coprire il fondo. Dopo qualche decina di secondi potrete girare la crêpe e completare rapidamente la cottura sull'altro lato. Proseguite così fino alla fine dell'impasto. Ne ricaverete una decina di sottili frittatine che potrete farcire e vostro piacimento. Suggestivo di provare, meglio se mescolando: polpa di mele cotte, marmellata senza zucchero, miele, scaglie di cioccolato fondente, creme di mandorle o di nocciole (senza zucchero), tahin (crema di sesamo), burro di arachidi. Ma anche, per una versione salata, spalmate la crêpe con polpa di olive o di carciofi, completando con verdure di stagione saltate o stufate (verze, porri, cappucci, ecc.). Bon appétit!



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

VERONA-UDINE, DA CASTELLO A CASTELLO..... di Cecilia Tomezzoli

I Da *Castelvechio al Cjiscjel*": questo il titolo scelto da Fiab Verona per riassumere la Ciclovacanza 2020, che ha preso avvio da Verona, in particolare dal castello dei signori Della Scala, Castelvechio, e si è conclusa con l'arrivo al *Cjiscjel*, il castello di Udine simbolo della città.

Guidati da Marco Giavoni e Fabrizia Graziani, inossidabili compagni di vita e di bicicletta, rigorosamente sempre in testa e in coda al gruppo, dall'8 al 16 agosto trentasei partecipanti hanno attraversato in sette tappe Veneto e Friuli, ammirando castelli e fortezze, palazzi e ville, piazze e chiese, scorci e sorgenti, prati e colline, cime e fiumi, all'insegna di un paesaggio vario ed ai più sconosciuto.

Salutati dal presidente Corrado Marastoni, dalla città scaligera i ciclisti veronesi e non (come non ricordare gli affezionati amici di Novara, Borgomanero, Parma e Milano?), veterani e new entry, sono partiti e hanno raggiunto Soave, dove Sandro, soavese doc, li ha condotti, attraverso le porte che s'aprono nella cinta muraria, nel borgo antico, su cui domina il castello. Lasciato il paese noto per il pregiato vino e oltrepassati Montebello vicentino e Montecchio maggiore, alle cui spalle s'ergono i castelli che la tradizione attribuisce a Romeo e Giulietta, la comitiva ha pernottato a Vicenza. Da qui, il secondo giorno, si è messa in sella verso Treviso, seguendo l'ex ferrovia Ostiglia-Treviso, un lungo corridoio ombreggiato che ha offerto riparo dai cocenti raggi del sole. Obbligate soste lungo il tragitto: la scenografica villa Contarini a Piazzola sul Brenta, una delle grandi regge della Repubblica di San Marco, e le barchesse della Rotonda di Badoere, fra le più famose del Veneto. Dal capoluogo della Marca trevigiana, l'itinerario ha previsto la visita a Oderzo, già *municipium* romano, e a Portobuffolé, uno dei borghi più belli d'Italia, dolcemente adagiato



Bici più barca al lago di Fusine Tarvisio



Gran premio della montagna... Sella Nevea



Davanti a villa Contarini piazzola sul Brenta



Tricesimo

in un'ansa del fiume Livenza. Rolando, accompagnato da Massimo amici di Fiab Verona in terra veneziana, ha fatto scoprire questo autentico gioiello nel cuore della pianura: un piccolo e curato centro d'impronta veneziana, dai palazzi signorili e dalle vie acciottolate, in cui si respira ancora l'atmosfera cortese che aleggiava attorno a Gaia da Camino, ricordata da Dante nel XVI canto del Purgatorio, amante dell'arte e della poesia.

Approdo della terza tappa, bagnato dalle calme e limpide acque del Livenza, Sacile, il cosiddetto giardino della Serenissima, da cui il giorno successivo il gruppo, dopo essere risalito al Gorgazzo, una delle tre sorgenti del Livenza, a 1 km da Polcenigo, pure annoverato fra i borghi più belli d'Italia, è partito alla volta del paese di Carnia, seguendo due tragitti differenti, l'uno interamente in bicicletta, l'altro in bicicletta e pullman. L'intera traccia (110 km) ha seguito, fra Sacile e Maniago, la Ciclovía FVG3 Pedemontana, e poi, fra Gemona e Carnia, la ciclovía Alpe Adria: un percorso molto bello dal punto di vista paesaggistico, che ha toccato località escluse dai tours turistici più battuti, costeggiato il verde Tagliamento e pedalato sulle strade care a Ottavio Bottecchia (1894-1927), il vincitore del Tour de France nel 1924 e nel 1925, che proprio su queste stesse strade, come ricorda il monumento lui intitolato a Peonis, in circostanze rimaste

ancora misteriose, trovò la morte. L'arrivo in questa regione ha richiamato alla memoria di tutti le immagini in bianco e nero del terremoto del 6 maggio 1976, ma la visita a Gemona e Venzone, ritornati a vivere e a risplendere grazie all'ostinata determinazione della gente friuliana, testimonia che dalle macerie si può sempre risorgere.

Da Carnia la compagnia è ripartita verso la quinta meta, Tarvisio, dove si è trattenuta per due notti, riprendendo la ciclovía Alpe Adria: la salita, dolce ma continua, con una pendenza del 1-2%, ricalca il tracciato della vecchia ferrovia Pontebbana, inaugurata nel 1879 per collegare Udine a Tarvisio, e quindi a Vienna. Tra verdi prati e scenari mozzafiato, gallerie annerite dal tempo e ponti arditi su profonde valli, merita almeno una pausa-caffè la stazione di Chiusaforte, ristrutturata con gusto nel fedele rispetto della struttura originaria. Anche l'avventore più distratto rimane colpito dai versi del poeta friulano Pierluigi Cappello (1967-2017) incorniciati alle pareti o incisi sulla roccia retrostante. Alcuni sono dedicati proprio ai ciclisti: "Frusciano come foglie / i ciclisti accaldati / mentre il sole li accoglie/ e risplendono i prati. / Escono a primavera / e corrono leggeri, / sono l'alzabandiera / dei giorni festeggeri. / Le rondini tornate/ assomigliano a loro, / sfrecciano incoronate / dentro il mattino d'oro. / Vanno a gruppi, a mitraglia, /

sotto il cielo di smalto, / quasi come se l'aria/ fosse fatta di asfalto". Da Tarvisio, linea di confine fra Italia, Austria e Slovenia, tranquilla la pedalata ai laghi di Fusine e al lago del Predil, mentre più impegnativa la salita a Sella Nevea, nota località sciistica, da cui si è iniziato a scendere verso il traguardo, Udine. Ma l'avventura è proseguita per alcuni che, non paghi dei più di 500 km pedalati, sono partiti per concedersi un meritato gelato o una fresca bibita nella piazza centrale di Palmanova, la città stellata dalla pianta poligonale. Il giorno successivo, domenica 16, da Udine il ritorno a Verona sul pullman guidato da Paolo, da anni l'autista ufficiale delle ciclovacanze estive di Fiab Verona.

Complice il bel tempo, decisamente positivo il bilancio dell'esperienza: una squadra affiatata, in forma (evidentemente i ripetuti messaggi WhatsApp dell'accompagnatore che invitava ad allenarsi hanno sortito l'effetto desiderato!), animata dalla voglia di pedalare insieme e di raggiungere ciascuno i propri traguardi, un team di mediani e meccanici pronti ed efficienti, un percorso ben pensato su piste ciclabili e tranquille strade secondarie.

L'itinerario della ciclovacanza prevedeva inizialmente di portarsi in Slovenia e di concludersi a Lubiana: l'emergenza epidemiologica ha ovviamente modificato il programma, ma è là che tutti sperano al più presto di darsi appuntamento. ●

DALLA VAL DI SOLE ALLA VALCAMONICA

di **Roberto Ferrari**
foto di **Marilena Tomè**



Tra i frutteti della Val di Sole a Cavizzana

Un percorso ciclabile finora poco “battuto” dalla Fiab di Verona.

Inizia a Mostizzolo in Provincia di Trento e, seguendo il fondovalle della Val di Sole assieme al torrente Noce, arriva al Passo del Tonale entrando in Lombardia e continua in Valcamonica attraversando tutte le più importanti località fino al lago d’Iseo.

La nostra ciclovacanza si è conclusa, dopo 160 km, a Provaglio.

Puntuali come sempre, ci siamo trovati venerdì 3 settembre per il carico delle biciclette con Paolo, nostro “official driver”, che ha velocemente sistemato i mezzi sul carrello. A seguire gli adempimenti sanitari anticovid: mascherine, termoscanner e gel igienizzante abbondantemente distribuito dalla inflessibile Marilena ai

43 partecipanti in ottemperanza degli obblighi previsti dalla legge.

A Mostizzolo, con Marisa capogita caricatissima e vera mente di questa ciclovacanza, è iniziato il nostro viaggio lungo la Val di Sole, immersi nella rigogliosa natura e fiancheggiati da coltivazioni di mele che ci hanno tentato non poco; sempre accompagnati dal rumore e dalla presenza del Torrente Noce.

Prima di arrivare ad Ossana, meta finale della nostra prima giornata, abbiamo attraversato i numerosi paesi che animano la valle ognuno con la propria storia e cultura: paesini che mantengono ancora la propria cultura contadina e le proprie tradizioni proiettandosi però nel futuro con impianti turistici di primordine che possono soddisfare ogni desiderio spaziando dall’utilizzo delle ciclabili, ai percorsi equestri, al rafting, alla scalata, allo sci, alle terme, solo per citare i più importanti.

Arrivati ad Ossana abbiamo visitato il castello di San Michele ed il bellissimo centro storico.

Carico delle bici sul bus, e via, fino al Passo del Tonale dove abbiamo poi pernottato lasciando ad un gruppo di “valorosi” pedalatori muscolari il compito di raggiungere il passo in bicicletta!



Ciclabile a Dimaro Val di Sole

Il mattino successivo colazione veloce, foto di gruppo al Passo e poi giù per i tornanti fino a raggiungere la bella cittadina di Ponte di Legno; foto del centro storico, una bella bevanda calda dopo la veloce discesa mattutina e poi via di nuovo verso la Valcamonica, questa volta accompagnati nel nostro pedalare dalle acque del fiume Oglio.

Raggiungiamo Capo di Ponte, località famosa per le incisioni rupestri della zona e per l'antica Pieve di San Siro. Poi è un susseguirsi di centri abitati come Cerveno, famoso per il Santuario della Via Crucis.

Dopo una raffinata pausa pranzo riprendiamo a fatica il nostro viaggio e nel pomeriggio arriviamo tranquillamente a Breno, seconda tappa della nostra ciclovacanza, cittadina dominata da un suggestivo castello e da un centro storico che al tramonto si anima improvvisamente con la comparsa di tavolini grazie alla chiusura al traffico motorizzato, che lascia spazio al vivere lento e al contatto tra la gente.

Dopo una tranquilla colazione, il mattino successivo, ripartiamo lentamente per affrontare l'ultima tappa del nostro viaggio vacanza di tre giorni.

Poco dopo la partenza, fermata a Cividate presso il sito archeologico del Tempio di Minerva, scoperto nel 1986 ed aperto al pubblico nel 2007; all'ora del nostro passaggio il sito era ancora chiuso al pubblico e quindi non ci è rimasto altro da fare che ammirarlo dall'esterno!

Arrivati sul lago d'Iseo ne ammiriamo il bellissimo panorama da cui spicca



Ciclabile a Pellizzano in Val di Sole



Tempio di Minerva a Cividate Camuno in Valcamonica

il Monte Isola che ci ripromettiamo di visitare prossimamente; pedalata lungo il lungolago con la presenza sempre più massiccia di turisti in gita domenicale e di un mercato diffuso che tuttavia non ci impedisce di riprendere il nostro più tranquillo percorso.

A Pisogne, in un grazioso ristorante in riva al lago, effettuiamo un ottimo

pranzo che ci restituisce un po' di coraggio e di forza per affrontare gli ultimi chilometri della nostra impresa. Anche quest'ultima parte di percorso ci regala una pista ciclabile in riva al lago molto bella che ci permette di arrivare alle Torbiere del Sebino, diventate un centro di tutela faunistica e visitabile attraverso un percorso pedonale di grande interesse.

Arriviamo infine alla conclusione del nostro viaggio.

Provaglio ci riserva una bella sorpresa con la interessante visita guidata dell'antica Pieve Monastero di San Pietro in Lamosa, sorto sul luogo di precedenti culti pagani, e che raccoglie bellissime testimonianze di dipinti che partono da prima dell'anno 1000. La ciclovacanza ha fatto scoprire ai più luoghi veramente interessanti sia sotto l'aspetto storico architettonico che naturalistico. Il susseguirsi di paesaggi diversi e le alte montagne che sovrastavano le valli hanno reso ancor più bella la nostra avventura ciclistica. Alla prossima! ●



Ponte Romano a Darfo/Boario in Valcamonica



Paese di Sassetta Terme

ITINERANTI? SÌ, SEMPRE

di **Licia De Guidi**

Dopo tanto tempo è arrivato il momento di tornare a viaggiare.

Fatta qualche consultazione con il solito gruppo su quanti giorni fare, quante persone possano partecipare, quale periodo e percorso scegliere, si decide il viaggio che stava nel cassetto da tempo: "Toscana, costa degli Etruschi". Accordato il tutto, si parte per Pisa diretti a Follonica.

Sotto la celebre Torre, la foto di rito assieme ai turisti. Poi si esce dalla città fiancheggiando l'Arno, un po' in mezzo al traffico e un po' su pista ciclabile. In bici si "assapora" il colore verde del fiume, i capanni dei pescatori, dove ognuno ha il proprio comfort, le barche ormeggiate alla riva, beati loro. Il caldo comincia a farsi sentire e qualche zona d'ombra non guasta. Ci chiediamo: Ma il mare lo vedremo? "Prima o poi certo", rassicura qualcuno. E a Marina di Pisa, finalmente, sulla litoranea, ecco spuntare il mare Tirreno: per chi, come me, ha visto solo l'Adriatico, è uno spettacolo. Panino veloce e poi un tuffo in acqua. Bello, come inizio non è proprio male. Ripartiti lungo la costa, chiedo: "Ma di questi Etruschi, dove riusciremo a vedere le tracce?". "Eh, dobbiamo andare avanti...".

Il viaggio prosegue il mattino dopo con un po' di fresco sempre ammirando la costa, con qualche isola in lontananza e gente in spiaggia, anzi sugli scogli.

"La prossima tappa?", chiediamo a Francesco, l'uomo del GPS. "Rosignano Marittimo". Su ciclabile passiamo davanti allo stabilimento della Solvay, che ha fatto cambiare nome al paese, arriviamo alle famose "spiagge bianche" con il mare azzurro cielo, sembra di essere ai Caraibi, che non ho visto, ma mi piace dirla così... Sosta al punto informazioni di Cecina, ed iniziamo a salire verso le colline. I borghi medioevali Montescudaio, Guardistallo, Casale Marittimo, uno più bello dell'altro con chiese, piazze e vicoli ricchi di storia e di persone che hanno il coraggio di abitare in questi paesi arroccati. Qui sicuramente la bicicletta la usano poco,

tutt'al più gli amanti delle salite. Sempre alla ricerca di una fontana e di un po' di fresco, si prosegue sulle tracce etrusche. A Casale c'è stato un importante ritrovamento nella campagna, ma è stato portato tutto al museo di Volterra, e a noi non resta che andare verso Bolgheri, immortalata dalla famosa poesia del Carducci. Sempre salite e discese. Nel pomeriggio arriviamo al bivio con il viale di cipressi, fotografato in tutti i modi e su tutti i depliant turistici.

Bolgheri: una parte della fanciullezza del Poeta, la statua in piazza della nonna Lucia, le cantine ed enoteche, forse più dei negozi di souvenir, la



Spiaggia di Castiglione della Pescaia

rendono placida. Ci si può fermare per assaporare quel mondo ricco di poesia. Dobbiamo ripartire per Castagneto Carducci, l'albergo ci ha chiamato per sapere l'ora di arrivo.

Forza si va, un pezzo del viale alberato e poi la strada del vino e dell'olio Costa degli Etruschi. Quasi sfiniti dal caldo e dalla strada arriviamo all'hotel, ci aspetta un bagno in piscina. Guardiamo in alto, il paese è lassù... beh! ci penseremo domani mattina.

Però... questi Etruschi si fanno desiderare. Intanto godiamo del panorama, dei borghi e del cibo ottimo. Continua la nostra gita, sempre in salita e nella macchia mediterranea, arriviamo a Sassetta. Foto e due chiacchiere con un ciclista veloce curioso di sapere la nostra provenienza. Ci racconta che lui fa a giorni alterni da Follonica a Sassetta con un gruppo di amici molto vario: c'è chi va forte, chi va piano, ma tutti arrivano al caffè del paese. Racconta che Sassetta è chiamata "la piattaia" per la disposizione delle case una vicina all'altra in alto sopra la rupe. Borgo caratteristico con sculture di marmo rosso ed in un vicolo la riproduzione di una carbonaia. Mestieri di altri tempi!

Nel pomeriggio ci aspetta Populonia con la necropoli etrusca. Attraverso la campagna ricca di vegetazione, di acque termali, di coltivazioni e di vigneti arriviamo al golfo di Baratti: mare stupendo. Una tentazione:



I gatti di Montescudaio



Piazza di Casale Marittimo



Piombino piazza centrale

- 1 giorno** Pisa | Livorno | Castiglioncello km 55
- 2 giorno** Castiglioncello | Cecina | Montescudaio | Casale Marittimo
Castagneto Carducci km 65
- 3 giorno** Castagneto Carducci | Sassetta | Suvereto | Piombino km 75
- 4 giorno** Piombino | Follonica km 30

sosta al mare o visita alla necropoli? Siamo venuti per questo, ci facciamo stare tutto. Visita guidata alle tombe, spiegazione dei ritrovamenti e di come lavoravano il ferro. Storia raccontata a scuola, ma ormai dimenticata. Poi bagno al mare e salita verso il borgo di Populonia dove incontriamo una famiglia di Verona sorpresa di trovarci in bici fin lassù con un occhio nostalgico alle loro gite. Discesa verso Piombino, sosta, cena, sguardo all'isola d'Elba; domani ultimo giorno diretti a Follonica. Ora riposo. Abbiamo notato che non ci sono tante

ciclabili per poter evitare il traffico che qui è molto intenso. Ci siamo spostati spesso su strade provinciali e qualche strada bianca. Raggiungiamo l'Oasi Palude del Bottagone e attraverso il Parco della Sterpaia, su strada bianca, costeggiando il mare e spiagge libere e pinete, arriviamo a Follonica ricoperti di polvere. Qui il viaggio finisce, dobbiamo rientrare.

Che dire, ringrazio i miei compagni di viaggio, ognuno ha fatto la propria parte. Concludo pensando al prossimo viaggio, purché sia in bici. E alla prossima scoperta. ●



Sito archeologico di Baratti

#LUPAROUND: UN'INIZIATIVA BENEFICA RIGOROSAMENTE IN BICICLETTA!



di Alberto Bottacini

L'anno in corso è un anno complicato per tutti, ma la voglia di ripartire con la bicicletta è sempre tanta e quindi bisogna avere tanta fantasia e buona volontà per inventarsi nuove iniziative. E' per questo che merita un racconto questa bellissima invenzione della SC Lupatotina, una società sportiva nata nel lontano 2006 e che si occupa di bicicletta non solo in ambito sportivo ma anche per beneficenza e per promuovere questo mezzo a scopi turistici.

Quest'anno quindi la società ha pensato ad una "sfida" che si chiama #Luparound, aperta non solo ai soci, che è riuscita a superare i limiti dei divieti imposti dai decreti anti COVID-19 visto che le regole prevedono di andare in bici da soli od in piccoli gruppi. L'iniziativa ha anche un fine benefico: la possibilità di sostenere la ricerca contro l'Atassia-Teleangiectasia, una malattia neurodegenerativa che colpisce i bambini in tenera età per i quali la prospettiva di vita non va oltre la seconda decade di vita.

#Luparound 2020 è una sfida a raggiungere 40 salite nel territorio veronese e zone limitrofe (mai fuori dalla regione Veneto!), fra quelle più ciclisticamente rappresentative. E' quindi un modo per promuovere l'uso della bicicletta, lasciando da parte l'agonismo, e per questo si può partecipare anche con la bici elettrica con una classifica dedicata. La sfida è aperta dal 1° giugno al 1° novembre 2020 e le salite scelte sono di ogni tipologia: dalle più facili fino a quelle più lunghe ed impegnative. In ogni caso è da sottolineare che non contano assolutamente i tempi di percorrenza, ma solo percorrerla, pubblicando la traccia e qualche foto sui vari social.

L'iniziativa ha avuto un successo incredibile: già nella prima settimana più di 40 iscritti, a seguire molti altri a pedalare e a scambiarsi commenti, opinioni e foto.

Dopo un mese già 930 salite fatte con 7.420 km percorsi e 468.743 metri di dislivello. Nei primi tre mesi di "sfida" circa 100 iscritti e più di 1.500 salite percorse (l'elenco delle salite è riportato in allegato). Incredibile: al 20 settembre sono state registrate ben 1.835 salite per un totale di più di 1 milione di metri di dislivello!

E' particolarmente interessante il fatto

che sul sito <http://www.sclupatotina.it/luparound-salite-2020/> si trovano tutte le tracce e le altimetrie delle salite. Si possono quindi vedere le mappe e combinare anche più di una salita nello stesso giro in bicicletta. Sullo stesso sito è possibile anche vedere l'elenco di tutti i partecipanti con il numero di salite percorse. Uno stimolo per andare in bicicletta dalle zone più famose a quelle



meno conosciute (chi di voi conosce la salita della Calvarina?): un gran bel modo di divulgare informazioni sul nostro territorio che non ha nulla da invidiare a quelli più famosi quali quelli toscani o emiliani.

Da raccontare l'evento per celebrare la salita più rappresentativa e famosa di #Luparound: la mitica Peri-Fosse che si è svolta domenica 12 luglio.

C'era Danny, portabandiera della società, con il suo triciclo regalato da Alex Zanardi per un loro progetto sulla disabilità sportiva, e la sua famiglia, c'era il magico Tempe campione italiano di trial e personaggio particolare conosciuto nell'ambito per aver scalato tutte le più ardue salite senza una ruota; c'era Luca Panichi con la sua carrozzina a rotelle che in 6 ore e mezza ha scalato tutta la Peri-Fosse con la sola forza delle sue braccia, c'era Franco Cacciatori nel suo solito pedalare, con ciabatte infradito e con la sua bici Graziella che abitualmente si cimenta nelle più dure salite. C'era pure Mago ciclo che con il suo monociclo e il suo modo di fare rendeva tutto più bello, colorato e gioioso. C'era Marco Tosi, il socio lupatotino conosciuto per i suoi 500.000 km in bici, c'era il colonnello Carlo Calcagni con il suo triciclo definito eroe della patria dallo Stato italiano con la massima onorificenza di Ufficiale Ruolo D'Onore, ora disabile ma campione mondiale paralimpico.

Complimenti quindi a SC Lupatotina per queste iniziative che contribuiscono a divulgare l'uso della bicicletta, il cicloturismo e l'aggregazione sociale, oltre a pensare alle persone meno fortunate e per le quali serve sempre un aiuto!



1. Bivio del Pidocchio da Erbezzo
2. Bolca (La Pesciaia) da Molino
3. Bosco Chiesanuova (Strada Vecia) da Bellori
4. Branchetto da Bosco Chiesanuova
5. Breonio da Valsorda
6. Calvarina da Arzignano
7. Calvarina da Brenton
8. Campiano da Cazzano di Tramigna
9. Campofontana da Selva di Progno
10. Castagnè da Montorio
11. Castelcerino da Soave
12. Cattignano da S.Giovanni Ilarione
13. Cavalo (Santuario della Salette) da Fumane
14. Collina (da San Giovanni Ilarione)
15. Corrubio (via Prun) da Negrar
16. Durlo (Passo Gioiche) da Crespadoro
17. Fasse
18. Foza da Valstagna
19. Grancona da Pederiva
20. Lumini da Caprino
21. Monte Grappa da Romano d'Ezzelino
22. Monte Grappa da Semonzo
23. Montecchio da San Peretto
24. Novezzina da Caprino
25. Passo della Mona da Chiampo
26. Passo Xon da Valli del Pasubio
27. Pendola da Fumane
28. Peri - Fosse
29. Punta Veleno
30. Rifugio Bertagnoli da Crespadoro
31. Rifugio Campogrosso da Recoaro
32. Rifugio Revolto da Selva di Progno
33. Roana da Pedescala
34. Roccolo da Tregnago
35. Grezzana - Rosaro (Via Catena)
36. Sprea da Ca' del Diaolo
37. SS. Trinità da Badia Calavena
38. Torri - Albisano (Bivio Alto)
39. Torricelle (Salita dei Mondiali)
40. Velo Veronese da Selva di Progno

BECAUSE THE NIGHT BELONGS TO BICYCLES.....

di Denis Maragno
e Cinzia Malin

Cosa c'è di più piacevole di pedalare dopo il tramonto d'estate? Quest'anno FIAB Rovigo ha visto moltiplicarsi le opportunità di godersi questi piacevoli momenti grazie anche ad una importante collaborazione con **ASM Set**. Per tutto luglio e agosto ogni lunedì è stata data l'opportunità di partecipare al cinema all'aperto nei numerosi appuntamenti nelle altrettanto numerose frazioni di Rovigo. Distanze comode dai 4 agli 8 chilometri, con puntuale partenza alle 20.45 in piazza Matteotti (sede degli spettacoli cinematografici infrasettimanali), il tutto accompagnato dai volontari FIAB.

Non possiamo negare che la città non ha particolarmente colto questa opportunità, comunque, per i soci partecipanti e per l'associazione, è stato un bel modo per passare qualche sera d'estate in modo diverso e dimostrare come le frazioni di Rovigo non sono poi così lontane come spesso appare.

Il 18 luglio, puntuali come sempre, siamo riusciti a confermare la **terza edizione** della **BikeNight-Mare** da Rovigo a Rosolina lungo l'asse dell'Adige, sul percorso della futura Ciclovía Adige Sud. Questa volta siamo andati dritti alla foce del fiume e ci siamo goduti l'alba mangiando delle brioche appena sfornate. La partecipazione di quest'anno è stata relativamente ridotta ma ci ha dato molte soddisfazioni, la magia di pedalare in notturna nel silenzio e la quiete della notte resta sempre un'esperienza appagante. Una manifestazione importante, che continua a puntare il riflettore sulla valenza di questo itinerario e che continua ad attrarre nuovi partecipanti incuriositi dalla proposta.

Infine, per tutto il mese di agosto, ogni venerdì sera è tornata la tradizionale

rassegna di *Pedalare sotto le stelle*. Quest'anno abbiamo scelto un luogo insolito per la partenza, ovvero piazza del Duomo a Rovigo, con il preciso intento di richiamare l'attenzione e di esprimere l'augurio per un rinnovamento di questo bellissimo spazio urbano "sacrificato" alle auto. Destinazione di ogni serata, ancora una volta, le frazioni, che fino al 1927 furono Comuni autonomi e pertanto hanno mantenuto forte la loro identità. Le brevi, in termini di chilometraggio, ma molto interessanti cicloescursioni sono state tutte guidate dallo storico **Marco Chinaglia**, che ha saputo unire storia, aneddoti su personaggi del posto, descrizione dei luoghi e delle caratteristiche ambientali, spiegazione delle architetture e notizie inedite derivanti da apposite ricerche. Insomma, è stata una imperdibile occasione per conoscere il nostro territorio.

Si è cominciato, così, il 31 luglio, pedalando fino a Boara Polesine, uno dei comuni polesani amministrati da Giacomo Matteotti, dove è stato organizzato anche l'incontro con lo storico locale Mauro Agnoletto, che ha descritto la bella proposta del recupero del ponte sull'Adige in un'ottica ciclopedonale. La prima uscita è proseguita poi fino a Granzette, luogo della Resistenza.

Venerdì 7 agosto ci si è diretti verso le due frazioni più popolate: Grignano

Polesine e Borsea, ripercorrendone la storia. Dall'antico passato di Grignano, che affonda le radici direttamente nell'età pre-etrusca, alla curiosa dipendenza dalla Vangadizza di Borsea. Dopo la pausa di Ferragosto si è tornati sui pedali per conoscere, il 21 agosto, Sant'Apollinare e Buso. La prima frazione dal passato medievale legato a Ravenna e la seconda dalle origini che risalgono al periodo Romano e alla centuriazione; fa un certo effetto pensare che sullo stesso luogo dove oggi sorge la chiesa abbandonata di Buso era situato addirittura un tempio dedicato a Giove.

Infine, il 28 agosto, l'appuntamento conclusivo di *Pedalare sotto le stelle* ha condotto a Concadirame. Gli aneddoti sul brigantaggio e le vicende risorgimentali lungo il fiume sono stati accompagnati da alcune gustose memorie orali fornite dall'ex sacrestano del paese, che ha raggiunto i ciclisti nei pressi della chiesa. Infine, nella stessa cicloescursione, l'ultima tappa a Roverdicré ha dato l'occasione di scoprire la figura del grande umanista Celio Calcagnini, citato dall'Ariosto in due canti dell'"Orlando Furioso", che fu anche il primo parroco della frazione. Tutte le serate sono state molto partecipate pur con tutte le limitazioni del caso.

Insomma, pedalare d'estate è bello, farlo alla sera anche di più. ●



PACICLICA POLESANA: SECONDA EDIZIONE

di Denis Maragno

Tornare a Salvaterra nella villa Valente-Crocco, primo bene confiscato alle Mafie in Veneto, è sempre un'emozione. Tornare in occasione del Festival dei Popoli la raddoppia. Rivedere amici di FIAB dopo così tanto tempo la triplica. Fare tutto questo in nome della Pace e in compagnia di Alberto Fiorin, non ha prezzo. Domenica 6 settembre è quindi stata riproposta la pedalata per la Pace, dopo un lungo rinvio dovuto alla nota emergenza sanitaria.

Come scorso anno si è pensato ad un piccolo raduno di piccole FIAB, ognuna delle quali, in autonomia, ha raggiunto il punto convenuto, Badia Polesine, e da lì si è formata, come un fiume che raccoglie tante acque, una improvvisa e imponente colonna di bici che ha raggiunto la frazione di Salvaterra. Il tutto seguendo un modello analogo a quello che è stato il filo conduttore di questo secondo appuntamento: la Romea Strata. Ovvero una serie di cammini (praticabili anche in bici) che da tutto il Veneto (e oltre) convergono proprio a Badia Polesine per poi raggiungere la Via Francigena a Fucecchio. A Badia sono quindi convenute le FIAB dei



dintorni di Rovigo: Noventa Vicentina, Legnago, Isola della Scala e Ostiglia. Qui sono state accolte da don Alex, referente locale della Strata, e dopo doverosi saluti e benedizioni, sono ripartite tutte assieme. A Salvaterra, il gruppo è stato accolto dal Centro di Documentazione Polesano che da oltre trent'anni cura il festival dei Popoli e, nel rispetto delle normative sanitarie, si è goduto il racconto del veneziano Albero Fiorin, ciclista e ciclovaggiatore che oltre a condividere il viaggio con FIAB Rovigo fino al Festival, ha illustrato la sua recente guida per i ciclovaggiatori, strutturata in una trilogia, e dedicata propriamente alla Romea Strata. La guida è edita da Ediciclo, prezioso partner

di questa iniziativa. Dopo la pausa di ristoro ognuno di noi, un po' più ricco di amicizia e di conoscenza, è ripartito alla volta delle proprie case. Ci si rivede nel 2021 per la terza edizione. ●



LA TRE GIORNI DELLA SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ.....

di Denis Maragno

Organizzare la Settimana Europea della Mobilità in una città che fa molta fatica a riconoscere la bici come un veicolo a volte sembra una impresa. Eppure quest'anno i dati raccolti e le risposte dell'Amministrazione agli stimoli di FIAB stanno iniziando a far muovere qualcosa. Il primo appuntamento di questa edizione è stato venerdì 18 settembre con il consueto contaciclisti. Quest'anno però si è scelto di non censire solamente l'elemento bici ma di estendere l'analisi anche al passaggio dei veicoli a motore. Abbiamo scelto di monitorare il cuore della nostra città: l'incrocio del Corso del Popolo con via Trento e Laurenti (due strade a ZTL) durante un orario di punta ossia dalle 17:30 alle 18:30. Come c'era da aspettarsi il flusso complessivo di bici si attesta su un importante numero di 496 passaggi per una media di 8,3 bici al minuto (il secondo miglior risultato mai censito dopo largo Libertà che ancora svetta nella classifica con circa 100 passaggi in più). Si nota una preminenza nella direttrice verso piazza Matteotti che da sola raccoglie ben 322 passaggi complessivi. I dati più interessanti però, li si ottengono confrontando il flusso ciclistico con quello del traffico motorizzato. In totale abbiamo censito 869 veicoli motorizzati (14 al minuto) che combinati con il numero dei passeggeri trasportati (1.075) ne fa emergere un mediocre rapporto di 1,3



persone per veicolo (dato in perfetta linea con altre statistiche nazionali). Andando più in profondità, se sottraiamo i veicoli come autobus/taxi e furgoni (probabilmente in movimento per lavoro) e moto (chiudendo un occhio sui lontani cugini a due ruote) ci troviamo di fronte a 718 automobili (di cui 1/3 composto da SUV, anche questo in linea con i dati nazionali). Rapportando quest'ultimo dato con gli utenti della bici ci troviamo di fronte ad un esito importante: per ogni bicicletta sono passate 2 autovetture. Considerando che due auto trasportano praticamente 3 persone e occupano lo spazio di almeno 20 bici, praticamente 3 persone "rubano"

lo spazio di 20 (potenziali consumatori/fruitori del centro città?). Infine dal confronto tra i due assi di percorrenza risulta che il numero complessivo di veicoli è abbastanza equilibrato (474 per Matteotti/S.Bortolo contro i 395 di S.Bortolo/Matteotti) ma la vera differenza balza agli occhi guardando al numero dei passeggeri: 474 per Matteotti/S. Bortolo e 601 per S.Bortolo/Matteotti. In pratica nella direttrice verso S.Bortolo ci troviamo di fronte a un passeggero per veicolo mentre nell'altra il rapporto si alza a 1,5. Nel primo caso lo spreco di spazio prezioso del nostro centro storico è fin troppo evidente.

Il secondo appuntamento è stato realizzato nella cornice del Museo dei Grandi fiumi di Rovigo sabato 19. Si è trattato di un duplice convegno: nella mattinata, a cura di Assonautica Acque interne Veneto e Emilia, ci si è confrontati sulle opportunità turistiche del corso del fiume Canal Bianco (il fiume di mezzo tra Adige e Po) e quelle del progetto tutto polesano che vede un connubio tra bici e barca alla scoperta del nostro territorio. Il tutto in un bel confronto con le progettualità mantovane e ferraresi nel medesimo ambito. Nel



pomeriggio, invece, abbiamo dato uno sguardo più longitudinale alla nostra stretta provincia. L'iniziativa è nata da una collaborazione con il Comune di Rovigo per promuovere la convenzione recentemente stipulata a vantaggio dei soci Fiab per l'ingresso a prezzo ridotto al museo. Nel corso del convegno abbiamo approfondito il tema dello slow tourism, con il prezioso intervento del nostro coordinatore regionale Antonio Dalla Venezia, per poi inoltrarci sul tema dei cammini che attraversano la nostra città. Si tratta di due importanti percorsi: Il cammino di Sant'Antonio e la Via Romea Strata che a Rovigo si

sovrappongono in modo quasi perfetto. Percorsi che possono essere esplorati anche in bicicletta e che, passando per il centro cittadino, necessitano, per una loro fruizione funzionale, di una tutela e cura particolari.

Terzo e ultimo appuntamento di questa intensa tre giorni, è stato domenica 20, con l'edizione zero di una manifestazione che ha intenzione di riproporsi annualmente: Tandem - L'anello delle frazioni. Una pedalata di poco meno di 70 km dedicata ai tandem e che si svolge interamente all'interno del Comune di Rovigo. I primi 25 partecipanti, di cui 3 tandemisti, si sono



SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ
16-22 SETTEMBRE 2020

Venerdì 18 dalle 17.30 alle 18.30
CONTAPASSAGGI
Quante bici e auto passano sul Corso del Popolo? Ma soprattutto quanti passeggeri trasportano?
Montaggio e cura nel volume FIAB

Sabato 19
Sala Flumina - Museo dei Grandi Fiumi

DALLE ORE 8.30
NAVIGAZIONE IN ACQUE INTERNE
Esperienze di turismo naturalistico e culturale.
Le opportunità di sviluppo dei territori attraversati da fiumi e canali: il Progetto Bike and Boat per visitare il "Museo diffuso dell'acqua in Poledine". La navigazione a scopo turistico e ricreativo in acque interne, i percorsi turistici e il quadro normativo regolatorio. Infine le esperienze di navigazione turistica in acque interne in tutta l'Italia.
Convegno a cura di Apenninica Acque Interne Veneto ed Emilia.

DALLE ORE 17.00
I CAMMINI DI ROVIGO
La città di Rovigo è attraversata da ben due cammini di fede: il cammino di Sant'Antonio e la Via Romea Germanica. Il convegno, ospitato e rappresentato da ognuno di questi itinerari, ne racconta gli itinerari e le valenze per un futuro lento, sostenibile e di territorio.
Invece per la nostra città.
Convegno a cura di FIAB, in collaborazione con il Comune di Rovigo.

Domenica 20 ore 9.00 da piazza Vittorio Emanuele II - Rovigo
TANDEM - L'ANELLO DELLE FRAZIONI
In tandem, ma anche senza, una scampagnata lungo il grande anello delle frazioni-terrazioni di Rovigo, 60 km ad anello intorno alla città. Iniziativa riservata ai soci FIAB in collaborazione con Corte Veneziana.

#MobilityWeek
www.rovigoimbici.org



dati appuntamento in piazza Vittorio a Rovigo e da lì sono partiti verso l'argine dell'Adige per percorrere un anello che ha abbracciato tutta la città fino ai suoi limiti più estremi. Tante le frazioni attraversate: Granzette, Concadirame, Roverdicrè, Grignano, Borsea, Fenil Del Turco, Sant'Apollinare, Buso, Canale (dove siamo stati calorosamente accolti dall'azienda Corte Veneziana), Mardimago e infine Boara. Un tour di campanili dedicato ad un mezzo particolare e che vuole diventare un itinerario stabile sia nella sua ciclicità annuale sia nella sua fruibilità futura per tutti, in ogni momento dell'anno. ●



Controvento

La bici, un bene di prima mobilità

Chi mi conosce personalmente sa che vendo e riparo biciclette.

Le settimane successive alla quarantena sono state delle vere e proprie corse all'acquisto. Le bici si sono trasformate in un bene di prima necessità o, meglio ancora, un bene di prima mobilità. Purtroppo, nessun grande produttore era preparato ad affrontare quest'enorme e mondiale richiesta di biciclette. Nel giro di poche settimane si sono svuotati i magazzini e tra gli addetti al lavoro giravano immagini di capannoni tristemente vuoti. La cosa peggiore è che le fabbriche non se la passavano meglio, perché essendo stata bloccata la produzione nell'estremo oriente, anche volendo assemblare, mancavano i componenti necessari. Un disastro.

Proprio perché era diventato impossibile comprare qualunque cosa avesse due ruote e due pedali, ci siamo ritrovati a riesumare, come si dice in gergo, dei veri e propri *cancelli* ferrivecchi che non valeva la pena rimettere in strada dopo anni di polvere e ruggine in cantina. Leggendo i preventivi, molti si rendevano conto che costava meno prendere una bici nuova che ripararla, ma la voglia di uscire all'aria aperta prendeva sempre il sopravvento.

Bisogna anche ammettere che il famoso bonus mobilità è servito a molti per "rischiare" nel provare una bici, magari elettrica, ed andare al lavoro pedalando. Col senno di poi, avrei preferito che parte dei fondi stanziati per questo incentivo servissero per costruire e mantenere sicure le piste ciclabili.

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

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

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.

SENZA PLASTICA NATURALMENTE

unicef

ACP

IBFAN