

# RUOTA LIBERA

Periodico della FIAB

FIAB Verona Amici della Bicicletta Onlus



## ASPETTANDO UNA VALPANTENA SOSTENIBILE

**TRASPORTO SCOLASTICO**  
I MOBILITY MANAGER CHIEDONO...

**TUTORIAL BICI**  
GLI ATTREZZI CHE CI SERVONO

**CACCIA IN BICI**  
QUEST'ANNO SARÀ ONLINE

**DISPLAY CONTACICLISTI**  
FINALMENTE FUNZIONA!

**SAN GIOVANNI LUPATOTO**  
ARRIVA IL BICIPLAN

**GITE & USCITE FIAB**  
- MONTAGNANA  
- RIVIERA BERICA



|           |  |
|-----------|--|
| <b>3</b>  | <b>IL PUNTO</b>  |
|           | <b>MOBILITÀ</b>  |
| <b>4</b>  | Dal governo 1 milione per le ciclabili di Verona                             |
| <b>6</b>  | Ritorno a scuola   |
| <b>8</b>  | Finalmente funziona!   |
| <b>9</b>  | La raccolta firme accelera il completamento della ciclabile della Valpantena |
|           | <b>VITA ASSOCIATIVA</b>  |
| <b>10</b> | Ruote e Libertà  |
| <b>11</b> | Soci attivi: Elisabetta Adami  |
| <b>12</b> | Assemblea FIAB Verona 22.4.2021  |
|           | <b>CICLO TURISMO</b>   |
| <b>14</b> | Un po' meno lontano  |
| <b>16</b> | <b>CULTURA</b>   |
| <b>17</b> | <b>CIBO DA VIAGGIO</b>   |

|           |   |
|-----------|---|
| <b>18</b> | <b>FIAB AL TOCATÌ</b><br>Caccia: quest'anno è online                                |
| <b>20</b> | <b>ENIGMISTICA</b>  |
| <b>21</b> | <b>BICI INTERVISTA</b><br>Il restauratore di bici                                   |
| <b>22</b> | <b>CICLOFFICINA</b>   |
| <b>24</b> | <b>GITE &amp; USCITE</b><br>La città murata di Montagnana                           |
| <b>26</b> | La riviera berica: sorprese inaspettate   |
| <b>28</b> | <b>LUPO IN BICI</b><br>A San Giovanni Lupatoto è in arrivo il Bici Plan             |
| <b>29</b> | <b>FIAB ROVIGO</b><br>Una pedalata, un tramonto, il Polesine e Giovannino Guareschi |
| <b>30</b> | Nasce FIAB Occhiobello  |
| <b>32</b> | <b>EL CANTON</b>  |

**DIRETTORE RESPONSABILE:**  
Elena Chemello.

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

**Hanno collaborato:**  
Stefano Melloni, Silvio Grando, Guerrino Zandonà, Paolo Pigozzi, Luigia Pignatti, Federico Girardi, Licia De Guidi, Simone Montagnoli, Alessandro Troiani, Giuseppe Pedrollo, Alberto Bottacini, Marco Chinaglia, Denis Maragno.

**Composizione:**  
Martina Brighenti ([martina.brighenti@gmail.com](mailto:martina.brighenti@gmail.com))

**Foto di copertina:** Stefano Melloni.

**Stampa:**  
CIERRE Grafica s.c. a r.l.  
Caselle di Sommacampagna - Verona  
Reg. trib. di Verona n. 664 del 16.9.1985  
**Tiratura 3.500 copie**  
**Stampato su carta ecologica T.C.F. (sbiancata senza l'uso di cloro)**

**Editore:**  
"FIAB Verona  
Amici della Bicicletta Onlus"  
Piazza S.Spirito, 13, 37122 Verona  
Tel./Fax: 045 961 7911  
C.F. e p.iva 02079650236  
[fiabverona@pec.fiabverona.it](mailto:fiabverona@pec.fiabverona.it)  
[sede@fiabverona.it](mailto:sede@fiabverona.it) - [www.fiabverona.it](http://www.fiabverona.it)

## Indirizzo e orari

**FIAB Verona - Amici della Bicicletta Onlus** - Piazza S.Spirito, 13, 37122 Verona  
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 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 2021/2022

|  |      |
|--|------|
| 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.



## La provincia vuole pedalare... e la Provincia?

Incuriositi dal gioco di iniziali del titolo? Parto col racconto di un fatto recente.

Ai primi di luglio la Regione Veneto ha convocato a Mestre una riunione con i 7 enti provinciali (Città Metropolitana di Venezia e Province di Verona, Vicenza, Padova, Rovigo, Treviso e Belluno) per concordare il lavoro verso il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica come richiesto dalla Legge 02/2018 e iniziare a raccogliere dati su ciascuna programmazione provinciale (itinerari strategici già esistenti o di progetto, criticità da risolvere...): è infatti chiaro che la rete regionale deve tener conto di ciò che già esiste nelle singole province, e viceversa. All'incontro, iniziato di primo mattino e durato fino a metà pomeriggio, io ero stato invitato in rappresentanza del coordinamento FIAB Veneto, e sedevo attorno al tavolo con i funzionari regionali per ascoltare ciò che avevano da raccontare gli enti provinciali, a ciascuno dei quali era riservata circa un'ora. Ebbene, si sono presentati tutti – un paio per la verità non avevano capito che l'incontro era in presenza, ma una volta contattati si sono collegati subito online – tranne uno: la Provincia di Verona, la cui ora di tempo è trascorsa in un'attesa tanto infruttuosa quanto surreale.

Non so dire le ragioni – magari rispettabili, comunque non chiarite in quella sede – che hanno portato a questa assenza, ma l'episodio assume per me una valenza simbolica. Sono parecchi anni che la Provincia di Verona non dà segni di vita sulla mobilità ciclistica, risultando assente sia nella gestione di itinerari sovracomunali (progettazione, eventuale finanziamento, manutenzione, promozione), sia come programmazione e coordinamento dei singoli comuni sul tema. Mentre tutti gli altri enti provinciali veneti – alcuni in modo egregio, altri accettabile – assolvono a queste funzioni, la nostra Provincia sembra non avere più né la consapevolezza di ciò che si sta facendo o si potrebbe fare per la ciclabilità veronese né la volontà di tornare a occuparsene, e i contatti da noi cercati hanno regolarmente trovato terreno poco fertile. La giustificazione, più volte avanzata, di un taglio di risorse e competenze dopo la riforma Delrio convince relativamente, visto che riguarda tutte le Province con esiti però ben diversi.

Eppure, chi segue i media locali e i nostri aggiornamenti sa che i segnali di attivismo nella nostra provincia non mancano di certo, anche per l'aumentato interesse nella mobilità sostenibile sorto dalla dura esperienza della pandemia: dal Baldo-Garda (il progetto Bussolengo-Lago, Costermano e gli altri comuni dell'entroterra, ...) all'Est (il partenariato San Bonifacio-Soave-Monteforte, lo sviluppo della ciclabile nella val d'Illasi, ...), dalla Pianura (il progetto Verona-Ostiglia, il recupero dell'ex ferrovia Treviso-Ostiglia, il festival Legnago Bike, ...) alla Valpolicella-Valdadige (il nuovo parco ciclistico, il progetto sulla sinistra Adige fino a Verona, ...) è ovunque un fiorire di idee e lavori.

Sugli assi verticali dell'Adige e del Mincio e orizzontali della Garda-Venezia (ciclovìa AIDA) e delle Risorgive sta nascendo nei fatti una rete ciclabile provinciale che andrebbe seguita e strutturata colmandone le diffuse lacune. Per diventare come il Trentino la strada è lunga, ma la prima cosa che serve è che la Provincia di Verona torni ad essere quell'ente che tra il 2006 e il 2013 ha saputo regalarci la magnifica pista ciclabile del canale Biffis tra la città e il confine trentino. I tempi sono maturi per fare un importante passo avanti, e aspettiamo quanto prima che la nostra Provincia ricominci a pedalare.



# DAL GOVERNO 1 MILIONE PER LE CICLABILI DI VERONA. LE PROSPETTIVE DEL BICIANPLAN ..... di Michele Marcolongo

Tanta è la voglia di buttarsi alle spalle il brutto periodo segnato dall'emergenza sanitaria da Covid 19 che si tende ad assumere acriticamente come un salutare "ritorno alla normalità" anche notizie che positive proprio non sono. Ad esempio quella del traffico motorizzato tornato "ai livelli pre-Covid". Non dimentichiamo gli impegni che tutte le istituzioni, dai

Governi nazionali ai Comuni, hanno preso durante i mesi bui della pandemia nel senso di "promuovere ulteriormente, in area urbana e metropolitana" la mobilità ciclistica. Non solo come strumento di mobilità "congruente con le misure di contenimento e di prevenzione dell'emergenza epidemiologica, al fine di limitare il sovraffollamento dei mezzi pubblici e l'uso mezzi motorizzati privati", ma anche come passaggio obbligato

per quella "transizione ecologica" dell'economia di cui parlano tutti i piani di rilancio economico e coesione sociale, dal Recovery Plan europeo al Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr).

Ecco quindi che dopo le corsie ciclabili introdotte in città nel corso del 2020 sotto forma di mobilità di emergenza è ora legittimo attendersi un ulteriore passo in avanti nel completamento della rete delle piste e dei percorsi ciclabili cittadini.

Le risorse stavolta non mancano: il Decreto del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture del 12 agosto 2020 pubblicato in Gazzetta Ufficiale del 10 ottobre 2020 destina quasi un milione di euro al Comune di Verona per il potenziamento delle "ciclovie urbane". Sono risorse immediatamente spendibili, ovviamente previa adeguata progettazione. Purtroppo dalla pubblicazione del Decreto è passato ormai quasi un anno e, nel momento in cui chiediamo questo numero in redazione, non è ancora chiaro su quali progetti il Comune di Verona intenda puntare. La scelta potrebbe ricadere sul completamento dei collegamenti ciclabili con la Valpantena e sul restyling della ciclabile di Corso Porta Nuova. Il tempo intanto stringe: con riguardo alla tempistica, il bando dice che "gli enti locali beneficiari delle risorse provvedono alla realizzazione degli interventi entro ventidue mesi dalla pubblicazione del presente decreto nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana", quindi entro il 10 agosto 2022.

Considerando che ci sono voluti 6 mesi di cantieri per un intervento relativamente semplice come la ciclabile da Porta Palio a Castelvecchio, si capisce bene che il tempo diventa un fattore critico da tenere in attenta considerazione.

Ma da dove saltano fuori tutti questi soldi? In pratica il governo ha radunato e rimesso in circolo a favore di Comuni più strutturati, oltre i 50 mila abitanti, e delle Città metropolitane tutti i finanziamenti degli ultimi sei anni non ancora utilizzati.



Leggiamo infatti che “il presente decreto reca l’assegnazione delle risorse di cui all’autorizzazione di spesa recata dall’art. 1, comma 640, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, e dai suoi successivi rifinanziamenti, per un importo pari ad euro 137.244.458,00, di cui euro 51.444.458,00 per l’anno 2020 ed euro 85.800.000,00 per l’anno 2021”.

La legge 208 del 2015 altro non è che la Legge di Bilancio 2016 che aveva sbloccato tutta una serie di finanziamenti “per la progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie [...] nonché per la progettazione e la realizzazione di ciclostazioni e di interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina”.

Il riparto tra i comuni italiani ha fruttato a Verona circa 1 milione di euro, precisamente 915.336,84 euro, suddivisi su due annualità: 343.103,16 euro per il 2020 e 572.233,67 euro per il 2021.

Lo stanziamento avrebbe potuto essere ancora più alto (250 mila euro in più) tenuto conto che il **Decreto prevedeva una premialità** a favore delle città metropolitane o dei comuni con più di 100.000 abitanti “che hanno adottato, alla data del 30 aprile 2020, il PUMS, Piano Urbano della Mobilità Sostenibile”. Purtroppo il Pums del Comune di Verona è stato adottato in giunta comunale soltanto nell’ottobre 2020, e tra l’altro il suo iter è ancora piuttosto travagliato. Il bonus ammontava ad 800 mila euro per le città metropolitane; 400 mila euro per i comuni capoluogo di città metropolitana, e a 250 mila euro “per ciascun altro comune avente popolazione residente superiore ai 100.000 abitanti”.

Un’altra occasione che forse sarebbe stata da sfruttare meglio riguarda le **risorse messe in palio per collegare i poli universitari**. Il Decreto del Ministero delle Infrastrutture del 16 Marzo 2021 ha assegnato ben 3,9 miliardi di euro ai Comuni di Roma, Padova, Napoli, Pisa, Bari, Palermo, Milano per “collegare le stazioni ferroviarie con i poli universitari, tenendo conto di eventuali altri poli di attrazione, in coerenza con i relativi aspetti urbani degli strumenti di programmazione regionale, del Piano Urbano della mobilità sostenibile e dei Biciplan laddove adottati”. A Verona sarebbe possibile collegare la stazione ferroviaria di Porta Vescovo con il



polo universitario della Santa Marta usando il vecchio binario morto che esce dalla stazione stessa che dopo aver attraversato via Torbido entra nelle mura attraverso una porta monumentale ora chiusa.

Altre risorse per il territorio veronese arriveranno con il Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) che prevede di stanziare 200 milioni di euro per realizzare 570 km di nuove reti ciclabili urbane (di cui il 50% destinati al Sud) e 400 milioni per 1.200 km di percorsi ciclabili cicloturistici, due dei quali interessano direttamente il veronese: la Ciclovía del Sole e la Ciclovía del Garda.

Dopo aver suscitato tante perplessità e tanto dibattito, è ormai chiaro che il grosso dei soldi del Pnrr saranno destinati alla “cura del ferro”, cioè all’ammodernamento della rete ferroviaria italiana. E’ del 1° Luglio 2021 l’annuncio dello sblocco, sempre da parte del Ministero dei Trasporti (che nel frattempo ha cambiato denominazione prendendo quella di “Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili”) di ben 25 miliardi di euro destinati appunto alla rete ferroviaria nazionale. Al Veneto toccano circa 4 miliardi, in massima parte impiegati per realizzare il bivio di Vicenza della tratta Brescia - Verona (3,7 miliardi di euro). Lo stanziamento prevede anche 100 milioni per l’elettrificazione delle varie linee del Veneto.

Il Biciplan del Comune di Verona, in via di approvazione, si propone di portare a completamento la rete ciclabile cittadina collegando i tanti tronconi in cui è spezzettata con i principali attrattori di traffico cittadini. Come prima opzione dice di puntare alla creazione di “percorsi omogenei e facilmente individuabili, che si distaccano dalla viabilità veicolare per renderli più sicuri e più godibili incentivandone l’uso”. Ma nelle aree dove l’edificato non permetta di ricavare la pista ciclabile in carreggiata o di allargare la carreggiata per far posto alla pista ciclabile oppure ancora di eliminare tratti di sosta adiacenti alla carreggiata, il documento si propone l’introduzione di Zone 30 così da “garantire la continuità dei percorsi in sicurezza”.

Gli obiettivi di fondo parlano di un raddoppio dei percorsi ciclabili dagli attuali 97 chilometri ad oltre 200 chilometri e di un incremento dell’uso della bicicletta dall’attuale 5% al 13%. “Il Biciplan definisce la rete ciclabile di Verona come un sistema continuo all’interno del quale è possibile muoversi in bicicletta. Questo è realizzabile attraverso l’intreccio della rete ciclabile (esistente e di progetto) e della diffusione delle Zone 30 in ambito urbano”.

# RITORNO A SCUOLA: LE RICHIESTE DEI MOBILITY MANAGER .....

di Michele Marcolongo

**S**istemare le criticità delle corsie ciclabili create l'anno scorso; continuare a sostenere la mobilità degli studenti curando i collegamenti con le periferie; proseguire sulla strada dell'applicazione delle novità normative a favore della ciclabilità contenute nei decreti governativi del 2020. Sono queste, in breve, le richieste che i mobility manager scolastici rivolgono all'amministrazione comunale in vista della riapertura delle scuole di settembre 2021.

Si parte proprio delle corsie ciclabili, quelle strisce bianche e discontinue che assegnano una priorità ai ciclisti, tracciate nell'agosto 2020 in coppia con alcuni tratti di piste ciclabili sulla circonvallazione interna, tra Porta San Zeno e Breccia Cappuccini, e nei quartieri. Fin dall'inizio si è fatta notare la presenza di **avvallamenti, buche, tombini** lungo tutti i tragitti che mettono a dura prova la resistenza dei mezzi e rendono la pedalata un supplizio. Ebbene, ora c'è un checklist completa delle criticità: asfaltatura irregolare e presenza di buche



**VOCI DALLE SCUOLE.** “Devo ammetterlo, sulle corsie ciclabili, introdotte come figli minori delle piste ciclabili, ero scettico, ma devo dire che sono servite, il loro effetto nei confronti degli automobilisti, che hanno capito di lasciare spazio ai ciclisti, lo hanno avuto. Chiaro che rimangono tutti i problemi di una rete incompleta di percorsi ciclabili che continua a scoraggiare le scelte degli studenti verso questo mezzo”. Così il dirigente scolastico del Liceo Copernico – Ites Pasoli **Flavio Filini** traccia un breve bilancio dell'esperienza del 2020. “Il nostro parcheggio bici interno da 150 posti è spesso esaurito. Il numero degli studenti che viene a scuola in bici è in aumento ma in molti lamentano lacune e insidie nei percorsi casa-scuola”. Ci sono piccoli segnali di reflusso: “Sono rimasto un poco stupito che il ritorno alla bici dopo la pausa invernale non sia stato così forte come l'anno scorso, ma penso sia dovuto anche alla concorrenza del bus, quindi una questione delicata. La maggioranza degli studenti infatti fa l'abbonamento annuale del bus, e ad un certo punto si dicono: perché non sfruttarlo?”.

Qualche ombra anche dal Maffei e dalla succursale di via Venier: “Le corsie ciclabili sono andate bene perché ci hanno allineato ad altri Paesi europei dove vengono usate da anni, ma bisogna badare a come si fanno” appunta il professor **Francesco Todeschini** mobility manager del Liceo Maffei, “I percorsi non possono essere disseminati di tombini, avvallamenti, radici affioranti, buche. In molti punti le ciclabili sono state disegnate letteralmente sopra buche e radici, in molti ci abbiamo rimesso cerchioni e copertoni. Questa per me è la maggiore criticità che emerge da questa esperienza”. E continua: “Girando la città con lo sguardo del ciclista che usa la bicicletta tutte le mattine, ci sono delle soluzioni viabilistiche tanto evidenti, ovvie, che proprio non si comprende la ragione per cui non vengano adottate: corsie che si possono tranquillamente trasformare in ciclabili; piste che si possono allungare per servire nuove scuole, marciapiedi abbastanza larghi dove le bici possono essere ammesse senza alcun problema alla circolazione; zone 30 da far rispettare e attraversamenti da mettere in sicurezza”. Insomma, la rivoluzione delle bici è partita ma è solo all'inizio.

e avvallamenti insidiosi lungo tutto il tratto di **Circonvallazione Oriani, Raggio di Sole, stradone Porta Palio**. In **Via SS. Trinità** si segnalano brutte buche mentre in **Circonvallazione Maroncelli** le corsie ciclabili sono costellate da caditoie molto profonde.

Altre criticità sono date dagli attraversamenti: difficile quello davanti a Porta Nuova tra circonvallazione Oriani e circonvallazione Raggio di Sole; si spera che finiscano presto i lavori della porta per poter usare la stradina dell'aiuola e trasformare i passaggi da pedonali a ciclopedonali.

Semplicemente ingestibile quello all'incrocio tra corso Porta Nuova e via Battisti. L'assenza di un passaggio ciclopedonale con tempi semaforici opportunamente tarati rende impossibile raggiungere la corsia ciclabile sull'altro lato della strada. Una situazione che ricorda l'attraversamento di volto San Luca risolto soltanto dopo anni di segnalazioni e insistenze con l'istituzione di un tempo semaforico unico. Speriamo che in questo caso la situazione arrivi in tempi decenti.

In **via del Lanciere** è stata apprezzata la buona volontà dell'amministrazione che ha inserito una corsia ciclabile malgrado gli spazi risicatissimi, tuttavia lo spazio residuo al di fuori della corsia ciclabile è davvero troppo esiguo, e le auto finiscono per invadere sistematicamente gli spazi dei ciclisti. Occorrerebbe intervenire sulla **sosta delle auto**.

Si chiedono ulteriori provvedimenti viabilistici nell'ambito del polo scolastico che comprende i licei Messedaglia, Montanari, Ferraris: con il Decreto Semplificazioni sarebbe possibile **ammettere le biciclette sulla corsia preferenziale** bus/taxi di via SS Trinità così da dare continuità alla corsia ciclabile di via dello Zappatore. **Ulteriori corsie ciclabili** vengono richieste su **via del Minatore** e **via Montanari**.

In **via delle Coste** e **piazzale Guardini**, in corrispondenza degli istituti Marconi e Fermi, permane il problema del **parcheggio selvaggio** che impedisce in certi orari di usare le ciclabili. I mobility manager chiedono una regolamentazione più puntuale del traffico e della sosta.

In piazzale della Stazione ferroviaria resta inutilizzato il **bicipark a pagamento** e si continua a parcheggiare le bici alla rinfusa. Delle due l'una: o si punta con decisione sul bicipark con politiche adeguate, oppure si posiziona un numero adeguato di **rastrelliere**.

Un altro filone di criticità riguarda l'**effettività delle zone 30**, che non vengono quasi mai rispettate dalle auto, ad esempio in Valverde e in Veronetta (in particolare sulla direttrice via Muro Padri – via San Nazaro dove si trovano gli istituti Giorgi e Sanmicheli). Mentre via Valverde permette interventi di moderazione del traffico, a Veronetta la soluzione potrebbe arrivare ammettendo le bici su alcune corsie preferenziali.

Ultimo aspetto, ma non per importanza, i **collegamenti con i quartieri**



**periferici. Via Preare** aspetta ancora una soluzione che metta in sicurezza i ciclisti che partono da Parona. Resta irrisolta l'interruzione del **Cesiolo**. I collegamenti con l'est cittadino hanno bisogno di manutenzione: la **ciclabile di via Betteloni** è tutta sbiadita e i suoi cordoli sono ormai consumati. Idem per la **pista di via Torbido**. L'attraversamento in corrispondenza della Tangenziale Est

verso Montorio va messo in sicurezza. I ciclisti che scendono dalla Valpantena devono essere portati in sicurezza fino in Borgo Venezia, collegandoli appunto alla pista di via Betteloni. Ad Ovest la sede staccata del Maffei in via Venier attende un collegamento sicuro. Ma questo potrebbe arrivare con il completamento dei lavori della ciclabile Saval - San Zeno. ●



# FINALMENTE FUNZIONA! ..... di Giorgio Migliorini

## Inaugurato il display contaciclisti di Fiab Verona

Questo articolo è stato scritto a metà giugno, non pensavo certo che saremmo arrivati a questa data per inaugurare il nostro display! Era da fine 2017 che pensavamo a questo progetto, ci è voluto molto tempo per farsene convinti all'interno dell'associazione e, dopo aver preso la decisione, anche per concretizzarlo. Non ultimo, arrivato il display, per due mesi è stato spento per la mancanza di energia elettrica! Cose che succedono nel "Bel Paese". Comunque, come si dice a Napoli "Scurdàmmoce 'o ppassato" e finalmente il display c'è e instancabilmente conta, giorno e notte, Natale e Capodanno con il sole e con la pioggia.

I primi dati ci dicono che a scuole chiuse abbiamo circa 1.800 passaggi al giorno quindi ragionevolmente entro agosto saremo a quota 100.000 passaggi e magari fra S.Lucia 2022 e la Befana 2023 arriverà il milionesimo. Staremo a vedere...

Un effetto a breve c'è già stato perché il giorno stesso della inaugurazione questi numeri inattesi ma certificati sembra abbiano sorpreso i nostri amministratori per cui si parla già di un restyling della ciclabile di Porta Nuova. Speriamo in tempi più brevi di quelli per la gestazione del display.

Più in generale ci consentirà di farci periodicamente sentire presso l'opinione pubblica per ricordare le dimensioni

numeriche del traffico ciclistico.

Magari, e sottolineo magari, superato questo infame periodo pandemico qualche azienda visti i numeri potrebbe intuire il valore pubblicitario/promozionale per realizzare qualcosa di simile o anche meglio sulle ciclabili più "turistiche", penso prima di tutto al Biffis.

Da ultimo (forse qualcuno non lo ricorda) nel 2022 Fiab o meglio gli "Amici della bicicletta per una città possibile" compiono 40 anni. Questo display che ci da una identità quotidianamente visibile è stato possibile grazie a tutti i soci che nel tempo ci hanno dato fiducia ed è sicuramente a loro che va indirizzato il nostro ringraziamento.





# LA RACCOLTA FIRME ACCELERA IL COMPLETAMENTO DELLA CICLABILE DELLA VALPANTENA .....

di **Stefano Melloni**

**L**il 30 giugno sono state consegnate dal nostro Presidente Corrado Marastoni agli assessori comunali alla Viabilità e Traffico Luca Zanotto e alle Strade Marco Padovani, 850 firme raccolte dai cittadini per chiedere il completamento della ciclo-pista che collega via Fincato (periferie nord/est di Verona) con i paesi della Valpantena a partire da Poiano, Quinto e Grezzana.

L'iniziativa della raccolta firme è nata da un gruppo di abitanti di Poiano che dista un solo chilometro da Verona, ma per pedoni e ciclisti oggi è praticamente impossibile raggiungere la città in sicurezza. Da Poiano per andare a piedi o in bicicletta a Verona bisogna attraversare lo svincolo della tangenziale est che si immette in via Fincato. Pericolosissimo.

La raccolta firme è stata appoggiata anche dalla Presidente dell'ottava Circoscrizione Alma Ballarin, e dalla presidente della sesta Circoscrizione Cristina Sandrini entrambe presenti alla consegna delle 850 firme e favorevoli al progetto.

Il progetto per superare lo svincolo della tangenziale era stato fatto già molti anni fa, ma purtroppo si era fermato in qualche cassetto di qualche funzionario comunale. Ora sembra che sia venuto il momento di realizzarlo. L'assessore Zanotto ha comunicato che l'11 maggio 2021 è stata emanata una delibera della

giunta che propone lo studio di fattibilità del percorso ciclo-pedonale con un investimento programmato di 218.000 euro. La realizzazione dell'opera è stata inserita nel piano triennale e i servizi tecnici delle circoscrizioni sono stati incaricati di completare il progetto esecutivo. Dopo di che ci dovrà essere la gara per assegnare i lavori ad un'azienda che finalmente realizzerà l'opera. I tempi per la realizzazione del progetto ragionevolmente possono essere stimati in 1 o 2 anni al massimo.

L'opera va ad aggiungere un tassello fondamentale ai tratti già realizzati, uno che da Grezzana arriva a Marzana e il tratto in fase di completamento da Quinto al Famila subito prima dello svincolo.

Speriamo che l'interesse per l'utenza debole della strada sia visto come una priorità dal Comune e che non si debbano aspettare ancora tanti anni per mettere in sicurezza pedoni e ciclisti nell'attraversamento dello svincolo della tangenziale est in Valpantena.

La raccolta delle firme ha rappresentato un momento di solidarietà tra i cittadini e il fatto che le sottoscrizioni siano state prese in considerazione dal Comune dimostra che anche le iniziative che partono dal basso possono avere la loro importanza nel determinare le migliorie della viabilità a difesa di ciclisti e pedoni.



Per il futuro si auspica che chi è preposto a prendere decisioni sulla viabilità, si relazioni anche con la FIAB che a Verona è l'associazione più competente in merito alla mobilità ciclistica in sicurezza.

Un grazie particolare va a tutti coloro che si sono impegnati per la raccolta delle firme, a coloro che hanno firmato e alla coraggiosa insegnante delle Sanmicheli che percorrendo tutti i giorni il tratto da Poiano a Verona in bicicletta ha fatto scattare tra i suoi amici e conoscenti l'idea della raccolta firme per "proteggerla" dall'attraversamento del pericoloso svincolo. ●

# RUOTE E LIBERTÀ .....

di **Silvio Grando** e **Guerrino Zandonà**

L'esperienza della ciclofficina Kamara d'Aria continua

**A**lle 8.30 c'è già la fila. La fila di due ruote a pedali di diverso modello, colore e km percorsi (ma sicuramente non pochi per nessuna). Qualcuna ha una gomma a terra, qualcuna è senza sella, qualcuna ha freni finiti, qualcun'altra è caduta ed è rimasta con il deragliatore spezzato, qualcuna infine si è persa. E qualcuna non c'è mai stata.

frutto delle diverse e continue raccolte che vengono fatte in cerca di mezzi interi e funzionanti da donare o anche a pezzi da cui ricavare preziosi ricambi. Ecco il tesoro a disposizione delle meccaniche e dei meccanici. E così serie sterzo, guarniture, perni e coppie coniche che sembrava avessero smesso per sempre di marciare trovano nuova vita su mezzi a pedali che ne sono rimasti sprovvisti per fortuiti eventi durante il tragitto tra il luogo di riposo e il luogo di fatica.

passato di moda, troppo vecchio per avere un prezzo ma troppo usata per essere vintage, bisogna trattarla il più possibile con cura, con rispetto e devozione. Per quanto possibile quando si vive per strada ed è difficile trovare un riparo sicuro dalle intemperie o da più infausti eventi umani.

Un lucchetto certo aiuta, e l'Officina Kamara D'Aria è pronta a fornirlo in dote quando le donazioni lo permettono. Ma anche se c'è non sempre basta. I casi della vita (di una bicicletta) vogliono che a volte questa scompaia all'improvviso, senza lasciar detto dove andrà o dove potrà essere ritrovata. Forse lei stessa si scorda da dove era partita. Per ricordarglielo, si è deciso di scriverglielo addosso. E se una bici non sa leggere, si spera lo sapranno fare le persone che la vedono. 93092630230 è il numero che le viene tatuato sopra da abili amici incisori di Fiab Verona.

Non è cabala ma un più prosaico codice fiscale numerico. Quello della Ronda della Carità, custode e protettrice di tutte queste due ruote, attraverso la Ciclofficina Kamara d'Aria. Utile per donare il 5x1000, ma soprattutto per far ritornare all'ovile le pecorelle smarrite.



Si comincia a vedere cosa si può fare, cosa si deve smontare, cosa serve sostituire ma soprattutto, dove trovare i ricambi? Sarebbe bello avere un magazzino fornito, ordinato e vario, dal quale attingere pezzi lucenti, nuovi, mai montati anzi ancora incellofanati. E per alcuni consumabili la speranza si è avverata, grazie alle raccolte settimanali che la Ronda bandisce proprio per la Ciclofficina. Così camere d'aria, luci di segnalazione, pattini dei freni risultano disponibili.

Ma la cosa si fa meno probabile con ricambi più complessi come pedali, pignoni, raggi e cuscinetti. E allora, per trovarne di sostitutivi si ricorre al "capannone". Una miniera di biciclette,

Chilometri che fatti pedalando richiedono un terzo del tempo che a piedi. Che può voler dire un'ora di riposo in più dopo una sfianate giornata nei campi. O arrivare in tempo per un pasto caldo prima che la mensa chiuda.

Insomma, una bicicletta può fare la differenza. Ecco perché vale la pena rimetterla in pista; ecco perché c'è tanta attesa in quello sguardo. Ma si trova anche il tempo per ridere e scherzare, quando la speranza di tornare in sella si intravede all'orizzonte. E comunque ridere fa sempre bene: alle gambe come al petto. E ai pensieri.

E se una bicicletta è così preziosa anche se povera, anche se è un modello



# SOCI FIAB: ELISABETTA ADAMI . . . . . di Michele Marcolongo

Il primo contatto con Fiab Verona l'ho avuto nel 1990 partecipando ad una gita all'acquapark di Salionze assieme ad una amica. Avevamo 18 anni, la sede dell'associazione era ancora in via Spagna. Siamo entrate e ci siamo tesserate seguendo poi le varie iniziative, lavoro permettendo. Che bei ricordi... eravamo quattro gatti, ma tutti giovani e con tanto entusiasmo e voglia di fare amicizia". Elisabetta Adami è una *new entry* del Direttivo Fiab Verona ma, come si vede, non è certo alla sua prima esperienza con l'associazione. "Purtroppo le gite erano quasi sempre di domenica,

un giorno che mal si conciliava con il mio lavoro (di musicista, ndr) pertanto dopo 6-7 anni mi sono un po' allontanata". Il "ritorno di fiamma" coincide con un nuove condizioni lavorative e famigliari: "Il lavoro di insegnante, che svolgo da ormai 15 anni, mi permette di gestire meglio il tempo, e anche i miei due figli, di 13 e 16 anni, ora sono più grandi e autonomi. Ho voglia di rimettermi in gioco non solo perché credo molto nel valore del volontariato, ma anche perché passando dalle gite della domenica ad usare la bici come mezzo di trasporto quotidiano, si comprendono meglio i problemi della viabilità".

Non che nel frattempo Elisabetta sia rimasta con le mani in mano: molto attiva nel quartiere Stadio, molti la ricorderanno come coordinatrice della raccolta firme del 2018 per ottenere un collegamento ciclabile sicuro tra lo Stadio e il centro. A proposito, come procede il progetto? "Procede con i tempi delle opere pubbliche di una certa importanza. Va infatti ricordato che l'opera sottostante è il completamento della ciclabile Adige Sole da Boscomantico alla Stazione Ferroviaria di Porta Nuova. Noi abbiamo concordato una "aggiunta" per collegare il quartiere con la pista prevista sul Camuzzoni e un attraversamento in via Albere.

*Il gusto di partecipare.*

VERBA

San Zeno  
Castelvecchio  
Piazza Bra  
Piazza Dante  
Teatro Romano

**TURRI®**

www.turri.com



Proprio il mese scorso con il presidente Corrado Marastoni abbiamo chiesto e ottenuto lumi all'assessore comunale che si è sempre mostrato disponibile. Ci vuole pazienza, bisogna attendere i tempi della burocrazia ma la questione non è arenata né tanto meno dimenticata".

E in famiglia che ruolo ha la bicicletta? "Abbiamo fatto la scelta di vendere la seconda macchina e di usare il più possibile la bicicletta e i mezzi pubblici per i nostri spostamenti quotidiani. I ragazzi vanno a scuola da soli, uno in bici l'altro in bus. In garage abbiamo un arsenale di biciclette, solo io ne ho tre, di cui una elettrica. Sono infatti tra quelli che pensano che il numero giusto di bici sia pari a quelle che già si hanno in garage... più una". ●

**P**er la prima volta nell'ormai lunga vita della nostra associazione non ci è stato possibile incontrarci fisicamente per il consueto significativo rito dell'assemblea annuale dei soci. Lo scorso anno, per riuscire a ritrovarci in sede, seppur con presenze limitate, l'abbiamo rimandato ad ottobre. Quest'anno, ormai espertissimi utilizzatori di piattaforme online per i direttivi e vari incontri a tema, abbiamo preferito tenere la nostra **assemblea in modalità telematica** per rispettare i tempi e non limitare la partecipazione dei soci.

> *Nel 2020 abbiamo lavorato per limitare le perdite e non sprecare la possibilità di orientare la mobilità cittadina in senso più sostenibile*

A proposito del **bilancio consuntivo del 2020** presentato dal **Tesoriere** dell'associazione, vi invito a leggere il prospetto che trovate pubblicato alla pagina seguente. Come potete osservare, nonostante le forti limitazioni alla vita associativa imposte dalla pandemia, l'esercizio si è chiuso con un piccolo avanzo di gestione, grazie soprattutto alla tenuta delle iscrizioni e alla realizzazione di due ciclovacanze.

Come ha puntualmente precisato il **Presidente** nella sua **relazione sull'anno 2020**, l'impegno dell'associazione si è ispirato a due obiettivi urgenti: **limitare per quanto possibile le ricadute della crisi sull'associazione**, che col tesseramento 2020 praticamente ancora fermo e le pesanti incognite sulla fattibilità delle ciclovacanze vedeva in pericolo il suo sostentamento

a fronte delle consuete ingenti spese fisse; **non disperdere la straordinaria opportunità che si era creata di orientare la mobilità cittadina verso una maggiore sostenibilità**, anche per il rischio di un'esplosione del traffico automobilistico privato a seguito di un prevedibile crollo del trasporto pubblico.

La vita associativa in presenza ci è mancata, ma possiamo vantare una notevole efficienza nonostante la pandemia che ci ha costretti a continui adeguamenti delle nostre attività e i frutti di tanto lavoro non sono mancati: abbiamo registrato un'insperata tenuta delle iscrizioni (pervenue soprattutto in modalità online) ottenuta con un accresciuto sforzo comunicativo sul valore di aderire a FIAB in un momento in cui la bicicletta si apprestava a giocare un ruolo chiave nella ripartenza; grazie ai nuovi strumenti legislativi approvati dal Parlamento, insieme ai mobility manager delle scuole superiori della città abbiamo ottenuto l'allargamento della Zona 30 alle mura magistrali e suggerito la messa in opera di corsie ciclabili, soprattutto per percorsi utili agli studenti (sappiamo che si potevano realizzare interventi ben più incisivi, ma confidiamo che sia solo un inizio); abbiamo finalmente visto realizzata la pista ciclabile Porta Palio-Castelvecchio che proponevamo da anni (ora ci auguriamo che sia seguita dalla realizzazione della pista ciclabile del Saval e della connessione Boscomantico-Stazione Porta Nuova); siamo riusciti ad organizzare due ciclovacanze in sicurezza, con grande soddisfazione degli organizzatori e dei partecipanti; abbiamo evitato un prevedibile passivo di bilancio, dettaglio non irrilevante nella tenuta della vita associativa.

Qualche cenno a proposito del dibattito che ha fatto seguito alla relazione del Presidente. Ad un socio che ha chiesto quale sia il ruolo svolto da FIAB Verona riguardo

allo sviluppo della rete ciclabile sul nostro territorio, è stato risposto che non abbiamo naturalmente alcun potere decisionale, ma svolgiamo un importante ruolo propositivo fornendo idee sia a livello locale sia nel coordinamento regionale; che incontriamo non poche difficoltà nel convincere le amministrazioni locali a destinare i fondi di cui dispongono su tratte significative per la creazione di una rete ciclabile efficiente, evitando scelte di puro valore propagandistico; che ci adoperiamo per esercitare un'azione a tenaglia per fare pressione sul decisore (amministrazioni) e far crescere il desiderio di ciclabilità nei cittadini. Una socia ha sollecitato a cavalcare sempre di più la tigre di questo momento di successo della bici, che ha moltiplicato il numero dei ciclisti in giro, raccomandando di rendere sempre più incisiva la nostra comunicazione online. Un'altra socia, ricordando la mission ambientalista di FIAB, ha invitato a porre molta attenzione ai nostri interventi in ambito cittadino e provinciale per evitare di apparire difensori della ciclabilità a spese dell'ambiente. ●

## CONSIGLIO DIRETTIVO

- 1) Giuseppe Abbate
- 2) Elisabetta Adami
- 3) Roberto Beccaletto
- 4) Giovanni Breda
- 5) Alberto De Grandis
- 6) Luciano Lorini
- 7) Corrado Marastoni
- 8) Giorgio Migliorini
- 9) Giuseppe Pedrollo
- 10) Enrico Peroni
- 11) Luca Reani
- 12) Alessandra Salardi

## RENDICONTO ECONOMICO 2020 | FIAB VERONA - AMICI DELLA BICICLETTA ONLUS

| PROVENTI E RICAVI                           |                  | COSTI E ONERI                                   |                  |
|---|------------------|---|------------------|
| <b>a) Proventi istituzionali</b>            |                  | <b>a) Costi ed oneri attività istituzionale</b> |                  |
| Quote associative 2020                      | 23.009,38        | Contributi associativi FIAB                     | 12.310,00        |
| Quote associative 2021                      | 8.016,87         | Abbonamento rivista BC                          | 4.632,00         |
| Contributi da soci per gite e ciclovacanze  | 43.833,25        | Spese per gite e ciclovacanze                   | 33.602,76        |
| Contributi punzonatura biciclette           | 1.625,00         | Spese per punzonatura biciclette                | 650,00           |
| Contributi Programma attività e Ruotalibera | 7.318,82         | Spese per Programma attività e Ruotalibera      | 13.028,62        |
| Prestazione di servizi                      | 521,97           | Spese iniziative istituzionali                  | 1.115,68         |
|   |                  | Quote Assicurazioni infortuni/RC acquistate     | 575,00           |
| <b>b) Attività connesse e accessorie</b>    |                  | <b>b) Costi ed oneri generali</b>               |                  |
| Proventi per prodotti e gadgets             | 86,00            | Acquisto Attrezzature                           | 1.005,06         |
| Assicurazione infortun/RC gite incassate    | 474,00           | Ammortamenti attrezzature e macchinari          | 268,41           |
| Abbuoni attivi                              | 3,00             | Affitto e spese cond.li                         | 11.395,00        |
|   |                  | Altri costi e oneri generali                    | 3.805,75         |
| <b>c) Introiti finanziari</b>               |                  | <b>c) Oneri finanziari e fiscali</b>            |                  |
|   | 0,41             |   | 371,84           |
| <b>TOTALE PROVENTI E RICAVI</b>             | <b>84.888,70</b> | <b>TOTALE COSTI ED ONERI</b>                    | <b>82.760,12</b> |

## STATO PATRIMONIALE 2020 | FIAB VERONA - AMICI DELLA BICICLETTA ONLUS

| ATTIVO                   |                   | PASSIVO                            |                   |
|--------------------------|-------------------|------------------------------------|-------------------|
| a) Disponibilità liquide | 71.884,42         | a) Debiti                          | 0,00              |
| b) Attivo circolante     | 15.448,93         | b) Fondi per oneri e rischi        | 20.255,96         |
| c) Immobilizzazioni      | 23.631,96         | <b>TOTALE PASSIVO</b>              | <b>20.255,96</b>  |
|                          |                   | <b>c) Patrimonio netto</b>         |                   |
|                          |                   | Riserve patrimoniali al 01.01.2020 | 88.838,58         |
|                          |                   | Avanzo di gestione esercizio 2020  | 1.870,77          |
| <b>TOTALE ATTIVO</b>     | <b>110.965,31</b> | <b>TOTALE A PAREGGIO</b>           | <b>110.965,31</b> |

### RAGGUAGLIO TRA RENDICONTO ECONOMICO E STATO PATRIMONIALE

|                               |                  |                                 |                  |
|-------------------------------|------------------|---------------------------------|------------------|
| Proventi e ricavi             | 84.888,70        | Costi ed oneri                  | 82.760,12        |
| Rimanenze finali di magazzino | 1.948,93         | Rimanenze iniziali di magazzino | 2.206,74         |
|                               |                  | Avanzo di gestione              | 1.870,77         |
| <b>TOTALE A PAREGGIO</b>      | <b>86.837,63</b> | <b>TOTALE A PAREGGIO</b>        | <b>86.837,63</b> |
|                               |                  | Riserve patrimoniali attuali    | 90.709,35        |



# UN "PO" MENO LONTANO..... di Bepo Merlin

Verona-Ostiglia direttissima, una ciclovia europea

**P**iù di dieci anni fa, con i miei soliti amici di ciclovacanza, percorsi la ciclovia Claudia Augusta, da Donauwort, in Germania, sul Danubio, fino a Verona.

La via Claudia Augusta, costruita in parte ai tempi di Augusto e terminata ai tempi di Claudio, quindi a cavallo dell'anno zero, collegava la Pianura Padana con i territori germanici.

Sul suo percorso che nella parte italiana si biforcava, ci sono molte supposizioni e poche certezze, soprattutto sul ramo che partiva dalla città di Altino le ipotesi si sprecano.

Meno problemi, invece, sussistono sul percorso da Ostiglia a Trento, che ovviamente passava da Verona e conoscendo le abitudini dei romani antichi (su quelli moderni non mi pronuncio), sembra logico pensare che in pianura seguissero la strada più breve e diritta.

Con questi presupposti e dovendo adattarsi alle condizioni attuali del territorio, da alcuni anni Fiab Verona

sta cercando di convincere Sindaci e Regione Veneto a realizzare una ciclovia direttissima tra Verona e Ostiglia, passando da Isola della Scala, per completare almeno questo pezzo di tracciato della Via Claudia.

E parlando di Isola della Scala viene naturale, quasi obbligatorio, sentire dal nostro socio attivo isolano Guerrino Zandonà quale sia lo stato del progetto oggi.

*- Magari lentamente, ma va avanti. Il capofila dall'iniziativa, il sindaco di Vigasio, Eddi Tosi, ha affidato recentemente lo studio di fattibilità del progetto allo studio Minozzi di Isola della Scala. La proposta originale - continua Guerrino - prevede, tra l'altro il recupero del sedime del tratto di ferrovia dismessa Dossobuono - Isola della Scala e tre chilometri del tratto di ferrovia dismessa Verona-Bologna presso Ostiglia, innestandosi sull'altra pista ciclabile dell'ex ferrovia Ostiglia-Treviso. Fra i due tratti la pista correrà sull'argine del fiume Tartaro.*

In sostanza, questa nuova ciclovia attraverserà un territorio ricco di storia, anche se spesso misconosciuta, e di ambienti naturali di grande pregio.

Ricordiamo che in località Vaccaldo, presso Vigasio, si era accampato l'imperatore Federico Barbarossa in attesa di scontrarsi con i Comuni.

Isola della Scala ha una storia antica ed è al centro di un territorio che produce un riso (e un risotto) giustamente famoso. Il percorso del Tartaro ospita antichi mulini e a Pellegrina origina i laghetti, una palude protetta.

A Nogara, dopo aver gustato un risotto con le "nose", possiamo salire in treno per tornare a Verona.

Gazzo Veronese, oltre alla pieve romanica di Santa Maria Maggiore, ospita la famosa palude del Busatello. Data la cronica carenza di percorsi ciclabili, sia urbani che cicloturistici, ogni nuova realizzazione è bene accetta. La direttissima Verona-Ostiglia non ha la pretesa di essere più importante di altre, ma certamente



*Cristina Gianello - Mulino della Giarella a Isola della Scala*



*Oscar Vanzo - I laghetti della Pellegrina*

dovrebbe godere di una certa priorità, sia perché metterebbe in collegamento il centro Europa con il centro Italia, attirando i cicloturisti tedeschi e austriaci, sia perché la sua realizzazione può già contare su tratti ciclabili o su terreni demaniali, come argini fluviali e tratti di ferrovie dismesse, facili da trasformare in percorsi ciclabili. L'Europa Unita si fa anche favorendo il turismo dolce e alternativo, di cui il cicloturismo rappresenta senza dubbio la punta più avanzata. ●



*Nilla Stanzial - risaie allagate*



*Binari morti*



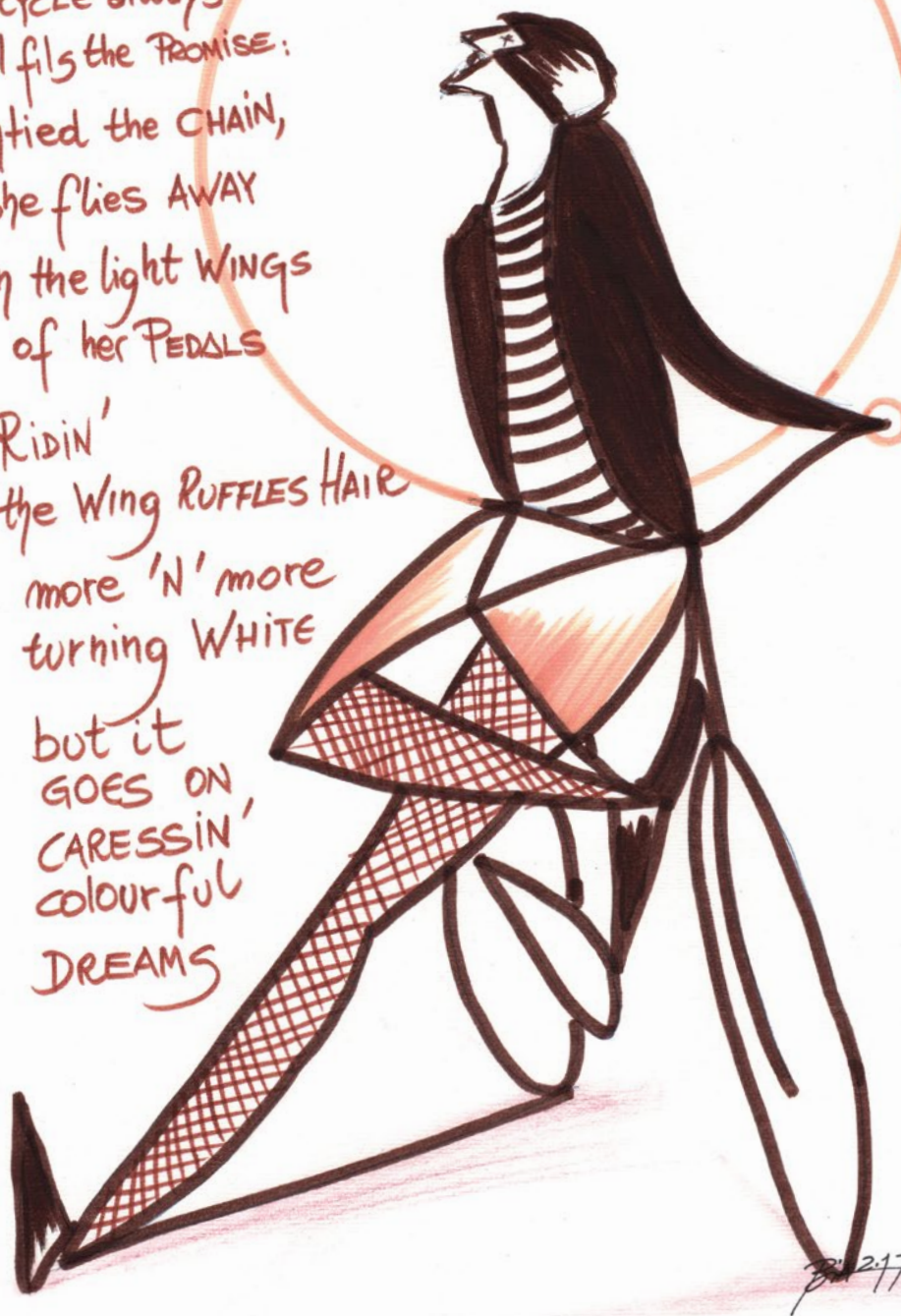
*Giuseppe Pedrollo - Treviso Ostiglia*



*Chiara Chiappa - Riso maturo*

BLUNT and HONEST  
BICYCLE always  
fulfils the PROMISE:  
untied the CHAIN,  
she flies AWAY  
on the light WINGS  
of her PEDALS

Ridin'  
the Wing RUFFLES HAIR  
more 'N' more  
turning WHITE  
but it  
GOES ON,  
CARESSIN',  
COLOURFUL  
DREAMS



Vignetta di **Andrea Bisighin**

Chi volesse acquistare, per sé o per regalarla, una qualche opera di Andrea Bisighin, potrà visitare il sito [bisi-go.jimdo.com](http://bisi-go.jimdo.com)





# Ricette che allungano la vita..... di Paolo Pigozzi

**F**ragilità è un termine comprensibile a tutti. Specialmente se riferito a un oggetto. In ambito medico con questo termine si fa invece riferimento a quella fisiologica vulnerabilità legata all'invecchiamento caratterizzata da una ridotta capacità dell'organismo di far fronte a eventi stressanti. Sulla rivista American Journal of Clinical Nutrition (2020 Dec 10;112(6):1540-1546) è comparso uno studio che attesta come la combinazione di una sana alimentazione caratterizzata da un elevato apporto di frutta e verdura e una regolare attività fisica riduca il rischio di fragilità nei soggetti (erano donne le partecipanti allo studio) con più di 60 anni.

Dopo 20 anni di osservazioni è risultato chiaro che chi consumava ogni giorno più frutta e verdura mostrava un rischio più basso rispetto a chi ne consumavano meno. L'effetto protettivo era osservabile già a partire da quattro porzioni di frutta e verdura consumate ogni giorno. Dopo i 60 anni è dunque fondamentale non solo mantenersi in forma con una regolare attività fisica, ma anche adottare una dieta che preveda un abbondante consumo di vegetali. Si tratta di alimenti che, com'è noto, contengono la maggior quantità e varietà di elementi protettivi come fibre, minerali, vitamine, antiossidanti ecc. Ricordo che una porzione di frutta corrisponde a 150 grammi, una di verdure a 200 grammi.

Mangiare bene e pedalare: una ricetta semplice, alla nostra portata.

## RICETTA 1

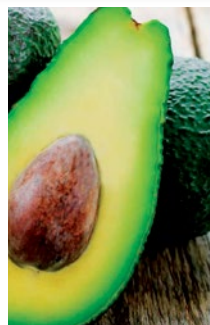
|                       |                 |
|-----------------------|-----------------|
| Piselli freschi cotti | una tazza da tè |
| Polpa di avocado      | mezzo           |
| Succo di limone       | mezzo           |
| Foglie di menta       | 5               |
| Sale                  | qb              |

## RICETTA 2

|                           |                        |
|---------------------------|------------------------|
| Prezzemolo fresco         | una manciata           |
| Aglione                   | mezzo spicchio piccolo |
| Cipolla rossa             | un quarto              |
| Zenzero fresco            | 2 centimetri           |
| Olive verdi snocciolate   | 15                     |
| Mandorle                  | 10                     |
| Olio d'oliva extravergine | 3 cucchiari            |
| Aceto di mele             | 2 cucchiari            |
| Sale                      | qb                     |

## DUE SALSE VERDI PER FARCIRE IL PANINO

Preparate la salsa la sera prima del consumo. La prima ha un sapore morbido, la seconda un aroma più deciso. In un caso e nell'altro la preparazione è molto semplice: frullate assieme tutti gli ingredienti. Da spalmare sul pane integrale per portarlo in gita, ma buone anche a casa, per condire pasta o riso integrali da consumare a temperatura ambiente.



## Cierre Gruppo Editoriale

via Ciro Ferrari 5 - Caselle di Sommacampagna (Verona)

### Cierre Grafica

tel. 045 8580900 - fax 045 8580907  
grafica@cierrenet.it

### Cierre Edizioni

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](http://www.cierrenet.it)

VERONAUTI

modus

NUOVO TEATRO ESTIVO  
TEATRO DELLA SCALA  
PER VERONA

a VILLA MODENA

Via Zamboni, P.ta Vescovo

16 17 luglio

Teatro Impiria

**MOLTO PIACERE**

21 22 23 24 luglio

Orti Erranti

**SOGNO DI UN**

**UOMO RIDICOLO**

di Fedor Dostoevskij

con Andrea Castelletti

20 21 agosto

Sergio Bonometti

**AH!**

25 26 27 28 agosto

Orti Erranti

**RIVALSAIERI**

di e con Andrea Castelletti

Inizio spettacoli ore 21

Programma completo su [modusverona.it](http://modusverona.it)

Posti limitati.  
Prenotazione  
obbligatoria su  
[modusverona.it](http://modusverona.it)

# CACCIA: QUEST'ANNO È ONLINE ... di lo staff della Cacciainbici

Lo storico staff della Caccia al tesoro in bicicletta, per questa **17° edizione della Caccia** ha cambiato la struttura del gioco: sarà in modalità **online** che i giocatori troveranno le **prove** da risolvere.

È inserita anche quest'anno nelle attività del *Festival dei giochi di strada Tocati* organizzato ogni anno dall'AGA (*Associazione Giochi Antichi*) di Verona, ma sentiamo come è nata l'idea: "È stata Ilaria, la new entry dello staff, forte della sua esperienza di stratega e ideatrice. Ci ha proposto di organizzare una "Caccia diffusa", come lei l'ha chiamata, cioè sparsa su tutto il territorio del comune di Verona.

La molla che ha spinto lo storico staff come sempre è stata di "sostenere e diffondere l'uso della bicicletta negli spostamenti sia nella vita di ogni giorno sia per passare i fine settimana", inoltre quest'anno l'intento della Caccia è di "far

conoscere soprattutto a chi magari non sa nemmeno che esistano, gli interessanti *percorsi e piste ciclabili* esistenti in provincia di Verona".

Rispetto alla tradizionale Caccia in questa si è potuto aprire la partecipazione anche alle *famiglie* con minori al seguito, che, insieme ai maggiorenni, una volta iscritta la loro Squadra sul sito [www.fiabverona.it](http://www.fiabverona.it), possono cercare le prove e superarle.

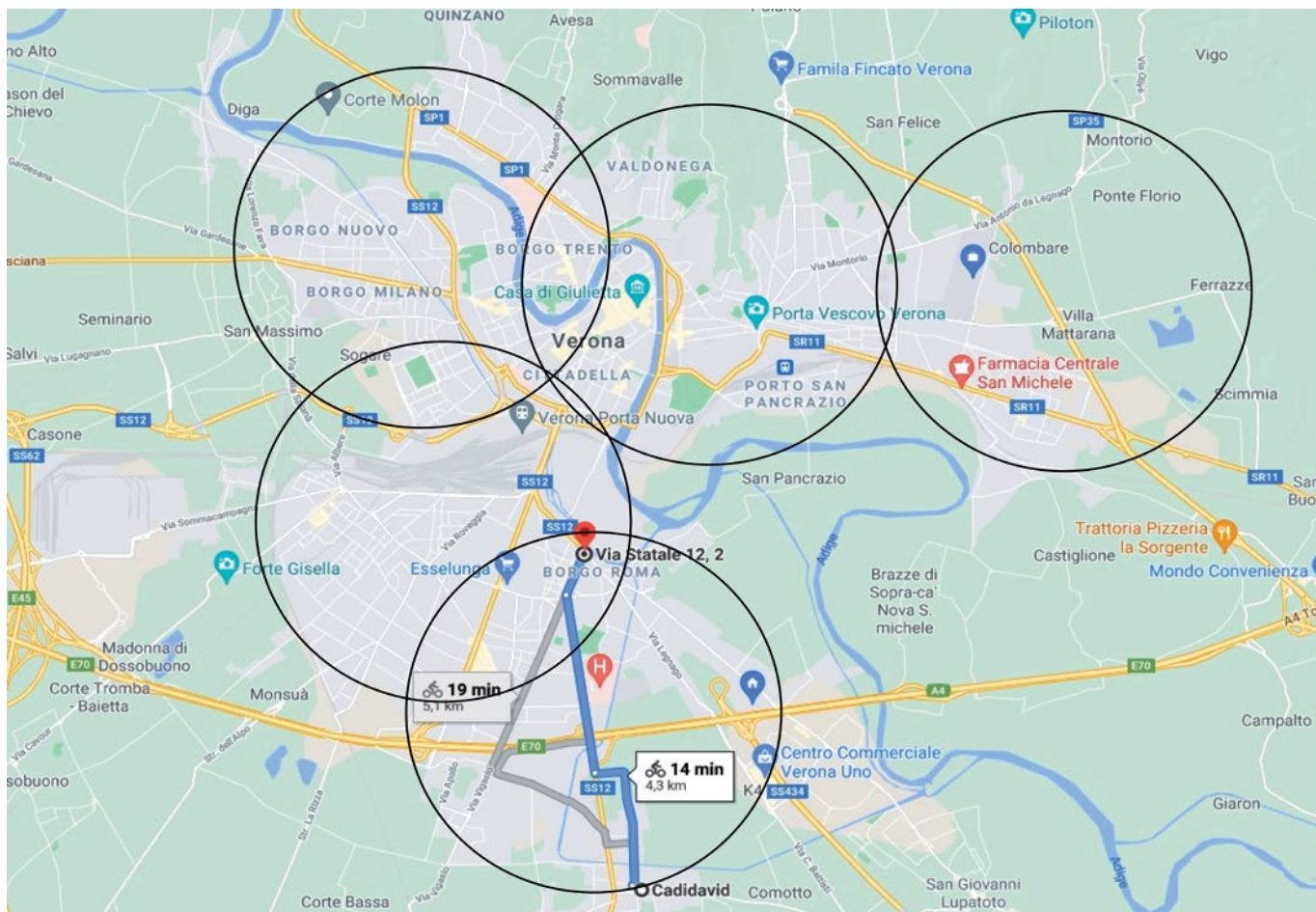
Le iscrizioni e quindi la Caccia, cominceranno il **23 agosto** e si potrà giocare fino al **19 settembre**, in coincidenza con il *Tocati*. Entro il **22 settembre** si dovranno inviare le soluzioni delle prove e dal **23 settembre** sul sito di Fiab Verona saranno esposte le risposte esatte.

Verona è stata divisa dallo staff in 5 grandi settori: *Sud, Cadidavid, Est, Ovest e Centro*. In ogni settore si trovano tutte le prove. Nulla vieta però che una squadra vada in qualsiasi settore a cercare le prove da risolvere.

Quante sono le prove? "Abbiamo deciso di farne solo **5**, un numero limitato, perché vogliamo capire se funziona in questa nuova modalità: abbiamo creato una situazione come filo conduttore e i cacciatori dovranno scovare gli ingredienti per volgere in positivo la storia".

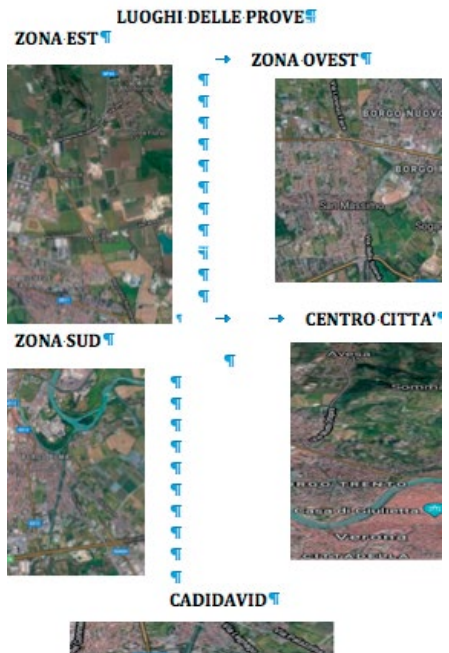
"Una volta risolte tutte le **5 prove**, per concorrere ai **premi** ogni squadra dovrà costruire il **Tesoro**, cioè una **scena finale** con tutti gli ingredienti della storia e mandarne una copia (tramite foto o altro) all'indirizzo indicato nel Regolamento predisposto. Tale scena finale potrà essere costruita *nel modo che preferirà la squadra*, dal disegno a una foto, fatta a mano o col computer, qualsiasi modalità sarà accettata."

Lo staff creerà una giuria e le **3 opere migliori** saranno premiate (naturalmente se le risposte alle 5 prove inviate saranno risultate esatte!!!). Inoltre ogni squadra che invierà tutte 5 le soluzioni





**NOVITA' !!!!!**  
**CACCIA AL TESORO 2021**  
**LE PROVE ONLINE!!!!!!**  
**PROVA A GIOCARE**  
**ANCHE TU!**



esatte alle prove riceverà l'attestato di partecipazione per aver concluso con successo la Caccia. Ma potrebbero esserci **altri premi a sorpresa!**

“Le prove sono quelle tradizionali della nostra Caccia**inbici**, saranno scaricabili online ma almeno per alcune è necessario, crediamo, stamparle per risolverle facilmente. Però poi ogni squadra deciderà per conto proprio la strategia migliore commisurata alla sua abilità.”

Abbiamo chiesto allora come faranno le squadre a trovare le prove.

“L'avvenuta iscrizione fa partire la Caccia con le indicazioni per andare in cerca del QRcode con la Prima prova segnalando tutte le zone del comune

dove si possano trovare i luoghi (esercizi commerciali) con esposti i QRcode. Una volta scovata la Prima prova la si scaricherà e insieme ad essa ci sarà l'indicazione per cercare la Seconda e così via.”

**Attenzione: per la Caccia è necessario avere a disposizione un cellulare, meglio se “legge” i QRcode** facilitando così l'accesso agli indizi e prove della Caccia.

“Naturalmente non è una Caccia a tempo e per questo abbiamo pensato di dare un intervallo di tempo massimo di quasi un mese durante il quale ci si può iscrivere e terminare le prove in qualsiasi momento: per dare modo a tante persone di partecipare, almeno

speriamo!”. Importantissimo per capire bene cosa fare e come è il **Regolamento della Caccia** che si troverà sul sito Fiab Verona e che invita le squadre a spostarsi in bici per cercare le prove.

Se poi qualcuno non ne ha abbastanza, da venerdì 17 a domenica 19 settembre è prevista l'esposizione di un QRcode aggiuntivo, nel luogo che sarà indicato sul sito del **Tocati** e di Fiab Verona, per giocare nella giornata con una prova della Caccia basata sui tanti ameni angoli, porte, pietre e iscrizioni presenti nella Verona antica.

In conclusione, quindi, per unirsi alla Caccia al Tesoro: **occhio al sito FIAB di Verona (www.fiabverona.it) e a quello del Tocati (www.tocati.it)!**



Una vecchia edizione della Caccia**inbici** "analogica"

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

di **Luigia Pignatti**

**A**nche quest'anno la **Cacciainbici** non sarà in presenza al **Festival Tocati** ma il nostro staff, con un lampo di genio di **Ilaria**, ha ideato una caccia *diffusa* che copre il territorio comunale di Verona. Leggete l'articolo dedicato per saperne di più su come fare a iscrivervi e partecipare: vi aspettiamo!!!!  
Per tenervi allenati ecco invece un gioco di enigmistica per chi vuole cimentarsi a risolverlo. *Buon divertimento!*

## 1 CRITTOGRAMMA

Scrivete le parole rispondenti alle definizioni nelle rispettive righe da **a)** ad **h)**: a numero uguale corrisponde lettera uguale. Leggendo di seguito le lettere nelle caselle delle colonne segnate dalle frecce, troverete le parole per terminare la seguente frase che è un'affermazione ma anche una speranza, nella convinzione che, se ognuno di noi con qualsiasi mezzo si sposti per le strade cittadine (auto, moto, monopattino, a piedi, in bici ecc.) contribuisse, diventerebbe realtà:

<<Nelle strade urbane \_\_\_\_\_!>>

|    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|---|
| a) | 1  | 2  | 3  | 2  | 4  | 2  | 5  | 6  | 7 |
| b) | 4  | 2  | 8  | 4  | 9  | 10 | 9  | 11 | 9 |
| c) | 10 | 6  | 13 | 6  | 12 | 2  | 11 | 6  | 2 |
| d) | 14 | 15 | 10 | 2  | 5  | 7  | 3  | 6  | 7 |
| e) | 12 | 1  | 7  | 12 | 7  | 3  | 15 | 11 | 7 |
| f) | 12 | 4  | 2  | 11 | 16 | 9  | 3  | 3  | 7 |
| g) | 12 | 2  | 5  | 5  | 6  | 7  | 3  | 3  | 2 |
| h) | 17 | 6  | 2  | 4  | 2  | 12 | 6  | 3  | 7 |

- a) Si allega alle autodichiarazioni quella del documento di riconoscimento.    b) Accordare, permettere.  
c) Quello che serve a separare ambienti, aree contigue.    d) Ne può soffrire chi è troppo preso dal gioco d'azzardo.  
e) Discordanza, difetto di corrispondenza.    f) La Pietra di Trani, chiamata col diminutivo.  
g) Fare una cosa di nascosto, senza farsi scorgere, di .....    h) Scherzosità, gaiezza

Soluzioni di questo numero: sul prossimo *RuotaLibera!*  
Se però volete sapere subito se avete fatto giusto scrivete all'indirizzo: [luigiapignatti@virgilio.it](mailto:luigiapignatti@virgilio.it)

Ecco la soluzione dello scorso numero: *Enigma n. 1. REBUS: mobili T a sos T eni bile: MOBILITÀ SOSTENIBILE - Enigma n. 2: BUONA PRIMAVERA A VOI (cerbottiana-mannentivo-cavolfiore-scontentiare-stracciacia-compaesana-sparalamave-arciducato-commissari).*

# IL RESTAURATORE DI BICI ..... di Michele Marcolongo

Intervista a Leonardo Lunardi, titolare di Cicli Leonardo di via Longhena 2E allo Stadio

**M**ezzi da città, mountain bike, persino monopattini: con 22 anni di esperienza sulle spalle Leonardo Lunardi è un meccanico di bici in grado di intervenire su qualunque mezzo a due ruote, ma la sua specializzazione sono le bici d'epoca. Bianchi, Dei, Taurus, tutti i marchi entrati nella leggenda della bicicletta sono passati dal suo negozio. Anzi, dalla sua officina, perché Cicli Leonardo è un meccanico puro.

**Ci tiene a precisarlo?**

*Si, è vero, tratto anche il nuovo ma solo a livello di riparazioni e restauro, le bici non le vendo. Per dire, proprio ora sto finendo di mettere a posto una mountain bike da discesa uscita fuori strada. Si tratta di un mezzo per certi versi "estremo" per via delle soluzioni tecniche adottate.*

**Qual è la particolarità del lavorare su bici d'epoca?**

*Due cose, fondamentalmente: i ricambi e alcune particolari tecnologie presenti su certi modelli. Ad esempio nelle Dei si possono trovare i freni a banchetta tutti interni al telaio e il manubrio che gira di 360 gradi. Quando vai a lavorare su queste bici è utile usare una telecamera interna. Mettere in sesto una bici d'epoca può diventare molto complicato.*

**E come si fa con i ricambi?**

*Per i ricambi bisogna andare a mercatini sperando di trovare il banchetto che ha il pezzo che ti serve. Anche qui, non è sempre*



*facile. Dopo tanti anni, però, ho acquisito una certa conoscenza di questo particolare mercato, diciamo che so dove andare a cercare.*

**Quanti anni deve avere una bici per essere definita d'epoca?**

*Per bici d'epoca parliamo solitamente di mezzi costruita dagli anni Quaranta del Novecento in giù. Non troppo in giù, però. Per capirci: i bicicli dell'Ottocento con le ruote giganti davanti sono pezzi da museo, non bici d'epoca. Tra l'altro sono impossibili da pedalare. La vera rivoluzione c'è stata nella prima parte del Novecento con le bici a ruote uguali e con la catena. Da lì è cambiata la storia.*

**E che prezzi può raggiungere una bici d'epoca?**

*La bici d'epoca di suo non ha listino,*

*nessuno conosce il prezzo di un esemplare, dipende molto dal modello e da quanto gli estimatori sono disposti a pagare per acquisirla o restaurarla. C'è chi è disposto a sborsare tranquillamente tra 1.000 e i 1.500 euro per cromare o riverniciare un mezzo a cui tiene.*

**Il lavoro da artigiano deve essere anche una passione. Come è nata?**

*Essendo nato in una famiglia povera, da bambino non ci pensavo neanche a portare la bici dal meccanico. Era fuori discussione. Quando si rompeva toccava arrangiarsi. Sbagliando e riprovando, pian piano riuscivo a venire a capo dei problemi. Prima dei miei e poi di quelli delle bici degli amici. Mia madre, poi, aveva un posteggio bici in Volto San Luca e posso dire di essere cresciuto tra le biciclette, in permanente contatto con camere d'aria e pompe. Ma non pensavo certo di farne un lavoro...*

**E come lo è diventato?**

*Il mio primo lavoro è stato a 15 anni in fabbrica. Ero il ragazzo più felice del mondo perché avevo lo stipendio. Sempre in virtù dell'educazione ricevuta, non ho mai pensato che il lavoro potesse coincidere con una passione, mia madre diceva che il lavoro era sacrificio. Punto. Con il passare del tempo, però, mi sono reso conto che non è proprio così, e alla fine mi sono trovato a lavorare da Roberto Manfrin di Bici Adige. E alla fine ho aperto questa attività.*

**Da quanti anni sul mercato?**

*Sono 22 anni. Sempre al quartiere Stadio. ●*



# ATTREZZI STANDARD .....

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

Per esercitare il nostro passatempo preferito di riparatori e manutentori di biciclette è senz'altro di aiuto conoscere come utilizzare anche degli utensili non specifici del mondo delle due ruote, vediamo alcuni:

**Chiavi inglesi** possono essere principalmente a forchetta o chiuse (poligonali), la forma non simmetrica permette di operare in posizioni e spazi angusti con un unico strumento.



**Chiave inglese a rullino**, può essere utile in caso manchi una chiave a forchetta specifica.



**Cacciavite a croce o piatto**, è necessario averne con dimensioni della punta diverse.



**Pinza**: permette di stringere (FIG. A), di tagliare cavi (FIG. B) e tranciare piccoli tondi metallici (FIG. C).



**Pinza a pappagallo**: permette, tra l'altro di poter svitare bulloni con l'esagono consumato o di raddrizzare metalli come i parafranghi.



**Pinza a grip**: è un attrezzo a scatto la cui apertura va regolata con la vite zigrinata all'estremità del manico.

È utile per stringere fra loro due parti su una bici a mo' di morsa oppure in caso si voglia forare un lamierino sottile, fissandolo temporaneamente contro un pezzo di legno per controbilanciare la spinta del trapano.





**Chiavi a brugola** esagonali e Torx da lontano possono sembrare uguali... ma non sono intercambiabili.

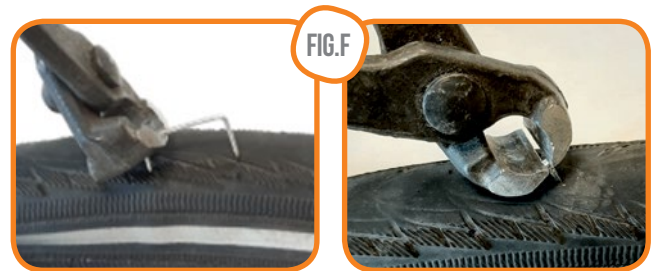


**Seghetto** da ferro, questo il modo corretto di utilizzo:

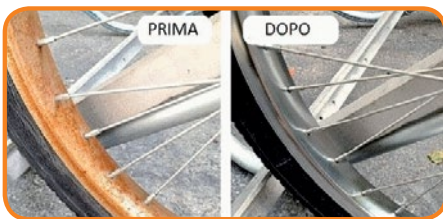
- il particolare da tagliare deve essere tenuto ben fermo altrimenti si rischia di rompere la lama del seghetto e di farsi male ⚠
- con una lima incidere un segno che rappresenti dove si vuole eseguire il taglio (questo guiderà la lama della sega ed eviterà che scivoli lateralmente)
- afferrare saldamente il seghetto con due mani ed accompagnarlo avanti ed indietro fino a taglio completato (non occorre esercitare troppa pressione).



**Tenaglia:** nelle riparazioni della bicicletta può servire per fissare un cestino col filo di ferro attorcigliandolo (FIG. D) o per tagliare il cavo del freno (FIG. E) od estrarre oggetti conficcati nel copertone (FIG. F).



**Abrasivi** come la spazzola o la paglietta metallica o la tela smerigliata possono aiutare a ringiovanire le superfici.



**Martello** in metallo o in plastica/gomma per non rovinare le superfici.



*Consigli del Nonno*



Quando una vite è dura da svitare si può aumentare la leva utilizzando più attrezzi in contemporanea.





*Cinta muraria di Montagnana*

# LA CITTÀ MURATA DI MONTAGNANA

testo di **Simone Montagnoli**  
 foto di **Alessandro Troiani**  
 e **Simone Montagnoli**

L'uscita organizzata da Fiab Verona fino alla città murata di Montagnana mi aveva incuriosito già da inizio anno quando consultando il programma delle uscite l'avevo segnata con il classico "circoletto rosso" ed inserita nella mia lista dei desideri.

Se a questo sommiamo la voglia di ritornare a pedalare insieme agli amici soci di Fiab e la mia personale voglia di misurarmi in un'uscita dal chilometraggio importante è facile intuire come la cicloescursione da Verona a Montagnana di domenica 16 maggio era un'occasione che non potevo farmi scappare!

Il gruppo guidato dal sempre preparatissimo Alessandro Troiani si ritrova a Verona alle 8.30 e si dirige rapidamente verso San Giovanni Lupatoto dove li aspetto per aggregarmi alla compagnia dei ciclisti: siamo 13 "cicloavventurieri di giornata" che sfidando un meteo non proprio primaverile si avviano a buona andatura verso Palù! La strada per raggiungere Palù è un lungo rettilineo che sembra non finire mai ma pedalare insieme ad

amici che non vedevo da diversi mesi fa scorrere veloci le ruote delle nostre bici... è così che chiacchierando un po' con Alessandro e un po' con Barbara arriviamo veloci alla pausa caffè di Palù per poi proseguire su strade secondarie poco trafficate verso Oppeano, Isola Rizza e attraversando l'Adige fra Roverchiaretta e Bonavigo...

La bassa veronese non regala salite ma al massimo solo qualche cavalcavia che

superiamo di slancio gustando i tipici paesaggi della nostra campagna veneta.

Superato il paese di Minerbe ci addentriamo a Bevilacqua dove è d'obbligo una sosta per ammirare il famoso castello edificato dalla famiglia Bevilacqua per conto degli Scaligeri nel 1336 con lo scopo di difendersi dalle Signorie confinanti dei Carraresi e degli Estensi.

Il nostro percorso prosegue per via Monastero e Borgo San Marco aggirando



*Gruppo prima di minare*





**Mappa all'ingresso di Montagnana (Porta Legnago)**



**Piazza centrale**



**Gruppo a Montagnana**



**Gruppo all'obelisco napoleonico ad Arcole**

così la trafficata Strada Provinciale ed entrando nella città murata di Montagnana da Porta Legnago. Troviamo ad accoglierci un mercatino dell'antiquariato e trascorriamo la sosta per il pranzo curiosando fra le variopinte bancarelle degli ambulanti. La bella e caratteristica piazza merita una visita e qualche foto sorseggiando un caffè in compagnia...

Alle 14 puntuali siamo pronti per la ripartenza mentre il cielo ci regala qualche nuvolone minaccioso...

Per il ritorno la nostra guida ci propone un percorso alternativo che ci fa transitare da Pressana e Veronella fino ad Arcole dove ammiriamo il famoso obelisco Napoleonico; Belfiore è ormai alle porte e la strada scorre veloce sotto una leggera pioggerellina che ci consiglia una sosta tecnica per indossare le mantelline. Non sono certo poche gocce d'acqua a fermarci e giunti a Zevio imbocchiamo la strada per il ritorno a Verona seguendo la ciclabile asfaltata sulla sponda destra dell'Adige... nel mio caso saluto la compagnia all'altezza della passerella ciclabile della Diga Enel a San Giovanni Lupatoto molto soddisfatto della bella giornata trascorsa in bici e con il contachilometri che mi racconta di 92 km esatti messi in saccoccia! Gli amici cicloavventurieri proseguono fino a Verona raggiungendo il ragguardevole traguardo dei 120 chilometri percorsi. Non poteva esserci sicuramente occasione migliore per riprendere, finalmente, a pedalare insieme... grazie a tutti i partecipanti per la bella giornata trascorsa insieme!

**LE PROSSIME GITE NELLEST VERONESE.....di Alessandro Troiani**

**Montagnana con variante**

L'uscita di Montagnana verrà sicuramente ripetuta. La prossima volta ci sarà probabilmente una variante di percorso, che allungherà il tragitto di circa 10 chilometri, ma in cambio i partecipanti avranno una sorpresa...

**Est Veronese - 18 Luglio**

Per la seconda volta ripropongo questa gita che lo scorso anno tanto successo ha riscosso. Il percorso sarà lo stesso, vedrò di fare delle fermate-lettura. Risaliremo la Val d'Illasi con sosta nell'omonimo paese quindi scolleremo e scenderemo su Cazzano. Probabile pausa pranzo a Soave, bellissima città murata. Nel pomeriggio, passando da San Bonifacio, arriveremo a Zevio con sosta gelato per sconfiggere la probabile calura. Il ritorno in città avverrà attraverso la ciclabile di Villa Buri. Nel complesso una gita non particolarmente difficile.

**Tra i vigneti dell'Est Veronese - 24 Ottobre**

Ripropongo questa gita negli splendidi scenari dell'autunno dell'Est Veronese, tra colline e vigneti. Stavolta è richiesto più allenamento per le tre salite che incontreremo, due delle quali presentano pendenze importanti. Un consiglio: allenarsi e controllare le batterie.

# LA RIVIERA BERICA: SORPRESE INASPETTATE

di **Licia De Guidi**



*Giardino da Schio*

Si parte subito in salita verso il Santuario di Monte Berico; arrivati su nel piazzale ci accoglie il panorama della città e dei monti circostanti.

In discesa ci avviamo verso la ciclabile. Sosta caffè e foto alla “rotonda” del Palladio diretti a Longare. C’è un po’ di traffico sulla pista, è domenica, giornata dedicata al tempo libero. Questa ciclabile è sorta sul binario della Tranvia Vicenza - Montagnana, una linea che offriva servizio viaggiatori e merci dal capoluogo al sud della provincia. Venne aperta nel 1887 come tranvia a vapore a scartamento ridotto. Poi venne ricostruita a scartamento ordinario a cura della Società tranvia Vicentina. Ammodernata nel tempo venne infine chiusa nel 1979 a seguito delle vicende alterne delle società di gestione.

Proseguiamo nel giro e, arrivati a Longare, deviamo a destra per Costozza. Ecco un angolo del paese arricchito da ville e giardini visitabili: Villa Trento da Schio, Villa Carli, Trento e Villa Aeolia. E’ un bel susseguirsi di paesaggi di campagna e di fiori. A Lumignano si vede il “Palazzo Bianco” del 1580 degli architetti Scamozzi e Muttoni, molto suggestiva villa di campagna nascosta agli occhi indiscreti dei visitatori da alberi e cespugli.

**P**rimavera, tempo di gite in bicicletta, voglia di uscire, pedalare, chiacchierare, rivedere gli amici Fiab dopo il lungo inverno caratterizzato dal Covid. Decidiamo di effettuare una gita sulla Riviera Berica usando il treno e la bici, 70 chilometri di pedalata di media difficoltà.

La formula si rivela tuttavia un po’ difficoltosa visto che non si può prenotare la bicicletta sul treno. Dopo un lungo scambio di email e telefonate,

Trenitalia ci riserva 10 posti bici su alcuni treni. Bene, dunque, si parte da Verona con destinazione Vicenza alle 7.22 di Domenica 23 Maggio!

Arriviamo a destinazione con anticipo e facciamo le cose con calma. Con noi si sono aggiunti una coppia di ciclisti di Desenzano, Rossana e Michele, soci di Fiab Verona da anni, i quali assieme a Monica e Giovanni non erano mai stati sulla Riviera Berica. Nonostante sia una gita ripetuta, c’è sempre qualche persona nuova.



*Villa Carli Trento*

Ci spostiamo verso Castegnero. Foto alla fontana, sosta obbligata per chi passa in bici. Poi Nanto con la piazza e il campanile che svetta da lontano. Ci sono escursionisti in partenza per il trekking sui colli.

Al ponte di Nanto riprendiamo la ciclabile diretti a Mossano. La via è diritta, passiamo davanti ad alcune costruzioni dell'epoca come caselli e banchine per i passeggeri. Su un bar adiacente alla pista c'è la scritta "VACA MORA", appellativo dato ai trenini di montagna che partivano da Vicenza verso Asiago quando le motrici erano a vapore e questa linea era il proseguo verso sud.

Arriviamo a Barbarano che è quasi mezzogiorno. Siamo ormai vicini alla nostra meta, Noventa Vicentina. Diamo uno sguardo a Villa Barbarigo, ora municipio, e facciamo sosta pranzo. Ammirando la piazza con i portici, le "barchesse", un tempo di proprietà della villa, facciamo il piano per cercare un parco dove fermarci. Si avvicina un signore curioso del nostro giro che ci indica un parco pubblico molto grande vicino a casa sua. Anzi, ci invita ad andare da lui per un bicchiere di vino e per vedere il suo giardino con 200 rose. Ringraziamo e ci accordiamo sull'ora di ritrovo in piazza. Finito il pranzo e riposati, ritorna il signore di prima, Cesarino Andriollo, per spiegarci come arrivare



**Entrata di Villa Saraceno**



**Interno di Villa Barbarigo**



**Giardini da Schio**

a casa sua. Noi increduli ci avviamo. Mai avremmo immaginato tanta bellezza spiegata davanti ai nostri occhi sotto forma di rose rampicanti a cespuglio. Bellissimi i colori, dal bianco al rosa, rosso, arancio viola. Profumi di tante specie diverse tutte catalogate. Ci racconta che è una passione della moglie e della figlia, a noi non resta che ammirare tanta bellezza e complimentarci di continuo per tutto ciò.

Oltre alle rose hanno una collezione di piante grasse dalle forme più strane, alcune mai viste. Lasciamo i signori con l'impegno di tornare un'altra volta, abbiamo appuntamento alle 15.00 a Villa di Noventa, oggi è la giornata di apertura delle dimore storiche con visita guidata.

Dopo aver assolto alle disposizioni Covid19 entriamo. Che meraviglia... tutta affrescata, al piano nobile sono descritte le imprese dei più illustri esponenti della famiglia e sono dipinti i 2 dogi, uno per stanza. Al piano superiore ecco la Sala del Paradiso con figure mitologiche. Diamo una occhiata veloce al resto degli affreschi e ripartiamo verso Vicenza. Sulla strada il tempo per una foto di gruppo davanti a Villa Saraceno a Finale di Agugliaro, stile palladiano.

Arriviamo in stazione dove, sempre assistiti dal personale di Trenitalia, sistemiamo le bici e ci accomodiamo sul treno per un meritato riposo. E' stata una bella giornata. Al ritorno a Verona ci salutiamo, magari il prossimo anno torneremo a vedere le rose di casa Andriollo. ●

# A SAN GIOVANNI LUPATOTO È IN ARRIVO IL BICI PLAN .....



di Alberto Bottacini

## Biciplan

40 chilometri di piste ciclabili per una città vivibile a misura d'uomo



**S**u incarico dell'Amministrazione Comunale, un'azienda specializzata nell'ideazione e nella realizzazione di progetti di pianificazione territoriale, urbanistica e ambientale ha redatto il nuovo Bici Plan: mancano solo alcuni passaggi burocratici e il documento verrà formalmente emesso e reso pubblico. Il Bici Plan precedente era stato emesso nel 2007 e quindi oramai i tempi erano maturi per una rianalisi del territorio che si sta continuamente evolvendo: nuove rotonde, nuovi centri commerciali, nuove zone residenziali, nuovi approcci alla mobilità e all'ecologia. È un documento completo, che illustra non solo i possibili interventi ma tutti i particolari per incentivare l'utilizzo della bicicletta da parte della popolazione. Si spiegano quindi le varie normative e le varie tipologie di piste ciclabili per rendere più accessibili i poli attrattori oltre che dare suggerimenti su parti accessorie quali le rastrelliere e l'integrazione con il trasporto pubblico locale e l'educazione alla mobilità sostenibile.

Come indicato nel documento il Bici Plan prende parte "all'agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile", un programma molto ampio per le persone, il pianeta e la prosperità sottoscritto nel settembre

2015 dai governi dei 193 Paesi membri dell'ONU. In particolare si inserisce in tre dei diciassette Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile:

**Obiettivo 3:** Assicurare la salute e il benessere per tutti e per tutte le età;

**Obiettivo 11:** Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili;

**Obiettivo 13:** Promuovere azioni a tutti i livelli per combattere il cambiamento climatico;

La rete ciclabile locale viene inoltre inquadrata in un contesto più ampio che prevede alcuni collegamenti con la rete Bicalitalia. Itinerario principale coinvolto è quello della ciclovia dell'Adige – Bicalitalia 4.1 dei Fiumi Veneti oltre che la Ciclovia delle Risorgive.

Riconoscendo al paese una buona situazione della rete ciclabile, evidenziata

tra l'altro anche dalle tre bike Smile assegnate dalla FIAB nell'ambito dell'ultima edizione di ComuniCiclabili, una parte molto interessante è quella degli interventi proposti, comprensivi di una sommaria previsione dei costi e di una scheda particolareggiata.

Gli interventi sono divisi in due macrocategorie: quelli sull'esistente e quelli sui nuovi tratti.

A nostro avviso quelli più interessanti tra i nuovi proposti sono quelli di via Ugo Foscolo, quelli di Pozzo e viale Olimpia perché collegamenti che permettono di arrivare a luoghi molto sensibili quali le scuole, le piscine e i campi sportivi.

Tra quelli sull'esistente sicuramente una manutenzione sul fondo delle ciclabili principali di via Garofoli, piazza Umberto e via Roma, oltre che la realizzazione dell'indispensabile connessione tra la rotonda "del lupo" e il nuovo percorso ciclopedonale lungo il cavalcavia di Palazzina.

Per questione di spazio e ovviamente di rispetto verso un documento così completo e così articolato non possiamo quindi che darvi appuntamento a quando il documento verrà ufficialmente emesso e magari ad una sua presentazione pubblica, ancora meglio se in presenza.

La ciclabilità e la pedonalità stanno diventando sempre più importanti per le città moderne e le amministrazioni sembra se ne siano accorte. Il nostro vecchio S.I.N.D.A.C.O. forse a qualcosa è servito. Se non sapete la definizione di questo acronimo lo potete sicuramente scoprire ricercando nei vecchi numeri della nostra rivista.



# UNA PEDALATA, UN TRAMONTO, IL POLESINE E GIOVANNINO GUARESCHI .....

di Marco Chinaglia e Denis Maragno

**2** 1 maggio 2021, il Giro d'Italia ha toccato il Polesine e ha corso sul Po. Se nelle cronache della gara si sono raccontate le bellezze dei punti di partenza e di arrivo (Ravenna e Verona) poco si è detto dei tanti Comuni attraversati. Tra i molti: Castelmassa, un sonnolente paese sul Po ma che ha una storia particolare da raccontare.

«Il Po comincia a Piacenza, e a Piacenza comincia anche il Mondo piccolo delle mie storie, il Mondo piccolo situato in quella fetta di pianura che sta fra il Po e l'Appennino»: così l'incipit di Mondo piccolo. Don Camillo, apparso in volume per le edizioni Rizzoli nel marzo 1948 e destinato, nel breve volgere di pochi anni, a diventare una delle vicende letterarie e di costume più significative e popolari dell'Italia uscita dalle macerie della guerra e lentamente avviata sul percorso della ricostruzione civile e materiale.



Giovanni Guareschi in bicicletta

Guareschi, uomo della Bassa, segnata dal lento scorrere del Grande Fiume, non poteva non incontrare, nel suo percorso, quella terra polesana che del Mondo piccolo, in definitiva, conservava e conserva in parte tuttora, in maniera evidente molti tratti peculiari.

Questo rapporto inizia nel 1941, quando Giovannino Guareschi approda nel territorio rodigino quale inviato speciale del Corriere della Sera. Nel novembre dell'anno precedente il quotidiano di via Solferino l'aveva assunto per la realizzazione di elzeviri, novelle e due ciclo-reportage. La collaborazione proseguirà fino al 4 novembre 1942, quando, in seguito alle diffamazioni verso Mussolini e i ranghi dell'Esercito pronunciate durante una sbornia, l'incarico gli verrà revocato.

Uno dei due reportage di Guareschi ha come obiettivo la descrizione del mondo rurale, profondo, antico della Penisola, e prende il significativo nome di Giro d'Italia.

Arrivato all'imbrunire in sella alla sua bicicletta in prossimità del punto più largo del corso del Po, volgendo le spalle alla campagna, Guareschi è così attratto da un maestoso argine e da un agile campanile preceduto da «ombrosi portici». Il campanile era quello realizzato tra il 1659 e il 1664 accanto la Chiesa di S. Stefano p.m. di Castelmassa, edificio di origine cinquecentesca completato alla metà del XVII secolo, modificato attorno al 1930 con l'aggiunta di un loggiato

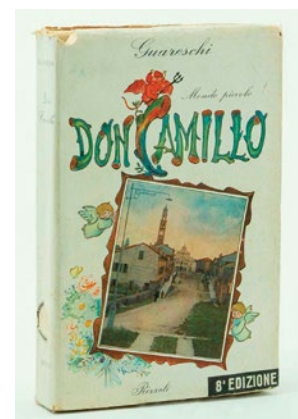
poggiate su due ordini di colonne, opera dell'architetto Brenno del Giudice. Il fascino che il luogo gli procurò - complice anche una piazza (all'epoca Piazza Maggiore, divenuta Piazza Libertà dopo la Liberazione del 1945) ampia e capiente, quasi un novello foro - fu tale che decise di fotografarlo e conservarlo nel suo archivio. Nel 1948, quando Don Camillo giungerà in volume dopo i racconti a puntate, apparso su Candido sin dal dicembre 1946, Guareschi deciderà di effigiare proprio la piazza altopolesana nella copertina della raccolta, assieme a due angioletti e a un diavolello, dando a Castelmassa un piccolo posto nella storia.

Nella suggestione che il luogo poteva dare a Guareschi vi era, oltre allo stupore di vedere una struttura urbanistica di stampo tipicamente emiliano, anche una sicura motivazione familiare, ossia la somiglianza tra Castelmassa e Ragazzola di Roccabianca (Pr), paese natio del padre Primo Augusto, come emerge nella descrizione contenuta nel racconto Passa il giro, pubblicato su Candido n. 24 del 14 giugno 1947 («La strada svoltava nel fondo e poi finivano le case e dopo c'era la viottola che portava sull'argine»).

La paternità massese della piazza di don Camillo venne rivelata dallo stesso scrittore nel 1957 in un articolo sul Corriere Lombardo e poi celebrata nel 1992 con l'apposizione accanto alla chiesa del centro altopolesano di una lapide in memoria di Guareschi. ●



Castelmassa



# NASCE FIAB OCCHIOBELLO ..... di Andrea Zambonin e Denis Maragno

La prima sezione di FIAB Rovigo

**È** stata issata una nuova bandiera FIAB: a Occhiobello è stata fondata la prima sezione di FIAB Rovigo. La scintilla è arrivata dall'interessamento di un gruppetto di soci, residenti nel comune rivierasco del Po, che hanno proposto di creare la sezione locale FIAB. La sezione sarà legata strettamente con la sede provinciale di Rovigo, che la accompagnerà sia in termini logistico organizzativi che in termini di conoscenza con tutti i consigli utili per la crescita sezionale. La novità trova radici in un territorio caratterizzato da grandi contrasti ma con notevoli potenziali percorsi naturalistici e storici legati a doppio filo in un grande abbraccio con il fiume Po. Itinerari ciclistici e cicloturisti ancora da potenziare che possono fare da argine alla massiva urbanizzazione e cementificazione. Piaghe legate ad una zona commerciale industriale e a una zona residenziale in una costante crescita tentacolare.

Occhiobello è un Comune che, in controtendenza con gli andamenti demografici della provincia di Rovigo, ha una continua crescita dei suoi residenti. Una crescita legata alla sua posizione geografica che lo pone come una periferia esterna di Ferrara che dista solo 8 km. La popolazione è composta in gran parte di pendolari che si spostano soprattutto in automobile. Il centro urbano presenta una mobilità sostenibile quasi inesistente, sia a livello cittadino che verso il capoluogo estense. Con tanto di un triste record provinciale di ben 921 auto ogni 1000 abitanti. Un cocktail perfetto per creare un costante traffico e continui incolonnamenti nei punti nevralgici, abbassando la qualità della vita e la vivibilità degli spazi cittadini. In questa situazione FIAB si inserisce con la sua battaglia per un cambio di prospettiva e un incremento della mobilità sostenibile. Una boccata di aria fresca, non solo in senso metaforico, visto che i dati dell'inquinamento atmosferico da polveri

sottili sono a livello di record europeo. Un altro punto certo di impegno riguarda la strada sulla sommità arginale del fiume Po che, da potenziale percorso cicloturistico che corre parallelo alla ciclovia Ven-To, si ritrova sfruttata come una via di scorrimento veloce automobilistica nonostante le dimensioni e la conformazione non lo consentano, creando una promiscuità pericolosa per gli altri utenti della strada. Per sensibilizzare su questa tematica e per raccogliere dati utili ad una futura pianificazione urbana più adeguata, l'associazione ha organizzato dei punti di monitoraggio della velocità media di percorrenza (degli autoveicoli umani) in un tratto stradale della sommità arginale, rilevando che solo il 3% degli automobilisti osservati rispettano il limite dei 50 km/h. Venendo al concreto, la sezione FIAB locale si è dimostrata subito attiva a partire dall'evento della sua nascita, l'8 maggio, che ha riunito, come degli ideali genitori putativi, le FIAB dei





due capoluoghi di provincia limitrofi (Ferrara e Rovigo) portando il gruppo ad un simbolico incontro di fronte alla sede comunale per sancire la nascita e la presenza di questa nuova realtà associativa.

A ruota, il 2 giugno, la prima pedalata cordiale alla scoperta del territorio dal titolo "Occhiobello fra storia e natura". Una iniziativa che ha avuto fin da subito un'ottima risposta in termini di partecipazione e di interesse sia da parte dei residenti locali che degli associati FIAB di altre città, con richieste talmente ampie di partecipazione in termini numerici

che porterà a una riprogrammazione della stessa.

Le prospettive future della sezione vengono anche arricchite dalla presenza nel territorio comunale di associazioni con sensibilità comuni e con la volontà di collaborare per uno sviluppo migliore e più armonico del territorio (come l'adesione lo scorso 23 maggio alla giornata di pulizia dell'argine del fiume coordinata da Plastic Free).

Le prime pedalate sono cominciate pian piano. Migliorando l'equilibrio, FIAB Occhiobello punta a fare tanta strada. ●





## El Canton Cicloturismo

I più giovani mi trovano "impedito", ma io mi sento molto tecnologico: ho imparato a usare il computer prima dei quarant'anni e quando ho capito che serviva per lavorare meno mi sono entusiasmato.

Adesso che sono un ex lavoratore, uso ancora il computer per le mie ricerche di storia e, soprattutto per i social.

Tra i vari gruppi ai quali mi sono iscritto con un certo trasporto ce n'è uno chiamato "Cicloturismo". Come avrei potuto resistere? Sono cicloturista da più di vent'anni, scrivo di cicloturismo, diffondo il cicloturismo e organizzo vacanze cicloturistiche.

Ma, dopo l'iniziale entusiasmo, ho cominciato a sentirmi a disagio: il cicloturismo di cui si parla in questo gruppo non corrisponde assolutamente all'idea che io ho di questa attività.

Parlare di medie di trenta chilometri l'ora, di tappe da centocinquanta, duecento chilometri, di aspetti tecnici da specialisti riguardo alla bicicletta, all'abbigliamento o

all'alimentazione non ha nulla a che vedere con il mio concetto di cicloturismo. Qualche dubbio ce l'ho anche con chi va in bicicletta solo per farsi delle belle mangiate.

Fare sport impegnativo in bicicletta o andare in una buona trattoria, in bicicletta, sono due attività rispettabili e anche se non fanno proprio bene alla salute fisica sicuramente migliorano le condizioni psicologiche di chi le pratica. La seconda migliora anche la socialità e dà una mano all'economia, ma né l'una né l'altra si possono chiamare cicloturismo.

Il cicloturista fa sicuramente attività fisica e altrettanto sicuramente mangia volentieri dopo una tappa del giro che sta facendo, ma lo scopo principale è fare del turismo intelligente e aumentare le sue conoscenze.

Il cicloturista vive il territorio, lo studia e lo impara, informandosi prima di partire e guardando con attenzione e senza fretta tutto ciò che vede nel percorso.

di **Bepo Merlin**

f a r m a c i a  
**BORGOMILANO**

Corso Milano, 69  
VERONA tel. 045 574192



**IL MELOGRANO**  
CENTRO INFORMAZIONE  
MATERNITÀ E NASCITA

Cari amici della bicicletta e dell'ambiente, nella **FARMACIA BORGOMILANO**, a **VERONA**, in corso Milano 69, le mamme possono allattare in un ambiente confortevole, ricevere il sostegno di personale qualificato, e contattare un'ostetrica o un pediatra.

La **FARMACIA BORGOMILANO** è stata la prima Farmacia amica dell'allattamento in Italia, iniziativa ideata da **IL MELOGRANO** centro informazione maternità e nascita e patrocinata da Unicef, Associazione culturale Pediatri e Ibfan.

www.  
farmaciaborgomilano.it

  
SENZA PLASTICA NATURALMENTE

unicef

ACP

IBFAN