

RUOTA LIBERA

Periodico della FIAB

FIAB Verona Amici della Bicicletta Onlus



NUOVO STOP ALLA MOBILITÀ CICLISTICA

I DATI DELLA CONTA DEI CICLISTI URBANI DI VERONA

MOBILITÀ

I NUOVI CICLOPARCHeggi
DELL'AZIENDA OSPEDALIERA

EDUCAZIONE

LICEO LAVINIA MONDIN
PROGETTO MONDGREEN

SOCI-ATTIVI

LARGO AL FACTOTUM DELLA FIAB
INTERVISTA A FEDERICO GIRARDI

FIAB AL TOCATÌ

RIFLESSIONI SULLA CACCIA
AL TESORO 2021

L'ULTIMO GIRO DI BOA

INTERVISTA ALL'ASSESSORE
ALLA MOBILITÀ LUCA ZANOTTO

CICLOVACANZE

- TOUR DEI CENTO LAGHI
- DA TARVISIO A GRADO, DIARIO



3	IL PUNTO	16	SOCI ATTIVI
			Largo al factotum della Fiab Intervista a Federico Girardi
4	MOBILITÀ	17	CIBO DA VIAGGIO
	Biciclette sostanzialmente stabili, ma quante auto!	18	ENIGMISTICA
6	FIAB AL TOCATÌ	19	RACCONTI DI VIAGGIO
	Alcune riflessioni sulla caccia al tesoro 2021	22	Tour dei cento laghi: viaggio in bici tra cultura e natura
8	MOBILITÀ	24	Biciviaggio FIAB lungo il Reno da Heidelberg a Colonia
	Nuovi ciclopark nell'azienda ospedaliera	27	Da Tarvisio a Grado, diario di una ciclovacanza fai da te
10	BICI E SCUOLA	28	FIAB ROVIGO
	Liceo Lavinia Mondin: Progetto Mondgreen	30	Toponomastica: non solo strade ma storie
11	AMBIENTE	32	LUPO IN BICI
	Riscaldamento globale: anche i Comuni possono fare qualcosa		Quale futuro per i lupatotini
12	MOBILITÀ		FIAB ROVIGO
	L'ultimo giro di boa		Rovigo fancy women bike ride
14	CICLOFFICINA		EL CANTON

DIRETTORE RESPONSABILE:
Elena Chemello.

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

Hanno collaborato:
Luigia Pignatti, Fiammetta Pignatti e lo
staff della Cacciainbici, Annapia Zenorini,
Alessandro Moroni, Federico Girardi,
Paolo Pigozzi, Claudia Salvi,
Franco De Grandis, Franco Zanella,
Caterina Nale, Giacomo Gasparetto,
Alberto Bottacini, Cinzia Malin.

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

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 2.600 copie
Stampato su carta ecologica T.C.F.
(sbiancata senza l'uso di cloro)

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 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.



Diario minimo (di fine pandemia?)

In questo inizio d'autunno in cui la pandemia sta dando confortanti segnali di regressione, osserviamo e annotiamo l'attuale complicato tentativo di ritorno a una vita normale, tra segnali di ritorno al passato e bagliori di novità in vista.

La città: passi avanti ma auto alla riscossa. In città è evidente la ricomparsa di un traffico automobilistico ancora più pesante e nervoso di quello pre-pandemia. Non sorprende che la nostra recente rilevazione di "Conta il Ciclista" abbia registrato una tendenza negativa: dopo il boom dell'anno scorso, a Verona la mobilità ciclistica appare in regresso. Tutta colpa del Comune? Non si può dire che non si sia fatto nulla, perché vari interventi sono già arrivati o arriveranno presto. Dopo la notevole pista Porta Palio-Castelvecchio anche la ciclopedonale del Saval è in via di completamento, e nei prossimi mesi dovrebbero partire i lavori dell'Adige-Sole tra Boscomantico e la stazione di Porta Nuova. Sono previste novità anche sulla pista di corso Porta Nuova. Però la rete ciclabile cittadina mostra ancora carenze e problemi più volte segnalati ma lenti ad essere affrontati e risolti; si fa attendere la messa in campo delle rilevanti novità messe nel Codice per aiutare la mobilità sostenibile, come il doppio senso ciclabile; e manca soprattutto la volontà di affrontare il vero nodo che impedisce un salto di qualità, ovvero porre limite a un traffico motorizzato che continuando a penetrare indisturbato all'interno delle mura magistrali crea congestione, inquinamento e diffuso senso di insicurezza. Aggiungiamo che le scuole non hanno saputo dare seguito concreto al positivo lavoro culturale dell'anno scorso per incentivare studenti e famiglie all'uso della bicicletta (creare bicipark protetti all'interno dei cortili degli istituti? non scherziamo, quegli spazi vanno riservati alla sosta delle auto di insegnanti e operatori!), e che le grandi aziende veronesi non mostrano ancora sensibilità al tema. In questo clima è comprensibile che la svolta non ci sia, e che anzi si rischi di tornare indietro. L'ormai vicina tornata elettorale nel capoluogo sarà per noi l'occasione di riportare sul tavolo tutti questi temi.

La provincia: piccoli progetti crescono. Nel frattempo il PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) incalza: presto arriveranno dall'Europa tramite la Regione Veneto cospicui fondi per la transizione ecologica, e chi non si farà trovare pronto con progetti di qualità perderà un'occasione storica. Per questo, anche approfittando delle recenti elezioni amministrative in molti comuni veronesi, abbiamo cercato di rilanciare l'attività dei partenariati per la creazione di ciclovie: pensiamo in particolare alla VeOs (Verona-Vigasio-Isola della Scala-Ostiglia), al Menago (Buttapietra-Bovolone-Cerea), alla sinistra Adige nord (Volargne-Pescantina-Verona), alla bassa val d'Illasi (Caldiero-Illasi-Tregnago). Altre novità interessanti in provincia riguardano la prossima tabellazione del percorso Bussolengo-Lago passante a fianco del Parco Natura Viva o per Sandrà con arrivo a Pacengo, dove si innesterà nella ciclovie del Garda; e l'imminente completamento del collegamento Adige-Po tra Legnago, Torretta e Bergantino lungo il fiume Bussè.

Chiudiamo questo diario minimo con l'auspicio, per la nostra associazione e non solo, di rivedere la luce e ripartire in piena attività nel 2022 con rinnovata fiducia. ●



BICICLETTE SOSTANZIALMENTE STABILI, MA QUANTE AUTO!

di Luciano Lorini

Alla stabilità degli ultimi anni corrisponde una forte flessione rispetto alle medie ante 2014

A settembre, puntuale come sempre da oltre quindici anni, FIAB Verona “conta i ciclisti”. Lo fa in modo “artigianale”, senza pretesa di dare un valore scientifico alla rilevazione, ma con l’impegno di rappresentare la realtà fotografata con un certo rigore e secondo principi di continuità statistica. Per questo contiamo sempre nel medesimo periodo (durante la Settimana Europea della Mobilità), in un giorno infrasettimanale (lunedì e venerdì esclusi), negli stessi orari e agli

9:30 ai nove varchi consueti, sono stati 5.016, 422 in meno (un calo dell’8%) rispetto ai 5.438 dello scorso anno. Il varco più frequentato resta quello di Castelvecchio (778 passaggi, -6%), seguito dai Portoni della Bra (725, -5%) e da Viale Piave (693, -15%). Alcuni cali, in termini percentuali, sono ancora più pesanti (Corso Milano -18% e Ponte della Vittoria, -15%). Salgono, ma in modo quasi irrilevante, i ponti Aleardi (+15 passaggi, il 5%), Nuovo (+10, 2%) e Garibaldi (+7, 1%).

Lo scorso anno ci eravamo rallegrati

tener conto che l’uscita dall’emergenza pandemica, dopo lunghi periodi di segregazione a causa dei vari lockdown, unita ad una maggiore attenzione al distanziamento rispetto ad oggi, aveva spinto molti cittadini a valutare la bicicletta come alternativa al mezzo pubblico. A questa scelta avevano sicuramente contribuito le campagne informative istituzionali che sconsigliavano l’auto privata quale risposta unica, paventando mega ingorghi e situazioni di traffico insostenibile. Orbene, dopo questo



stessi punti di accesso (i ponti e i varchi di ingresso alla Città). I dati rilevati sono quindi comparabili e, una volta interpretati, appianando alcuni picchi dovuti a fattori esterni (principalmente meteorologici), raccontano sempre qualcosa di interessante. Vediamo quindi che cosa ci dicono quest’anno.

La rilevazione 2021 ha avuto luogo martedì 21 settembre, in una giornata meno “estiva” delle settimane che l’hanno preceduta, ma dal clima pur sempre mite e soleggiato. I passaggi complessivi, misurati dalle 7:00 alle

per un significativo balzo in avanti (+735, il 27%) rispetto al 2019. Al di là della giornata dal clima stupendo,

> Ridistribuire lo spazio stradale e ridimensionare con disincentivi il traffico privato automobilistico

che sicuramente aveva contribuito a mantenere il numero dei concittadini ciclisti sui livelli estivi, dobbiamo

primo periodo di smarrimento, del quale la ciclabilità si è avvantaggiata, ci sembra di osservare che stiamo lentamente ma inesorabilmente scivolando verso il tanto temuto “peggio di prima”. Non abbiamo dati per affermarlo (l’amministrazione li ha e sarebbe interessante conoscerli), ma la sensazione è di netto peggioramento. Al netto delle già accennate variazioni di picco e in attesa che il nuovo contaciclisti di Corso Porta Nuova accumuli uno storico di conteggi statisticamente significativo, le nostre

VARCO	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	% sul 2020	
Castelvecchio	1.059	864	1.041	1.132	960	1.071	816	771	822	875	688	832	778	-54	-6%
Ponte della Vittoria	750	868	787	680	734	714	629	590	565	625	526	615	521	-94	-15%
Ponte Garibaldi	496	540	504	472	490	543	435	439	400	519	419	534	541	+7	+1%
Ponte Nuovo	734	777	591	570	582	567	533	455	455	496	436	478	488	+10	+2%
Ponte Navi	604	587	661	528	690	660	646	509	505	551	440	577	522	-55	-10%
Ponte Aleardi	367	377	372	378	296	355	311	334	236	326	203	312	327	+15	+5%
Portoni della Bra'	821	725	827	725	849	864	677	680	544	694	615	765	725	-40	-5%
Viale Piave	563	1.093	855	712	678	656	631	634	669	709	580	811	693	-118	-15%
Corso Milano	399	365	506	543	520	437	425	389	376	488	374	514	421	-93	-18%
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	5.016	-422	-8%

osservazioni evidenziano che il numero dei ciclisti rimane sostanzialmente invariato, quando non in leggera flessione, sul breve periodo, e molto in calo, invece, se confrontiamo i dati con la situazione ante 2014.

Le nuove corsie ciclabili sono già sbiadite in più punti; le nuove piste cittadine (con qualche lodevole eccezione) non sono ancora terminate o mancano ancora di importanti connessioni; l'automobile, infine, è ancora troppo presente nei cuori e nelle abitudini dei nostri concittadini. I nostri volontari ai varchi hanno osservato quasi unanimi un permanere di aspetti critici per la circolazione ciclistica, tanto da arrivare a dichiarare che in alcuni punti (come ad esempio

➤ *La velocità della transizione è ancora troppo lenta*

la “camera a gas” di Ponte Navi) “è quasi un miracolo osservare che ci sia ancora chi si ostina a pedalare”. Siamo sicuri che i recenti provvedimenti a favore della ciclabilità vadano nella giusta direzione, e continuiamo a sostenerli convintamente, ma è altrettanto innegabile che la velocità di questa transizione è ancora troppo lenta. Ricordiamo inoltre che uno dei migliori incentivi alla ciclabilità, è la creazione di infrastrutture continue e sicure, il che richiede necessariamente una redistribuzione degli spazi stradali e un ridimensionamento della quota modale riservata alle auto attraverso politiche disincentivanti degli spostamenti privati a motore. ●





MINICACCIA CON PREMIO

Nei tre giorni del *Festival Tocati* (17, 18, 19 settembre) lo *staff della Caccia* ha creato una **MINICACCIA**: consisteva in **una sola Prova** che permetteva di svelare una frase misteriosa annotando alcune lettere dell'alfabeto tratte dalle numerose scritte sui palazzi del centro storico di Verona. Seguendo autonomamente un tracciato (al quale rimandava un QRcode inquadrabile su un adesivo apposto ai 12 infopoint del *Tocati*) tra vie, vicoli e piazzette in parte poco conosciute, lungo un percorso di circa 1,5 km e fattibile in un'ora o poco più si scoprivano pian piano le lettere della frase-Tesoro cercata.

Come premio, per chi ha svelato la frase misteriosa inviandola all'indirizzo della Caccia, è stato inviata una tavola disegnata e dipinta dall'artista *Fiammetta Pignatti*.

Dall'altro lato, non essendo interattiva, ma richiedendo di essere giocata con carta e penna, si è rivelata forse poco fluida, un po' farraginosa e lenta per chi è abituato a risolvere tutto con un semplice clic. Ci si aspettava che le nuove leve, molto più abituate a utilizzare strumenti informatici, fossero in grado di trovare l'escamotage giusto per bypassare tale aspetto, ma, forse, non è stato così.

Lo staff ha constatato una scarsa adesione da parte dei giovani nella fascia di età tra i 20 e i 30 anni, che normalmente animano la *Caccia al Tesoro* serale del *Tocati*. Tra le ragioni della mancanza d'interesse forse è stata l'assenza in questa *Caccia* dell'aspetto agonistico che potrebbe aver fatto la differenza: infatti in questa versione della *Caccia* ogni squadra poteva prendersi tutto il tempo che voleva per completarla. D'altra parte, come sempre succede, alcune squadre hanno invece apprezzato molto proprio il fatto di non dover "correre" per finire prima degli altri e arrivare al Tesoro ma di poter "cacciare" al proprio ritmo.

Nel complesso la *Caccia* ha suscitato molta curiosità: più di 1000 persone hanno letto l'articolo su *Ruotalibera* e più di 400 hanno scaricato il regolamento.

Soltanto una piccola parte ha però deciso

di iscriversi (più di trenta squadre per un totale di circa 110 persone), e di questa una percentuale ancora minore si è poi effettivamente cimentata nelle prove (e speriamo almeno si sia divertita).

Da parte dello *Staff della Caccia* c'è stata molta soddisfazione per essere riusciti a realizzare questa impresa esplorando nuove possibilità, confrontandosi con problemi inediti e acquisendo nuove conoscenze e competenze, sperando di poterle mettere a frutto nella prossima *Caccia*.

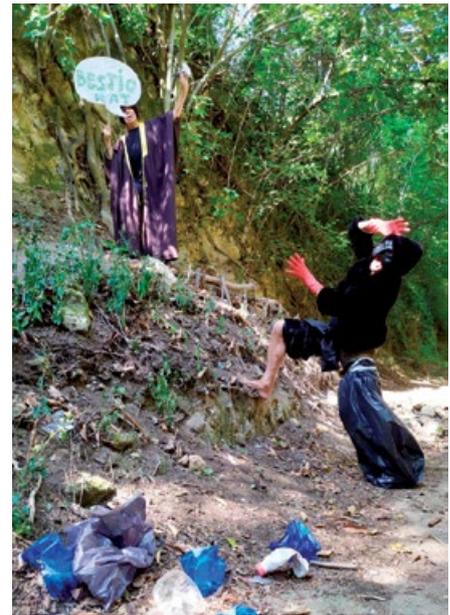
Un enorme ringraziamento dello Staff va alla *Fiab* di Verona che ci ha supportato nelle scelte e in particolare al supporto informatico e comunicativo dato da Luciano Lorini, che con il suo grande, creativo e indispensabile lavoro, oltre che con il tempo che ha dedicato allo *Staff*, ha permesso di disporre il gioco *on line*.

Per quanto riguarda i premi dei vincitori, le 3 Squadre vincitrici sono risultate :

1- La Grande Famiglia, 2- Beati Paoli, 3- PingoPongo.

Poiché i Tesori creati dalle 3 squadre sono molto diversi dal punto di vista della tecnica usata (disegno, rappresentazione fotografica, collage) si possono considerare alla pari.

A tutte le squadre che hanno superato le prove è stato consegnato l'Attestato di Partecipazione.



NUOVI CICLOPARK NELL'AZIENDA OSPEDALIERA

di Annapia Zenorini

Il Bike-To-Work in azione a Borgo Trento e Borgo Roma

Finalmente c'è un posto sicuro in cui lasciare la bicicletta nel mio luogo di lavoro!

Ho iniziato il mio percorso formativo post "maturità" – si chiamava così ai miei tempi l'esame di stato – il primo ottobre 1980 in bicicletta: in quella giornata bella e tiepida arrivai da Pescantina al vecchio edificio della Maternità, dove si tenne la prima lezione del corso per Terapisti della Riabilitazione (ora Fisioterapisti). Il mio amore per le due ruote era nato qualche lustro prima, ma mi piace ricordare come fin dal primo giorno in cui ho intrapreso il mio percorso di professionista del mondo sanitario, la bici fosse mia fedele compagna. Purtroppo non la stessa bici perché anch'io, come moltissimi di voi, ho subito dei furti, due dei quali sul suolo dell'Azienda Ospedaliera Universitaria Integrata, più precisamente all'edificio del Geriatrico e al capannone deposito bici del parcheggio di Riva di Villasanta. Questi furti però non mi hanno scoraggiato. Da qualche decennio mi adopero per promuovere l'uso della bici quale mezzo di trasporto quotidiano: era la fine degli anni 80 quando tutti i quotidiani e periodici locali pubblicarono una mia lettera in cui chiesi che, in occasione dei Mondiali del 1990 a Verona, si pensasse anche alla mobilità alternativa all'uso dell'auto privata per l'incentivo della quale si costruirono megaparcheggi, strade a più corsie, sottopassaggi sacrificando alberi e verde pubblico, ma non si dedicò un centimetro né ai pedoni né ai ciclisti. Per quanto riguarda invece la mia Azienda, chiesi assieme ad altri dipendenti che l'eliminazione della base di atterraggio dell'elisoccorso per recuperare spazio a favore di nuovi edifici e parcheggi tenesse conto anche dei ciclisti urbani e quotidiani, e che davanti ad ogni padiglione ci fosse uno spazio per il parcheggio delle

ambulanze, delle auto delle persone con disabilità e un cicloparcheeggio...

Furono parole e scritti al vento, fino a quando qualche anno fa fu affidato l'incarico di *mobility manager* dell'Azienda Ospedaliera all'Ingegnere Maurizio Lorenzi, non a caso anche lui un ciclista urbano, che condivide il pensiero mio e di molti miei colleghi

precisione 32, per un totale di 192 posti bici) sono stati collocati all'interno di una nuova area vicino al Polo Confortini riservata ai dipendenti, protetta e videosorvegliata, il cui accesso è possibile solo strisciando il tesserino personale di riconoscimento dopo essersi accreditati. Un'area simile, anche se un po' meno estesa (ci stanno



Ciclopark modulare posizionato tra l'ospedale geriatrico e il Polo Confortini

e col quale per questo ci siamo più volte confrontati. A dire il vero già 8-9 anni prima l'Ing. Lorenzi, al tempo responsabile dell'Ufficio Tecnico, aveva appoggiato la nostra richiesta di rastrelliere modello Verona acquistandone a decine per l'ospedale di Borgo Trento: ebbene, dallo scorso luglio alcuni di quegli stalli (per la

un centinaio di bici) e non ancora dotata di rastrelliere modello Verona, è stata ricavata anche nell'ospedale di Borgo Roma vicino al Policlinico Rossi e alla chiesa cinquecentesca interna. Al momento circa 700 dipendenti si sono già registrati, e l'iniziativa ha riscosso il plauso di tutti coloro che amano la mobilità sostenibile.

Questo dovrebbe essere in realtà solo il primo passo di un progetto più ampio di mobilità ciclistica, da sviluppare nei prossimi mesi con la collaborazione dell'amministrazione comunale: grazie al completamento della pista Saval-San Zeno che arriverà fino ai piedi di ponte Catena, e all'auspicabile ciclopederalizzazione dei marciapiedi dello stesso ponte (attualmente un imbuto assai pericoloso sia in entrata che in uscita dal polo ospedaliero) verrebbe infatti a realizzarsi un percorso ciclabile in sostanziale sicurezza tra gli ospedali di Borgo Trento e Borgo Roma. Ci sono poi anche altri ambiziosi progetti legati in vari modi all'uso della bici per dipendenti e visitatori da realizzarsi tramite la creazione di apposite app per smartphone, di cui abbiamo appreso da un colloquio con lo stesso Lorenzi: su questi progetti non possiamo ne' vogliamo per ora dare ulteriori indiscrezioni, ma conoscendo lo spirito vulcanico e la tenacia dell'ingegnere siamo persuasi che essi potrebbero vedere la luce in tempi non lunghi.

Un altro tema che è sempre stato a cuore a noi di FIAB Verona è il ripristino della possibilità di attraversamento ciclabile dall'ingresso di piazzale Stefani all'uscita del Geriatrico in entrambi i sensi di marcia quale alternativa alla trafficatissima e pericolosa via Mameli, così com'era



Anna Zenorini nel ciclopark modulare

prima dell'abbattimento della vecchia Maternità e la successiva edificazione dell'Ospedale della Donna e del Bambino. Già qualche anno fa la questione era stata da noi portata all'attenzione dell'allora direttore amministrativo dell'Azienda Ospedaliera, chiedendo di tener conto di

questa opportunità per la cittadinanza, senza però ottenere risultati concreti al di là di una cordiale comprensione della motivazione della richiesta. Purtroppo anche il nostro recente colloquio con Lorenzi ha confermato l'impossibilità di dare seguito alla proposta: a causa di strutture fisse e insormontabili motivi di sicurezza l'accesso e l'uscita continueranno ad essere consentiti solo dalle 7:00 alle 18:00 dalla zona delle celle salme per tutti e, dopo le 18:00, in uscita solo per i dipendenti con tesserino. Tuttavia l'ingegnere ha promesso che se e quando – accadrà probabilmente tra qualche anno – dovessero venire ridisegnate le aree interne del polo ospedaliero che ospitano l'attuale Geriatrico, si studierà come ricavare un percorso ciclabile permanente al riparo dall'operatività di servizio tra l'accesso del passo carraio di via Mameli e il lungadige Attiraglio.

Dopo più di quaranta anni un sogno si è realizzato, ma io non mi stanco di sognare: gli anni trascorrono, il traffico privato a motore sembra ancora duro a calare, però chi coltiva sogni a pedali come me sa che la tenacia e la perseveranza danno frutti preziosi e duraturi. ●



Ciclopark modulare posizionato nell'area verde adiacente alla chiesetta dell'ex parco San Giacomo

LICEO LAVINIA MONDIN: PROGETTO MONDGREEN

di **Alessandro Moroni**

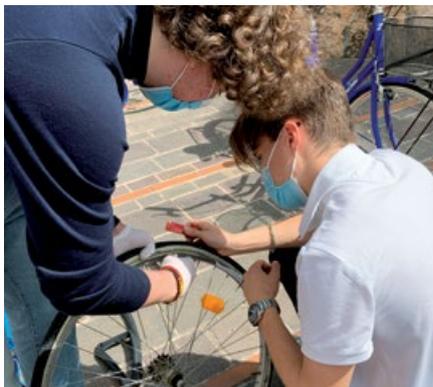
Uno studente racconta l'esperienza

Durante lo scorso anno scolastico, nonostante le difficoltà causate dalla situazione pandemica, la scuola Lavinia Mondin ha deciso di intraprendere un percorso di sensibilizzazione all'utilizzo della bicicletta e, più in generale, alla mobilità sostenibile. Il progetto, che ha preso il nome di MondGreen, aveva (e ha) l'ambizione di sostituirsi alla vetusta "educazione stradale" per formare le studentesse e gli studenti, attraverso metodologie didattiche innovative, al concetto di mobilità sostenibile.

La nostra scuola ha potuto realizzare tale progetto, avvalendosi anche del contributo di professionisti esterni come Francesco Avesani di Netmobility, Valentina Salzani di Hermete, Luca Colombo di Add Value e di alcuni soci di FIAB Verona, grazie ai contributi ottenuti dall'ammissione al bando "Verona formAZIONE & salute" promosso da AULSS 9 Scaligera.

Il progetto si è sviluppato nel corso di alcuni mesi, articolandosi in due interventi formativi che hanno dato esito, da un lato, all'esperienza della ciclofficina, dall'altro, alla progettazione di un'applicazione per il car-pooling.

Molte ragazze e ragazzi hanno aderito



con entusiasmo all'iniziativa, ed io sono uno di questi. In particolare mi sono dedicato all'esperienza della ciclofficina. Mi è piaciuto il modus operandi che è stato approntato, perché ha saputo coniugare sia la dimensione teorica sia quella pratica.

In un primo momento, infatti, i ragazzi e le ragazze che hanno aderito a questo progetto, chiamati mobility starter, hanno avuto un'infarinatura generale da parte di due esperti, precisamente Francesco Avesani e Valentina Salzani, riguardante i temi della città sostenibile, la città a misura d'uomo, l'agenda 2030, i problemi dell'inquinamento. Si sono interrogati sul perché le persone preferiscano spostarsi in auto anziché utilizzare mezzi sostenibili e sull'impatto ambientale (e sociale, nonché estetico) che la scelta dei mezzi implica.

Una volta acquisite tutte le informazioni di base, i mobility starter, insieme ai docenti, hanno deciso di mettersi in gioco e hanno creato una ciclofficina nel cortile della scuola.

Il progetto della ciclofficina si è svolto in due momenti. In una prima fase, teorica, sono state illustrate tutte le componenti della bicicletta e la posizione corretta da tenere in sella; nella seconda fase, invece, i ragazzi si sono cimentati nella riparazione dei velocipedi, grazie al prezioso contributo di Luca Reani e Claudio Bares di FIAB, che si sono messi a disposizione dei ragazzi e, con pazienza, hanno insegnato

loro le operazioni principali per riparare una bicicletta. Dopo l'incontro con i collaboratori FIAB i mobility starter hanno avuto la possibilità di misurare quello che avevano appreso riparando le biciclette della scuola; a tutte le due ruote è stato fatto un controllo a gomme, freni, sella, campanello e luci e, laddove necessario, i ragazzi sono intervenuti per cambiare copertoni e camere d'aria.

Riparare e sistemare queste biciclette ha permesso poi a tutte le classi di utilizzarle per le uscite didattiche.

I ragazzi e le ragazze della ciclofficina non si sono però limitati a riparare le biciclette dell'istituto. L'ultimo giorno di scuola, infatti, hanno aperto la ciclofficina alla comunità scolastica (alunni e genitori) e si sono resi disponibili per la riparazione delle bici di amici e parenti. Nella corso della stessa mattinata, con la collaborazione dei volontari di FIAB, è stato possibile usufruire gratuitamente del servizio di marchiatura della bicicletta.

Anche quest'anno la ciclofficina sarà aperta in alcune giornate per tutti i ragazzi della scuola che avessero voglia di imparare a sistemare le loro biciclette.

Il Lavinia Mondin grazie anche al supporto dei docenti del Dipartimento trasversale ambiente, Chiara Begnini, Maddalena Comparini, Luca Gasparini e Lorenzo Ottaviani, proseguirà nella sensibilizzazione dei ragazzi affinché usino sempre di più la bicicletta e sempre meno i mezzi inquinanti.



RISCALDAMENTO GLOBALE: ANCHE I COMUNI POSSONO FARE QUALCOSA

di Michele Marcolongo

Incontro con Daniele Pernigotti esperto di cambiamenti climatici

Qual è la posta in gioco del fenomeno del riscaldamento globale e quali sono gli ostacoli politici, economici e sociali che frenano la transizione verso un modello di sviluppo più sostenibile? Che cosa possiamo fare come singoli e come comunità? Lo ha spiegato in modo chiaro e coinvolgente Daniele Pernigotti, amministratore delegato di Aequilibria nonché uno dei massimi esperti in tema di cambiamenti climatici lo scorso 17 settembre in sede Fiab, dove era di tappa con la sua “carovana” di biciclette che ogni anno intraprende un lungo viaggio da Venezia – simbolo della fragilità – verso una delle tante capitali europee per portare messaggi e richieste di sostenibilità.

Un'occasione di confronto che, malgrado alcuni imprevisti organizzativi (l'incontro pubblico si doveva tenere in Piazza San Zeno ma all'ultimo minuto si è rotto il generatore “a pedali” che fornisce energia a tutto l'impianto audio), avrebbe meritato una più larga partecipazione di

pubblico, soprattutto in tempi di ripresa dei Fridays for Future.

Pernigotti ha spiegato che fenomeni calamitosi come inondazioni e siccità sono due facce della stessa medaglia, quella del riscaldamento globale che sta cambiando la geografia della Terra sciogliendo l'Artico e alzando il livello dei mari che si riversano inevitabilmente sulle coste.

La correlazione di tali fenomeni con le attività umane produttrici di gas ad effetto serra (CO₂ in primis) è nota da almeno 30 anni, fin dal Summit della Terra di Rio del 1992, soltanto che l'accordo tra le grandi potenze mondiali sulle misure da adottare è arrivato con gravissimo ritardo, non prima del 2005. Nel frattempo i fenomeni di aumento delle temperature e di innalzamento del livello dei mari sono tali che più tempo si perde e più drastiche sono le misure da adottare per riuscire a controllarli. Oggi tutte le potenze sfoggiano programmi ambiziosi: la Cina – che si è convertita al mercato delle energie pulite – prevede emissioni zero entro il 2060; gli Stati

Uniti di Biden hanno annunciato un taglio del 52% delle emissioni di gas serra rientrando così negli obiettivi della Conferenza di Parigi da cui Trump li aveva portati fuori; l'Europa si pone un ambizioso -55% entro il 2030. Fatto sta, comunque, che la più grossa riduzione nella storia delle emissioni di gas serra (-6%) è stata registrata nel 2020, anno della pandemia, ed è inequivocabilmente legata alla frenata delle attività economiche e del traffico.

Un buon contributo lo ha dato l'Europa con l'introduzione del mercato delle quote di emissioni che coinvolge le principali aziende europee responsabili del 45% delle emissioni globali nel Vecchio Continente. Un successo che si riflette nelle quotazioni della CO₂, schizzata, da circa due anni a questa parte, dagli iniziali 3-4 euro per tonnellata fino a 50-60 euro a tonnellata. Pian piano, il criterio del “pago finché inquina”, si sta estendendo anche al traffico marittimo e aeroportuale, a testimoniare la possibilità che diventi una strategia globale.

Ognuno di noi, nel suo piccolo, può sostenere questi processi globali facendo scelte responsabili nello spostarsi, privilegiando mezzi sostenibili; nell'abitare, investendo in efficientamento energetico; riducendo i rifiuti ma anche semplicemente mangiando un po' meno carne.

Il tema dovrebbe investire più da vicino anche il dibattito pubblico cittadino e le amministrazioni comunali che con il Patto dei Sindaci sono diventate parte attiva nel processo di riduzione delle emissioni.

“In concreto – ha spiegato Pernigotti – una amministrazione comunale dovrebbe lavorare sullo sviluppo della mobilità sostenibile, aumentando gli spazi per le bici e la pedonalità. Cominciando proprio col lasciare fuori le automobili dai centri storici. Non vedo altra soluzione”.



Daniele Pernigotti (seduto) con Corrado Marastoni presidente Fiab

L'ULTIMO GIRO DI BOA di Michele Marcolongo

Quali opere partiranno prima delle comunali di primavera?
Intervista all'assessore alla Mobilità Luca Zanotto

Giunti all'ultimo giro di boa prima delle elezioni amministrative della prossima primavera, proviamo a tracciare con l'assessore alla Mobilità del Comune di Verona Luca Zanotto un sintetico bilancio "operativo" delle opere dedicate alla mobilità ciclistica che potranno vedere alla luce prima della fine del mandato, tenendo conto delle emergenze che la città vive sotto l'aspetto dell'inquinamento atmosferico e della recrudescenza del traffico automobilistico che è tornato ai livelli pre-pandemia e tende a lasciare pochi spazi alla mobilità sostenibile.

Assessore, la ciclabile Saval-San Zeno sta finalmente vedendo la luce. Si ha una data di fine lavori?

Sì, per fine ottobre contiamo di dichiarare chiusi i lavori della pista e tagliare il nastro della sua inaugurazione, meteo permettendo. La parte del Saval, quasi completata ad eccezione della parte di via Emo ancora in attesa di una miglioria, servirà da collegamento con la circoscrizione. Qui abbiamo un nodo delicato che congiunge l'area di Ponte Catena con quella di Corso Milano e con il centro città che sarà regolato da una semaforizzazione non semplicissima da realizzare. Comunque i lavori della pista sono già sbarcati in fregio ai campi sportivi ed entreranno presto nella parte di San Zeno.

Quale soluzione si sta adottando per via Emo, dove, lo ricordiamo, c'era una questione di tutela degli alberi? Sarà necessaria una variante in corso d'opera?

In via Emo ci sarà soltanto una miglioria, con la pista ciclabile divisa su due binari a creare due flussi separati, uno pedonale in fregio agli istituti scolastici e un altro, solo ciclabile, nella parte più vicina alla carreggiata. In mezzo le alberature resteranno intatte.

Nella scorsa intervista avevamo parlato del bike sharing. Il raddoppio con 19 nuove

ciclostazioni, in aggiunta alle 20 esistenti, è stato concluso? E che risposta ha trovato nei quartieri più periferici che sono stati finalmente serviti?

Il raddoppio è stato concluso e sono arrivate anche tutte le bici elettriche previste. Abbiamo avuto circa 7-8 mesi di ritardo nella consegna dei mezzi perché le loro batterie erano prodotte a Wuhan, la città cinese epicentro della pandemia mondiale da Covid 19. Detto questo, parlare della risposta dei quartieri è ancora un po' prematuro perché qualsiasi dato che riguarda il 2020 è inevitabilmente falsato dalle vicissitudini della pandemia stessa. Non abbiamo ancora numeri comparabili.



Soltanto alla fine di quest'anno, con in mano la ripresa scolastica e l'ultimo trimestre del 2021, potremo disporre della base numerica necessaria per fare dei ragionamenti.

Parliamo un po' del tratto cittadino della Ciclabile dell'Adige-Sole, da Boscomantico alla Stazione ferroviaria di Porta Nuova. La strategia era suddividere il "progettone" in due lotti funzionali in modo da partire subito con la realizzazione del tratto più facile da via San Marco alla Stazione di Porta Nuova. Che cosa è accaduto?

E' accaduto che non siamo riusciti a portare a casa questa accelerazione. La Regione non ha accettato la nostra proposta di suddivisione in lotti pertanto dovremo bandire l'intero percorso in un'unica gara e poi procedere per stralci. La buona notizia è che la progettazione è stata conclusa, le carte sono già passate in Circostrizione, e stiamo mettendo a punto gli ultimi dettagli per riuscire a bandire la gara entro la fine dell'anno, con la prospettiva di iniziare i lavori nella primavera dell'anno prossimo. Procederemo dunque per stralci anziché per lotti: prima la parte relativamente più semplice da via San Marco che si svolge sul sedime attuale. Poi la parte più complicata a monte.

A monte c'erano dei passaggi critici, ad esempio in corrispondenza di Villa Pullé. Non è che dovremo attendere la riqualificazione del compendio prevista in Variante 29?

La partita su questo e altri punti è stata molto complessa, parliamo di micro-espropri, di cessioni di aree, di rapporti e accordi con una molteplicità di soggetti tra cui Hydro Dolomiti Energia che gestisce la centrale del Chievo, Inps, Consorzio di Bonifica, Consorzio Canale Camuzzoni, soggetti privati e, non per ultimo, le Ferrovie. Sinceramente non vedo l'ora di riuscire a partire con tutto il progetto prima della fine del mandato. Ma il nostro obiettivo immediato, ripeto, è riuscire a bandire la gara. Per quanto riguarda la riqualificazione di Villa Pullé, essa non è in alcun modo di ostacolo perché tutti gli accordi necessari con Invimit, il fondo immobiliare dell'Inps che ha preso in carico il compendio, sono stati definiti. Abbiamo la disponibilità di tutte le aree che ci servono e i conti economici li regoleremo a riqualificazione attuata.

Collegata al tratto cittadino dell'Adige-Sole c'è anche la cosiddetta "Variante dello Stadio", richiesta a gran voce dai residenti per dotare il quartiere di un collegamento sicuro con il centro lungo via Sansovino e via Albere. A che punto siamo?



Il progetto per arrivare fino allo Stadio è inserito nella parte “più facile” (che sarà la prima ad essere realizzata) del collegamento Boscomantico-Stazione, quindi quando lo cominceremo faremo anche la “variante”. Preciso che l’attraversamento del canale non avverrà su una passerella dedicata come inizialmente ipotizzato, perché il Consorzio ci ha vietato di toccare l’argine che ha già problemi statici. Inoltre il dislivello sarebbe stato tale da rendere sconsigliabile quella soluzione. Il superamento del canale avverrà invece con allargamento del ponte esistente di via Albere a cui ci riconetteremo con piccole modifiche alla viabilità.

Nuove ciclabile di Porta Palio: quali riscontri avete? Viene usata?

Usata? La ciclabile è usatissima! E noi siamo contentissimi perché risolve nel migliore dei modi un collegamento di inserimento alla città incanalando un fiume di ciclisti e pedoni. Ci appaga di tutto il lavoro fatto e dei contrasti incontrati. Anche il comitato, che prima era contrario, sta rivedendo la sua valutazione. Il timore dei residenti era che con la pista sarebbe stato impossibile uscire di casa in sicurezza mentre i commercianti avevano paura di perdere o vedere limitato il plateatico. Ora invece è chiaro che un sedime protetto di questa natura svolge una importantissima funzione su Stradone porta Palio. E, per dirla tutta, finalmente si vedono le vetrine dei negozi che prima erano coperte da file di auto in sosta selvaggia.

Ecco un altro intervento richiesto a gran voce dai cittadini: il completamento e la messa in sicurezza del tratto cittadino Valpantena. Che risposte date?

Il completamento, che passa dietro lo svincolo di entrata in tangenziale, per capirci, il Famila all’Esselunga, è già finanziato e andrà a bando entro la fine di quest’anno con la prospettiva di iniziare i lavori entro la fine del 2022. Lo abbiamo detto e lo confermiamo: fine anno. Ce la facciamo. Anche questo.

Poi però bisognerà capire come portare i ciclisti fino in via Betteloni. Ma cambiamo argomento: Pums, quando vedremo il previsto raddoppio delle biciclette? Il documento deve ancora essere approvato...

Il Pums è stato adottato in giunta comunale e non ancora approvato dal Consiglio perché in attesa di Vas regionale. La sola adozione è stata comunque sufficiente a farci accedere ai contributi ministeriali dedicati alle opere prioritarie con cui andremo a finanziare la progettazione preliminare di tutti i percorsi ciclabili previsti dal Biciplan. Come è noto il biciplan prevede di raddoppiare l’estensione della rete ciclabile che attualmente è di poco meno di 100 chilometri. Questo passaggio è importante perché una volta che hai il progetto nel cassetto puoi accedere a tutti i fondi nazionali ed europei per lo sviluppo della mobilità sostenibile. Sul fronte dell’attuazione del Pums possiamo dunque attenderci una accelerazione nei prossimi anni.

Che risposte date alla crescente domanda di mobilità ciclistica proveniente dalle scuole superiori? Il traffico automobilistico è tornato ai livelli pre-pandemia e persiste l'emergenza inquinamento...

Ci sono tre temi da affrontare con i mobility manager scolastici, ma non riguardano solo l’amministrazione. Il primo è certamente quello dell’infrastruttura, che è compito mio. Poi c’è il tema del ruolo dei mobility manager scolastici, che non devono essere una appendice della didattica ma una presenza importante, centrale. Se abbiamo avviato una fase di cambiamento, ad esempio con le corsie ciclabili, lo dobbiamo anche a loro, ma tanto resta da fare anche sul lato dell’educazione e della formazione. Terzo punto: abbiamo capito che nella mobilità ciclistica non può più funzionare alla vecchia maniera che prendo la bici e mi arrangio. Occorre però che tutti facciano la propria parte, compresi gli istituti scolastici che devono organizzare al loro interno dei bicipark, contribuendo così a disincentivare anche il fenomeno del furto, magari sacrificando qualche posto auto per i docenti e il personale di segreteria. Questa è la chiave per lo sviluppo della mobilità scolastica.

Ok, ma prima o poi si dovrà ragionare anche su ulteriori restrizioni all’accesso delle auto entro le mura storiche per lasciare più spazio alla mobilità sostenibile. O no?

Se parliamo delle finestre delle Ztl noi abbiamo fatto due cose, che sono state anche impopolari o comunque mal digerite. Parlo dell’attivazione delle telecamere in uscita che ha creato tante antipatie ma ha sgomberato tantissimo il centro. In questo senso la Ztl oggi è già ristretta e chiusa a sufficienza. Abbiamo inoltre attivato le Apu, le aree pedonali urbane, nelle quali sono vietate anche le bici, ad esempio in Corso Santa Anastasia. Bisogna invece lavorare sullo scarico delle merci non deperibili. Il City Logistic non ha funzionato e noi nel Pums abbiamo previsto gli hub di prossimità, che vanno organizzati, magari in collaborazione con le stesse associazioni di categoria, come micro-hub, che potranno essere sia pubblici che privati, in maniera tale da spingere alla sostenibilità dell’ultimo miglio. Del resto ci sono già dei corrieri che in centro consegnano in riscio. In questo modo si riduce il traffico più inquinante e più ingombrante. ●

CERCHIO DANNEGGIATO

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

Chi non ha visto (purtroppo) in giro, nelle rastrelliere, delle biciclette con le ruote “piegate”: un brutto “regalo” causato da una manovra sbagliata o un vandalo.

Se il cerchio non è in metallo (acciaio o alluminio) ma in materiale composito (carbonio) bisogna sostituirlo.

Quando il cerchio non è molto piegato si può provare ad allentare tutti i raggi e lasciarlo a riposo qualche ora: se ritorna dritto allora non si è snervato e, dopo averlo minuziosamente ispezionato per escludere presenze di cricche, si può provare a ricentrare la ruota.

Se l'ammaccatura è di entità ridotta si può provare a raddrizzarla con un apposito attrezzo:



La sostituzione del cerchio va effettuata con uno compatibile per diametro (28”, 26”, etc), larghezza, numero raggi, sistema frenante (a pattini o freno a disco), tipo di bicicletta (corsa , MTB, city, e-bike).

Per eseguire l'operazione bisogna fissare il cerchio (dal mozzo) in una morsa ed allentare tutti i raggi



posizionare sul cerchio da sostituire quello nuovo



e fissarli con nastro adesivo da carrozziere (nastro carta)



spostare un raggio alla volta dal cerchio vecchio ...

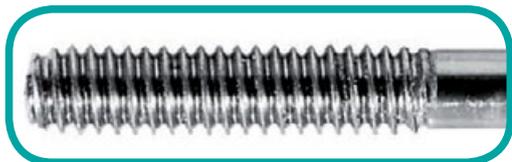


... a quello nuovo



In caso si debba sostituire uno o più raggi rotti, se ne devono utilizzare di medesimo materiale (acciaio, alluminio, carbonio,...), diametro (1, 2, 1, 4, 2millimetri), forma (tondi, piatti) e lunghezza.

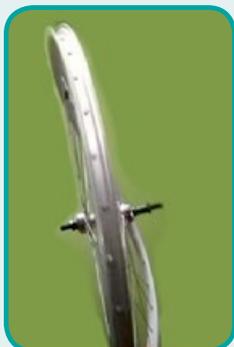
In officine ben attrezzate e dove si ha un occhio di riguardo per il riciclo dei materiali (come in quella FIAB di Verona ☺) è possibile modificare un raggio più lungo, di recupero, per ottenerne uno della lunghezza voluta; essendo la filettatura non per asportazione di materiale ma per rullatura viene utilizzata un'apposita attrezzatura



il filetto rullato ha diametro maggiore del corpo raggio

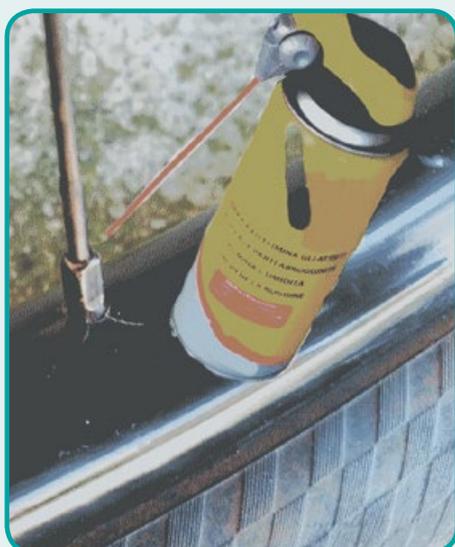


Consigli del Nonno



In emergenza, con una ruota veramente storta e da buttare, per tornare almeno fino a casa si può tentare un raddrizzamento parziale salendoci sopra lateralmente: toglierne lo sgancio rapido, metterla orizzontale sul terreno tenendola ferma con un piede, fare leva sul mozzo con un movimento repentino dell'altro piede.

Se il raggio è molto ossidato, c'è la possibilità che si tranci provando a svitarne il nipplo; se si avverte questo pericolo, prima di fare danni, si può provare a mettere una goccia di lubrificante, lasciarla agire qualche minuto e poi, tenendo fermo il raggio con una pinza, provare a svitarne il nipplo.



LARGO AL FACTOTUM DELLA FIAB

INTERVISTA A FEDERICO GIRARDI... di Michele Marcolongo

Da anni è il cuore e il motore della ciclofficina Fiab, impegnato anche sul versante della divulgazione delle competenze tecniche attraverso la rubrica “Tutorial bici” che trovate in ogni numero di questa rivista. Ma il particolare mix di metodo e creatività che caratterizza Federico Girardi trova applicazione in ogni campo dell’associazione. A lui, per esempio, si deve l’ideazione e la realizzazione dell’ingegnoso sistema di oscuramento delle vetrate che consente le proiezioni nella saletta conferenze Fiab. Un vero factotum, che a differenza del celebre Figaro dell’opera musicale, si distingue per la sua quasi proverbiale riservatezza.

Come è iniziata la passione per la meccanica della bicicletta?

E’ nata da autodidatta, assieme ad altri amici d’infanzia, ma l’impennata di conoscenze e passione si è verificata con l’ingresso nella ciclofficina popolare “La Scatenata” che ha svezato tanti ciclomeccanici veronesi.

Cosa fai in realtà nella vita?

Sono un marito full time e nel tempo libero faccio il progettista industriale e project manager. Significa che penso, disegno, prototipizzo, industrializzo e metto in produzione seriale componenti per la saldatura autogena.



Federico Girardi

Ti sei approcciato alla bici come hobby o come mezzo di trasporto?

Inizialmente facevo dei percorsi tecnici in MTB, poi l’ho usata soprattutto per gli spostamenti urbani sul percorso casa-lavoro.

Quando hai incrociato la Fiab?

Un pomeriggio ero imbottigliato nel traffico di Basso Acquar e pensavo: “Questa scena mi ricorda qualcosa...”. E mi è venuta alla mente un’immagine del film “Un giorno di ordinaria follia”... Ho dunque pensato che dovevo assolutamente far qualcosa per non impazzire e così ho iniziato ad andare al lavoro in bici. In questo periodo mi sono avvicinato all’associazione. Sono iscritto dal 2006 circa, presidente allora era Paolo Fabbri e la sede era a San Zeno.

Come funziona la ciclofficina? Che tipo di utenza richiama?

La ciclofficina è aperta a tutti, quindi l’utenza è variegata; chi viene per un consiglio, chi per un problema, si cerca di dare risposta a tutti. Se c’è qualcosa che non si conosce ci si documenta e la si impara insieme. In questo modo si sviluppa la creatività e credo che questo vada a braccetto con il riciclo. Piuttosto che ricomprarla nuova, è meglio aggiustarsela o rifarsela. La ciclofficina ha anche questo spirito. La ruota non la cambiamo, la raddrizziamo.

Chi vuole, e chi può, lascia un contributo che ci consente di ricomprare gli attrezzi o i materiali (toppe mastice, cavi). Accade che ci portino bici da riparare ed adottare. Per deformazione professionale l’approccio ai problemi avviene con la tecnica dei “5 perchè” in questo modo sopperisco alle lacune formative di ciclomeccanica.

Come ti sembra sia cambiata (da ciclista urbano) la mobilità negli ultimi 15-20 anni a Verona?

Noto che ci sono più rastrelliere di una volta, anche se ci sono ancora dei punti carenti, come alla biblioteca civica. E’ un peccato, perché la città è famosa proprio per la rastrelliera “modello Verona”, comoda e sicura. Anche per quanto riguarda le strade, ci è stato dato

più spazio a livello di ciclabili, e parlo di piste non solo di corsie. Per il resto sono sia ciclista che automobilista, un compromesso che accetto. Come il nostro Marco Passigato (socio Fiab Verona, per anni nel direttivo nazionale dell’associazione, ndr) anch’io sono per le città 30, cioè con un limite di velocità molto basso: si va tutti più piano ma ci si muove meglio. Purtroppo siamo molto lontani da questo modello, e nel frattempo anche le macchine sono cresciute in numero.

Chi o che cosa dovrebbe spingere il cambiamento: la politica? Il mercato (vedi sviluppo cicloturismo)? Una spinta dal basso?

Va detto che la Fiab sta facendo un buon lavoro nel tenere viva l’attenzione sui ciclisti, continuando a pungolare le istituzioni. Secondo me c’è una componente molto pratica, nel senso che ci si rende conto che muoversi in macchina diventa sempre più impraticabile, e una componente di presa di coscienza da parte delle persone. Alcuni scelgono la bici, altri il monopattino, ma i tanti messaggi sui pericoli dell’inquinamento e degli eventi estremi legati al cambiamento climatico stanno facendo breccia.

I temi ambientali sono spesso fattori di mobilitazione tra i giovani, vedi per esempio il movimento dei Friday For Future. Cosa è cambiato da quando tu eri uno studente?

E’ cambiato molto. Ai miei tempi si girava in motorino con la marmitta elaborata. Anch’io non badavo molto ai temi ambientali, solo più tardi mi sono posto certe questioni. Ora la situazione è più varia e talvolta portata agli estremi: c’è ad esempio chi bada a vestire ecosostenibile. Comunque ci sono ancora ampie sacche di disinteresse o scarsa sensibilità. In ufficio, per dire una piccolezza, capita spesso di trovare condizionatore acceso e finestre aperte. Io sono noto per essere quello che le chiude. ●

LINK [HTTPS://IT.WIKIPEDIA.ORG/WIKI/CINQUE_PERCHÉ](https://it.wikipedia.org/wiki/Cinque_perché)



Muffin salati.....

di **Paolo Pigozzi**

Che pedalare aiuti a prevenire malattie metaboliche (diabete, obesità) e cardiovascolari (infarto cardiaco, ipertensione arteriosa, ecc.) è noto da tempo. Alcuni studi recenti hanno messo in luce come questo vantaggio passi anche attraverso un buon equilibrio del microbiota intestinale (termine che attualmente viene preferito a quello di flora batterica intestinale), che interagisce costantemente con il nostro organismo ed esercita un ruolo fondamentale nella regolazione del sistema immunitario e del metabolismo. Uno studio (Molecular Metabolism Volume 36, June 2020, 100976) ha reso evidente che le alterazioni del microbiota intestinale (ottenute, ad esempio, con una esposizione prolungata agli antibiotici) possono contribuire all'origine delle malattie metaboliche e cardiovascolari oltre che di molti altri disturbi cronici. Riassumendo: pedalare per avere un buon equilibrio intestinale (Medicine & Science in Sports & Exercise, April 2018, Volume 50, Issue 4,747-757), che rinforza il sistema immunitario, che riduce la necessità di antibiotici, che riduce il rischio metabolico e cardiovascolare. Un circuito virtuoso.

INGREDIENTI

farina integrale di farro	500 g
zucca e carote cotte a vapore e frullate	un bicchiere
cipolla	una
olio extra vergine d'oliva	mezzo bicchiere
malto di riso	un cucchiaino
latte d'avena	q.b.
lievito istantaneo	una bustina
noce moscata e sale	q.b.

PREPARAZIONE

Muffin: piccoli tortini morbidi, che stanno sul palmo della mano e si consumano quasi in un sol boccone. Comodissimi da portare nel tascapane durante una uscita. La ricetta può variare in funzione dei gusti e, soprattutto, di quello che si trova in casa o nel frigo. Il risultato è sempre ottimo. Tritate la cipolla e stufatela in un cucchiaino d'olio. Dopo qualche minuto aggiungete il frullato di verdure e il malto. Insaporite con la noce moscata, salate e riunite tutti gli ingredienti, mescolando per ottenere un impasto molto morbido ma non liquido (se serve, aiutatevi con qualche cucchiaino di latte di avena). Riempite fino a tre quarti gli stampini per muffin. Mettete in forno caldo a 170 gradi per 15 minuti (fate la prova stecchino).



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





Isole Borromee

TOUR DEI CENTO LAGHI: VIAGGIO IN BICI TRA CULTURA E NATURA

di **Claudia Salvi**

Che a Ferragosto potesse far caldo era prevedibile, forse non era immaginabile che sull'Italia arrivasse l'ondata di calore denominata "Lucifero".

Mentre tutti i telegiornali e le radio consigliavano ai cittadini di restare

rigorosamente a casa nelle ore più calde, un gruppo di indomiti ciclisti della Fiab di Verona, partiva comunque per la CICLO-VACANZA, dopo un anno di chiusura a causa della pandemia.

La prima tappa, la più lunga e anche la più faticosa a causa dei 40 gradi di temperatura, ha avuto qualche "vittima".

Due cicloviaggiatrici, infatti hanno avuto bisogno di qualche aiuto supplementare: un po' d'ombra, posizione antishock e barrette energetiche hanno risolto la situazione.

Ma quando, nel corso del viaggio, difficoltà, pendenza o stanchezza si facevano sentire il gruppo aveva un'altra carta da svelare....



Ingegneria idraulica sull' Adda

Natalino residente a Valdagno, ma iscritto alla FIAB di Verona, non dovendo più spingere la moglie, passata all'e-bike si è offerto con generosità di spingere i ciclisti un po' stanchi.Se erano cicliste era meglio.

Ma tornando a noi, il tour dei 100 laghi organizzato dalla Fiab di Verona nella settimana di Ferragosto ha avuto come città di partenza la bella Verona ed ha attraversato 3 Regioni (Veneto, Lombardia e Piemonte) e toccato 8 laghi (Garda, Iseo, Como, Maggiore, Orta, Comabbio, Monate e Varese) ed alcune città importanti quali Brescia, Bergamo e Milano che viste nel periodo ferragostano sorprendono piacevolmente.

Quando non eravamo sui laghi abbiamo percorso lunghi tratti lungo i fiumi Adda e Ticino, e poi ancora acqua ma stavolta imbrigliata dal genio umano: i Navigli della Martesana in entrata e il Naviglio grande in uscita da Milano.

Il gruppo iniziale di 36 ciclisti è diventato poi di 40 con l'adesione di quattro ciclisti della Fiab di Novara; da registrare poi i piacevoli incontri con altri soci FIAB di Varese che con competenza hanno ci hanno accompagnato in tratti da loro ben conosciuti.

Allè guide, Marco e Fabrizia, è stato affidato il difficile compito di tenere unita la squadra e di soddisfare le diverse esigenze dei partecipanti che per lo più erano "diversamente giovani", ed oserei aggiungere anche "diversamente ciclisti", nel senso che bici a pedalata assistita



Ninfee sul lago di Comabbio

hanno dovuto convivere con le velocità delle bici muscolari.

Di grande aiuto per la gestione del gruppo sono stati due elementi: il fischietto della guida, che annunciava il ritorno in sella per il prosieguo del viaggio, e Riccardo 20 anni "mascotte" del gruppo che si è fatto benvolere da tutti e che, purtroppo per lui, si è trovato in vacanza con un gruppo di diversamente giovani. È stato sicuramente di grande aiuto per le guide in quanto aggiornava costantemente il gruppo viaggiante, andando avanti e indietro per l'intera fila, comunicando con regolarità velocità media, temperatura, località attraversate,

particolarità geografiche ed artistiche della zona e chilometri percorsi. Di qui il nuovo nome di WikiRicky.

Il fischietto, sicuramente utile per il ritorno in sella, creava un po' di ansia durante le pause ristoratrici, di soli 15 minuti, che dovevano prevedere 40 caffè e una coda di 40 persone per poter usufruire dei servizi igienici; così a volte capitava che al suono del fischietto si dovesse rinunciare a bersi un caffè o a riempirsi d'acqua la borraccia, ma pazienza, prima o poi ci si riusciva!

Il fischio comunque rappresentava sempre un momento di grande ansia specialmente per i "portatori di prostata".



Isola di San Giulio

Ancora qualche particolarità relativamente al gruppo dei diversamente giovani. All'interno del gruppo si notavano le magliette di Fiab Prato. Incuriosita dai quattro ciclisti, mi sono avvicinata per scoprire cosa organizzava la Fiab a Prato. Mi aspettavo di sentire un accento locale, ed invece sento un accento vagamente siciliano, scoprendo così che dei 4 pratesi uno è di Enna, uno è di Catania, gli altri due sono toscani, ma nessuno di Prato, semplicemente abitano a Prato. L'Italia è bella perché varia.

Il tour è stato davvero indimenticabile. Oltre alla bellezza dei luoghi visitati ci sono state alcune perle che hanno reso il viaggio ancor più interessante, come la visita al villaggio operaio Crespi d'Adda, riconosciuto dall'Unesco come Patrimonio dell'umanità, sorto nel 1876 su di un territorio fino ad allora incolto in prossimità del fiume Adda. L'esperimento totale "crespese" durò cinquant'anni ed ebbe termine nel 1929 nel periodo della "Grande depressione" economica che alla fine degli anni Venti,

colpì l'economia mondiale riducendo su scala globale produzione, occupazione, redditi, salari, consumi e risparmi. Oggi la fabbrica non è più in funzione mentre l'abitato ospita una comunità in gran parte discendente di coloro che vi vissero o lavorarono. Altra visita guidata interessante è stata la città di Omegna, piccolo comune di 14.450 abitanti nella provincia di Verbania-Cusio-Ossola in Piemonte posto all'estrema propaggine settentrionale del lago d'Orta. Una particolarità del Lago d'Orta è la Nigoglia (con l'articolo determinativo rigorosamente femminile) l'unico emissario tra quelli dei grandi laghi prealpini che scorre verso Nord: "il fiume che va in su" secondo il detto popolare. Il fatto che il Lago d'Orta sia un po' più alto del Lago Maggiore spiega la singolarità di tale fenomeno e da qui l'orgoglio degli omegnesi, chiamati "i lupi" (animale che campeggiava sull'antico stemma comunale), nel motto riportato sull'edificio del Comune di Omegna: "La Nigoeuja la va in su; e la legg la fem nu!", ovvero: "La Nigoglia scorre in su;

e la legge la facciamo noi!". Sempre ad Omegna è interessante la visita al Parco letterario e didattico della Fantasia per i bambini "Gianni Rodari" che mira a far conoscere lo scrittore Gianni Rodari, nato appunto ad Omegna, e il "suo metodo della fantasia" ai più giovani.

Dopo Omegna la visita è proseguita all'isola di San Giulio detta anche "l'isola del silenzio", una sorta di luogo magico. Salite le scalinate si percorre una stradina ad anello, un vicolo del silenzio e della meditazione che percorre tutto il perimetro dell'isola. Al centro si può intravedere l'Abbazia Benedettina Mater Ecclesiae, dove vivono le monache di clausura, mentre sul lato esterno si alternano palazzi ecclesiastici e case colorate abitate da poche persone. Lungo il percorso ci si può fermare a leggere e riflettere sugli aforismi scritti sui muri e ad ammirare il bellissimo panorama.

Il tour dei 100 laghi è stato organizzato in modo eccellente, con spunti interessanti sia a livello culturale che naturalistico. Siamo ora tutti in attesa di conoscere quale sarà il tour proposto per il prossimo anno. ●



BICIVIAGGIO FIAB LUNGO IL RENO DA HEIDELBERG A COLONIA

..... di Franco De Grandis

Un viaggio nel cuore dell'Europa tra città colme di storia e di arte e paesaggi magici con fiumi, boschi, vigneti e castelli, lungo l'Eurovelo 15, nei giorni delle piene devastanti.

Era un viaggio programmato per la scorsa estate, ma il suo recupero quest'anno, dopo un po' di ansie per le note precauzioni e green pass, è stato vissuto con particolare gioia: finalmente si è tornati a pedalare insieme nelle belle ciclabili del centro Europa.

Unico imprevisto, affrontato e risolto brillantemente, senza correre alcun rischio, è stato la piena dei fiumi che ha fatto danni e vittime proprio nelle zone e nei giorni del nostro itinerario.

Ad Heidelberg, la storica città universitaria in riva al Neckar, tempio della cultura romantica dell'Ottocento, il 12 Luglio, si è fatta una visita con guida durante il mattino.

Si sono così ammirati i palazzi e le chiese antiche lungo la "Hauptstrasse", tra cui la "Vecchia Università" e la "Nuova Università" accanto alla torre trecentesca che faceva parte della cinta muraria antica.

Con una comoda funicolare siamo saliti allo Schloss, il grande castello in arenaria rossastra che domina Heidelberg, cannoneggiato dai Francesi nel 1693,

ma che conserva uno splendido palazzo quattrocentesco, mura e torri suggestive. Al pomeriggio, scaricate le bici dal carrello, inizia il percorso sulla ciclabile verso il Reno e poi verso Worms (sono in tutto 45 Km) con la sua celebre Cattedrale (Dom St.Peter).

Abbiamo così fatto conoscenza con lo stile romanico-renano di questa chiesa con due absidi, per noi del tutto inusuale. All'interno, oltre all'arredo barocco, campeggiano sculture che ritraggono Martin Lutero, il quale, proprio di fronte al Duomo difese le sue tesi davanti all'imperatore Carlo V nel 1521.

Il giorno dopo si è ripresa la ciclabile in direzione Magonza passando per Oppenheim. Intanto il cielo, da minaccioso che era, ha cominciato a scaricare una consistente pioggia che ci ha costretto a cercare riparo.

Poi con un clima ancora minaccioso, ma sopportabile si è fatto un percorso lungo il Reno circondati da colline coperte da bellissimi vigneti giungendo a Magonza.

Da Magonza si è proseguito il giorno dopo lungo la ciclabile che segue la parte più sinuosa del percorso del fiume che si snoda tra monti laterali: famosa la rocca

legata alla leggenda della Lorelei, una sirena che avrebbe ammaliato i marinai mandandoli a sbattere sulle rocce.

In realtà qui il fiume si stringe, aumenta di velocità e presenta anse molto strette e pericolose.

Qualche ciclabile presenta lunghe pozzanghere, ma si riesce a proseguire, con poche deviazioni.

Dopo circa 80 Km siamo giunti al nostro albergo a Boppart: una ridente cittadina in una zona paesaggistica lungo il Reno con una storia di turismo che risale all'Ottocento ben evidente nell'arredo dell'Hotel.

Giovedì 15 si è ripartiti verso Coblenza giungendo al celebre "Deutsches Eck", cioè l'angolo della Germania, dove si ha la confluenza del Reno e della Mosella in un punto spettacolare dominato dal grande monumento equestre di Guglielmo I.

Intanto giungono notizie sempre più preoccupanti sulle piene dei fiumi: i ristoranti lungo la riva stanno sgombrando in fretta l'arredo e ci dicono di andare a rifocillarci in un ristorante vicino, ma in posizione più elevata.

Giunge anche la notizia che l'hotel



Il gruppo al Deutsches Eck a Coblenza



Il gruppo sul Ponte Vecchio di Heidelberg

dove si doveva pernottare è in una zona parzialmente allagata.

Giustamente la nostra guida fa sospendere al pomeriggio l'uso delle biciclette, caricate nel traino del bus, dato che sarebbe stato assurdo correre dei rischi, soprattutto in una circostanza in cui tutti erano mobilitati nei soccorsi alle zone più colpite.

Così, mentre si cerca una soluzione per la notte, si è proposta un'escursione (sicura) al Castello di Eltz: una visita molto interessante ad un antico castello, dall'aspetto veramente fiabesco, dotato di arredi antichi, non lontano da Coblenza.

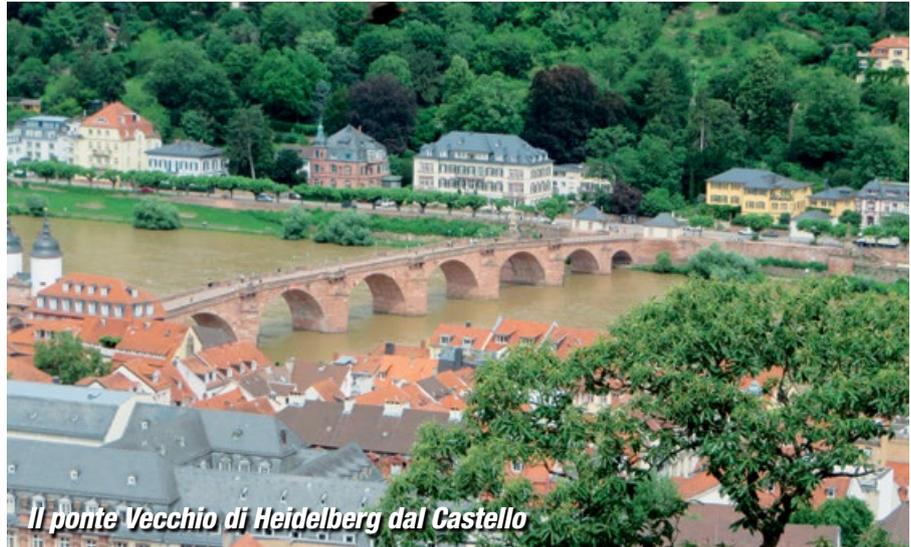
Intanto con l'agenzia si è risolto il problema dell'hotel sostituendolo con uno nella zona di Bonn, e così, il giorno dopo, venerdì 16 Luglio, si è pronti per la visita alla città, celebre, tra l'altro, oltre per essere stata capitale della Germania Ovest, per aver dato i natali a Beethoven.

La visita alla città, con il Palazzo del Principe Elettore oggi trasformato in importante Università, si è articolata per gruppi: qualcuno ha visitato la casa di Beethoven, altri il museo Arithmeum dedicato agli strumenti di calcolo che hanno accompagnato lo sviluppo scientifico.

Al pomeriggio si è ripreso il bus giungendo a Colonia.

L'hotel era situato in centro vicino alla stazione che si attraversa a piedi essendo le linee ferroviarie sopraelevate.

La Cattedrale di Colonia è un capolavoro esemplare dello stile gotico, realizzato con altezze vertiginose in un incredibile susseguirsi di guglie, di archi rampanti, di pietre lavorate così finemente da sembrare merletti e di vetrate policrome altissime.



Il ponte Vecchio di Heidelberg dal Castello



Il castello di Eltz



L'Eurovelo 15 tra Reno e vigneti

Dopo una visita compiuta al sabato mattina con guide alla città, vedendo tra l'altro alcuni resti della città romana, nel pomeriggio si è raggiunto Strasburgo, in tempo per una visita al centro storico, alla Petite France e infine alla cattedrale gotica che abbiamo vista nel tardo pomeriggio, inondata di un sole dorato che esaltava il colore caldo della pietra.

Infine alla domenica il viaggio di ritorno in Italia con il bus con bici al seguito.

Gli eventi atmosferici ci hanno fatto perdere qualche tratto del percorso programmato in bici, ma l'organizzazione con Michele Mutterle, affiancato da Laura Russo, ha saputo supplire con

ottime soluzioni che hanno arricchito il ciclotour.

Un lungo e meritato applauso finale di tutto il gruppo ha rappresentato la giusta conclusione del viaggio. ●

POST SCRIPTUM

Per chi volesse vivere una sintesi del viaggio, su **Youtube** si trova una fotocomposizione di 23 minuti con musiche di *Beethoven* (nato a Bonn) e di *Offenbach* (nato a Colonia): basta cliccare su: <https://youtu.be/n2vBSeTdUsA>, oppure cercare su Google: **Youtube Fiab Reno 2021**.



DA TARVISIO A GRADO, DIARIO DI UNA CICLOVACANZA FAI DA TE

di **Franco Zanella**

Dopo Aquileia si inizia a sentire l'odore del mare. Subito è solo una sensazione, poi, man mano che passano i metri, diventa un'atmosfera che promette calore, sale sulla pelle, sudore e sabbia nel costume. Gli ultimi colpi di pedale li diamo in un doppio stato di grazia: la soddisfazione di avere completato anche stavolta il nostro percorso e la prospettiva di trascorrere due giorni di relax di fronte al mare nella Pineta di Grado.

Siamo di nuovo noi, i ciclovacanzieri fai-da-te della Verona-Bressanone dello scorso anno, ma se possibile ancor più allo sbaraglio, con la partenza in forse fino a pochi giorni prima del via, qualche acciaccio in più, qualche allenamento in meno e le bici sistemate in fretta.

Però soprattutto con un percorso scelto all'ultimo momento, da Tarvisio a Grado, sicuramente affascinante ma di cui sappiamo veramente poco, per cui partiamo per questa avventura con lo spirito combattuto e la sensazione che vedremo luoghi e paesaggi molto belli ma a costo di imprevisti e tribolazioni.

28 giugno 2021

Così ci tocca iniziare con un giorno di organizzazione logistica: trasferimento a Tarvisio, scarico della truppa e di tutto il necessario, corsa a Udine per parcheggiare le auto che ritroveremo più avanti e ritorno a Tarvisio in treno.

In totale più di otto ore di viaggio.

Un po' di tempo però ci rimane e lo impieghiamo facendo un'escursione ai laghi di Fusine con gita in barca sullo specchio d'acqua color smeraldo godendoci una deliziosa cena in riva al torrente.

29 giugno 2021

Il giorno successivo, la colazione in giardino nello scenario della foresta millenaria di Tarvisio ci dà la sveglia e la carica per la nostra prima giornata di viaggio, anche se iniziamo la nostra discesa verso il mare con una salita.

Per quanto dolce, il dislivello di 100 metri tra Tarvisio e Camporosso, spartiacque tra Adriatico e Mar Nero, si fa sentire nelle nostre gambe poco allenate.

Raggiunto lo scollinamento però la pista, già bella, diventa piacevolissima.

Il primo tratto italiano della ciclovia Alpe-Adria, che nella sua totalità unisce Salisburgo a Grado, è ricavato nella sede della ex ferrovia. Il fondo è perfetto, le indicazioni precise e il percorso bellissimo. Si passa tra boschi, prati, anse di valli, vecchie stazioni riadattate a ristoranti e paesini arroccati ai pendii.

Ecco: in uno di questi faccio una personale divagazione a caccia di ricordi. La "Caserma Medaglia d'Oro Alpino D'Incau Solideo" di Ugovizza è ancora l'edificio più imponente del paese, ma il contesto è così cambiato che i ricordi che cerco rimangono rintanati e non vogliono uscire. Il cortile della caserma funge ora da isola ecologica e il grigio e quasi diroccato paese cristallizzato nella mia memoria è ora una ridente e colorata località turistica.

Non affiora alcuna traccia delle durezze, delle fatiche, delle condivisioni e delle soddisfazioni vissute lì e, come un viaggiatore sceso alla stazione sbagliata, rimango per qualche minuto a guardarmi intorno spaesato.

Alla fine, per non ripartire proprio a mani vuote, mi ritrovo a farmi una brutta foto

in posa regolamentare nella guardiola davanti al portone, sottolineando involontariamente ancora di più quanto sia inutile cercare tracce che tutto il contesto vuole cancellare.

Alla ripartenza la discesa della ciclabile riprende bella, varia ed entusiasmante come e più di prima, con ponti, viadotti e gallerie da ferrovia di montagna del secolo scorso, e noi approfittiamo del percorso anche per cercare refrigerio nelle acque del fiume Fella e sotto la cascata di Cadramazzo.

In mezzo ci concediamo un pranzo al sacco con l'ottimo pane e gli ottimi salumi e formaggi locali seduti su una panchina sotto un grande tiglio nel centro di Pontebba, a pochi metri da quello che fu il confine tra l'Impero Austriaco e il Regno d'Italia.

E alla fine, come siamo partiti, concludiamo la nostra discesa con una salita, al termine della quale troviamo la piazza di Moggio Udinese dove c'è l'albergo prenotato, che indubbiamente non è ameno come quello del giorno prima, e anche la cena nella vicina locanda si rivela meno suggestiva e appetitosa della precedente, ma dopo quasi 60 km ci facciamo bastare tutto quanto.

30 giugno 2021

L'albergo, dicevamo, si trova nella piazza di Moggio Udinese, ma non è da solo. A pochi metri da lì ci sta infatti anche la chiesa col suo bel campanile che alle sette in punto si esibisce in una scampanata tanto potente quanto lunga per assicurarsi che nessuno, per quanto abbia il sonno pesante, rimanga addormentato. E anche noi, per quanto provati dalla pedalata di ieri e con il sonno in modalità vacanza, non possiamo esimerci dall'obbedire con qualche mugugno a questa perentoria sveglia.

Tutti in piedi quindi, colazione, preparativi e via verso Venzone, la nostra prossima destinazione.

Tappa corta, ma con qualche imprevisto. Poco dopo la stazione di Moggio la ciclabile si interrompe e i cicloturisti vengono deviati sulla statale. A noi però l'idea di pedalare in mezzo al traffico non piace per niente quindi, dopo i consigli di due cicloturisti tedeschi che compiono il nostro percorso a ritroso e dopo un

breve consulto, decidiamo per una via alternativa: c'è una strada secondaria, sterrata per più di metà e parzialmente chiusa al traffico per lavori, che costeggia la riva destra del Fella fino al ponte di Carnia.

Il profilo presenta una serie di dolci saliscendi e ci guida alla scoperta di angoli di pace con ruscelli, cascate e piscine naturali che la gente del posto usa come spiagge per rinfrescarsi, prendere il sole e perfino per tuffarsi dalle rocce.

Un brivido ci coglie al momento di dover attraversare il trafficato ponte di Carnia, ma una rigorosa fila indiana e una buona dose di cautela ci permette di raggiungere la riva sinistra del fiume senza problemi.

Siamo nel punto dove il Fella e il Tagliamento si congiungono e qui la ciclovia alterna tratti di statale non evitabili a tratti su strade secondarie.

Una di queste strade secondarie passa per il vecchio paese di Portis e ci fa vivere un'esperienza particolare. Portis si trova a poca distanza dall'epicentro dei due terremoti che nel maggio e nel settembre del 1976 devastarono questa parte di Friuli. Gli ingenti danni, ma soprattutto la posizione dell'abitato costantemente minacciato dalle frane che si erano staccate dal monte sovrastante, convinsero le autorità e la popolazione a ricostruire il paese a qualche centinaio di metri di distanza dal sito originario.

Fu così che gli edifici danneggiati rimasero per anni nello stato lasciato dal terremoto, compresi gli arredamenti e gli oggetti contenuti. Per noi militari di leva degli anni Ottanta era uno dei pochi diversivi che offriva la zona e ogni tanto ci avventuravamo alla scoperta di questo "paese fantasma".

Oggi nel vecchio abitato di Portis si trova un'installazione dell'università di Udine che, in collaborazione con altri enti, monitora l'attività sismica della zona e offre un percorso guidato tra edifici rimasti, tracce di edifici mancanti e altri ancora risanati con tecniche sperimentali.

E arriviamo a Venzone e, dopo aver sistemato i bagagli e preso possesso delle camere nell'agriturismo prenotato, inforchiamo nuovamente le bici per visitare il borgo e pranzare.

Venzone è stato eletto "Borgo dei Borghi" nel 2017 ed è veramente un luogo suggestivo.

I vicoli, le piazze, le mura, il duomo e tutto l'impianto medievale ben conservato non nascondono comunque la storia recente. Parliamo ancora del terremoto del 1976: come i paesi vicini anche Venzone ha subito una pesante distruzione, ma qui, vista la particolarità, la ricostruzione è stata attentissima. Ricordo ancora (sono sempre i miei ricordi di alpino degli anni Ottanta) le enormi distese di pietre identificate se possibile una per una



Gruppo prima di minare

con l'aiuto di vecchie fotografie, quindi raccolte, catalogate e numerate per essere risistemate al loro posto originale durante la ricostruzione.

Uno sforzo immenso che però ha permesso di restituire al borgo il fascino originale, aumentato dalla percezione della passione messa nella ricostruzione. Dopo la visita torniamo all'agriturismo e qui una parte del gruppo rimane per un pomeriggio di relax campagnolo, mentre l'altra, non paga della pedalata mattutina, ne approfitta per salire le rampe del monte San Simeone toccando i paesi di Bordano e Interneppo. In questi due paesi è diffusa l'usanza di decorare le case con bei murales principalmente con soggetti di farfalle, tanto che Bordano è conosciuto proprio come "il paese delle Farfalle".

Arrivati a Interneppo, da dove si gode una bella vista sul Lago dei Tre Comuni, giriamo le bici e rientriamo, ma negli ultimi chilometri facciamo in tempo a goderci il brivido di una improvvisa tempesta di vento. Arriviamo giusto in tempo per evitare il temporale e per un'ottima cena, durante la quale veniamo sorpresi da un meraviglioso arcobaleno.

1 luglio 2021

Al mattino l'aria è pulita e frizzante, il temporale di ieri sera ha spazzato via l'umidità, il cielo è azzurrissimo e le montagne circostanti sembrano vicinissime. Partiamo per Udine oggi, tappa lunga ma, pensiamo noi, pianeggiante attraverso la campagna.

Attraversiamo il Tagliamento e iniziamo a scendere lungo la sua riva destra per una strada piacevole che attraversa un bosco e sbuca nei pressi di un ponte dove riattraversiamo il fiume e ci gettiamo nella pianura verso Osoppo prima e Gemona poi, passando per una campagna sempre varia e ordinata lungo stradine frequentate quasi esclusivamente da ciclisti e trattori.

Verso l'ora di pranzo ci spostiamo in direzione sud-est verso le prime colline e raggiungiamo il centro di Buia dove troviamo una solitaria e assolata piazzetta in cui consumare i panini comprati la mattina e un baretto per un caffè.

I chilometri fatti fin qui sono già quasi trenta, ma sappiamo che oggi la tappa sarà lunga, quindi ci rimettiamo presto in sella.

Quello che non sappiamo invece è che da qui in avanti il profilo altimetrico cambia e inizia un saliscendi con rampe talvolta molto accentuate.

Il paesaggio è stupendo, una delle più belle campagne in cui abbiamo pedalato: un territorio molto curato con coltivazioni varie e piccoli borghi.

La bellezza dei luoghi però non compensa la fatica e ci troviamo più di una volta a dover spingere le bici per superare gli ultimi metri di qualche ascensione.

Dopo l'ultima di queste, iniziamo una discesa che in breve tempo ci porta ad attraversare i paesotti della cintura periferica di Udine. Qui il percorso, tra zone artigianali e residenziali, perde bellezza e noi, complici gli ormai cinquanta chilometri che abbiamo nelle gambe, iniziamo a perdere entusiasmo. Avvicinandoci a Udine però lo scenario cambia ancora: iniziamo a passare per parchi fluviali, giardini pubblici e zone liberty fino a raggiungere il centro di Udine che, elegante e sontuoso, si sta preparando per una vivace serata con musica e movida.

Dopo la centralissima Piazza della Libertà diamo gli ultimi colpi di pedale per raggiungere le nostre camere, nell'agriturismo dove troviamo anche le macchine parcheggiate lì qualche giorno prima.

I nostri ospiti ci accolgono con un aperitivo, e dopo esserci sistemati in camera, approfittiamo del fatto di essere motorizzati e torniamo in centro per una buona pizza ed un giro turistico.

2 luglio 2021

Ci svegliamo rilassati stamattina, e il nostro premuroso ospite ci fa trovare una ricca colazione che aumenta il nostro buonumore.

Mentre ci prepariamo e prepariamo i bagagli si concretizza una decisione che aleggia dalle prime rampe di ieri: metà della truppa decide di completare il percorso in auto.

Le salite inaspettate e il caldo hanno lasciato il segno, e l'idea di portare le macchine già oggi a Grado senza dover tornare l'indomani in autobus a riprenderle fa comodo un po' a tutti.

Così senza particolari ripensamenti, mentre chi non vuole rinunciare alla

soddisfazione di completare la fatica parte, metà del gruppo carica le bici sulle macchine e parte per precederci a Grado.

Il paesaggio intanto cambia ancora: siamo decisamente in una pianeggiante campagna padana, con coltivazioni di cereali, irrigazione a canali, case coloniche con ampie barchesse e saltuariamente borghi, paesi e cittadine dalla bellezza sorprendente. Tra questi spiccano Palmanova dalla affascinante architettura, Strassoldo con i suoi canali, il suo mulino a ruota e il suo castello e Aquileia con il suo inestimabile parco archeologico.

In questo tappa ci rendiamo anche conto della corona di montagne che ci ha accompagnato per tutto il tragitto. Da Tarvisio fino alla meta, complice un meteo sempre benevolo, ci è bastato alzare gli occhi per godere della vista delle Alpi, che, dalle Dolomiti Carniche alle montagne del Carso che arrivano al mare, hanno vegliato su di noi.

E dopo Aquileia, come accennato all'inizio, è tutta una promessa di mare, di spiaggia e di sole, che raggiunge il suo apice pedalando lungo la diga che taglia la laguna e conduce a Grado, il nostro traguardo e un meritato riposo. Alla prossima!

SCHEDA DI VIAGGIO

La scheda tecnica di questa bella ciclovacanza verrà pubblicata sul sito dell'associazione www.fiabverona.it assieme a tante altre foto



TOPONOMASTICA: NON SOLO STRADE MA STORIE

di Caterina Nale e Giacomo Gasparetto

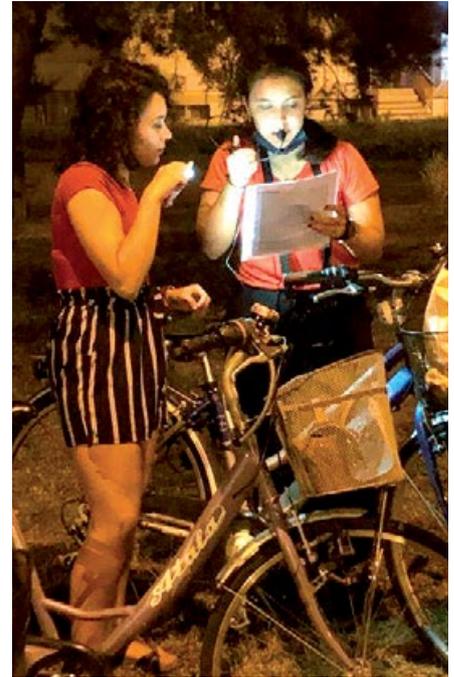
Pedalare sotto le stelle assieme alla sezione Giovani della Società Dante Alighieri

Come sezione Giovani della Società Dante Alighieri di Rovigo, abbiamo partecipato all'appuntamento annuale di FIAB Rovigo "Pedalare sotto le stelle", storica iniziativa che dalla nascita dell'Associazione anima e esplora le vie del centro città e delle frazioni. Nel corso dei quattro venerdì di agosto, come gruppo giovanile, abbiamo individuato dei percorsi che toccassero delle vie con impressi i nomi di personaggi della storia e della vita culturale del nostro Paese. Ad ogni intersezione, il gruppo si fermava e ascoltava la storia e qualche testo della figura a cui era stata dedicata una strada cittadina. Una lettura della città attraverso la sua toponomastica, un racconto che si è snodato lungo strade spesso misconosciute dagli stessi rodigini.

Abbiamo iniziato con il tema "Musica e Arte" andando a raccontare la vita di Pietro Mascagni, Girolamo Frescobaldi, Bramante Donato, Margherita di Savoia, Gioacchino Rossini e Arturo Toscanini. L'appuntamento successivo ha dato spazio a Aldo Moro, Antonio Oroboni, Irma Bandiera, Felice Cavallotti e Piero Maroncelli con interventi sul tema

dell'"Attivismo". Il venerdì seguente abbiamo approfondito il tema della "Scienza" raccontando i successi di Maria Montessori, Cristina Roccati, Galileo Galilei, Alessandro Volta, Enrico Fermi e Marta Radici.

L'ultimo venerdì è stata occasione per narrare i testi di grandi poeti. La "Poesia" come linguaggio che parla all'anima. Erminia Fuà Fusinato, Jacopone Da Todi, Giordano Bruno, Antonio Fogazzaro, Argia Castiglioni Vitalis e Benedetto Croce hanno scandito il percorso dei ciclisti presenti. L'intento dell'iniziativa è stato quello di creare sinergia fra associazioni del territorio e offrire l'occasione al pubblico di addentrarsi alla scoperta della città e dei personaggi che danno il nome alle strade trafficate di tutti i giorni. Personaggi noti e meno noti ma soprattutto locali e donne. Un racconto di vite e di aneddoti, al di là dei noti monumenti, un modo semplice ma coinvolgente per rendersi conto di quanto dietro una semplice segnaletica con un nome ci sia una storia, spesso con la S maiuscola. L'occasione è riuscita a creare una serie di momenti di scoperta per tutto il mese, incentivando i presenti all'uso della bicicletta



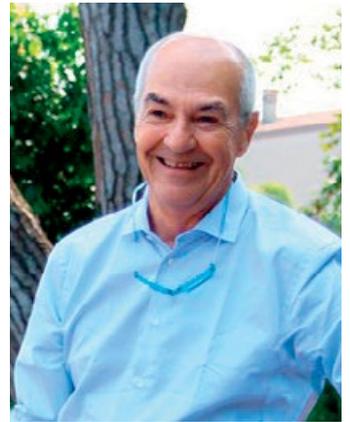
verso un mondo più sostenibile. La collaborazione ha dato un esito positivo, sia per quanto riguarda il lavoro fra le due associazioni sia per le numerose adesioni da parte di una città che si è messa all'ascolto in movimento. Vista la miniera inesauribile di strade e vie non dubitiamo di continuare la lettura anche nel prossimo agosto 2022. ●



QUALE FUTURO PER I LUPATOTINI



Quali sono le promesse? cosa succederà dopo le elezioni? ●●●●● di **Alberto Bottacini**



Quando sarà pubblicato questo articolo i giochi saranno già fatti e a San Giovanni si sarà già insediata la nuova Amministrazione che si dovrà impegnare sul futuro del paese per i prossimi cinque anni. È quindi interessante e curioso fare un'analisi sui programmi elettorali che sono stati pubblicati attraverso i vari canali di comunicazione senza comunque poter interferire minimamente sulle scelte degli elettori.

Diciamo subito che per quanto riguarda i nostri cari argomenti della ciclabilità e la mobilità dolce in genere, le aspettative sono molto alte visto che negli ultimi 10-15 anni il paese si è trasformato con molte novità interessanti. Tra le principali sicuramente la ciclabile delle Risorgive, la ciclabile dell'Adige ed il ponte sul fiume stesso. Inoltre, una serie di interventi urbani quali la creazione di spazio dedicato a pedoni e ciclisti sui cavalcavia che portano in città oltre alla realizzazione di molti attraversamenti protetti e rialzati. E poi non si deve dimenticare l'adesione al progetto FIAB dei ComuniCiclabili che ha visto assegnare tre BikeSmile al Comune lupatotino oltre ad una serie di eventi organizzati a favorire l'uso della bicicletta (per esempio la marchiatura).

Ma torniamo ai candidati (che sono quattro) ed ai loro programmi. Ovviamente l'argomento ecologia e la mobilità sostenibile sono molto utilizzati e riproposti in tutte le discussioni sui

social e sui media tradizionali.

Riportiamo quindi alcuni passi che troviamo nei programmi e che rispecchiano esattamente i nostri principi:

“Vogliamo che San Giovanni Lupatoto sia una Città a misura di tutti, bambini, giovani, adulti, anziani, e che ognuno si senta a casa propria.”

“L'obiettivo è quello di incentivare una mobilità dolce in alternativa al trasporto per mezzo delle auto.”

“Si lavorerà per una stretta collaborazione con i Comuni limitrofi per sponsorizzare navette per i pendolari e la realizzazione, ove possibile, di corsie preferenziali per i mezzi pubblici.”

“L'obiettivo, quindi, è quello di inserire aree verdi all'interno di un sistema strutturato e integrato con la mobilità ciclo-pedonale.”

“Per intercettare anche i flussi turistici verrà incentivata la mobilità ciclo-pedonale”

Bei propositi, ma nelle pieghe dei programmi elettorali si notano purtroppo alcune incongruenze e idee abbastanza retrograde come, ad esempio, dove si indica che per sostenere i negozi di vicinato si intende realizzare altri parcheggi auto, quando è evidente che i problemi dei negozi non derivano dai parcheggi auto ma proprio dalla presenza di troppi mezzi motorizzati che impediscono a chi si muove in bici e a piedi di raggiungerli più facilmente. San Giovanni Lupatoto dispone in centro già di molti parcheggi auto: certo non

esattamente davanti a tutti i negozi, ma a poche centinaia di metri (vedi parcheggi delle Poste e del Centro Commerciale dei Cotoni).

Un passaggio sicuramente negativo è il fatto che la parola Bici-Plan si trova solamente nel programma del sindaco uscente, questo probabilmente dovuto alla tendenza nella campagna elettorale di non voler dare importanza al lavoro svolto dagli altri, ad un documento che avrebbe proprio quello scopo: dare continuità alla progettualità che invece è sempre spesso interrotta tra il succedersi delle Amministrazioni che hanno come orizzonte temporale quello dei cinque anni. Il Bici-plan, che è un documento sviluppato da professionisti esterni, dovrebbe essere valorizzato e seguito, con opportune variazioni di minima, da una qualsiasi Amministrazione di qualsiasi “colore”.

In qualche programma si trovano anche delle proposte molto spinte, che magari sembrano inarrivabili, sparate elettorali, ma che comunque potrebbero trasformare profondamente una qualsiasi città, anche quella lupatotina. Per esempio, l'idea della Bicipolitana, sicuramente molto ambiziosa ma che, oltre a portare traccia di candidati che si informano e che seguono FIAB, dimostra preparazione sull'argomento. A dire il vero in alcune altre città è stata realizzata con successo (vedi Pesaro e Rimini).

Molto interessanti sono i nuovi percorsi che potrebbero ragionevolmente essere realizzati nel prossimo mandato: il



tracciato che unisce San Giovanni con Verona, chiamato Municipio-Municipio) e un altro molto innovativo lungo il canal Milani che porterebbe dalla centrale Enel fino a Ca' di David.

Purtroppo, nelle proposte non si vede traccia del percorso dell'Ecomuseo sul quale FIAB si era spesa molto, che a dire il vero ha una valenza extra-Comunale e nella parte del Comune lupatotino, a chiusura degli interventi proposti, potrebbe essere dal punto di vista infrastrutturale, quasi pronta. La parte mancante sarebbe soprattutto quella cittadina, oltre ovviamente alla segnaletica e alla messa in rete.

Citata in più programmi c'è la ciclabile del Comotto che dovrebbe fungere anche da collegamento della frazione di Pozzo

con la zona commerciale di VeronaUno e quindi "agganciarsi" alla rete di Borgo Roma. A meno di colpi di mano, con qualsiasi Amministrazione, questo percorso dovrebbe vedere la luce perché già in stato avanzato di progettazione e già finanziata.

L'aspetto positivo è che nel prossimo periodo ci sarà la possibilità di accedere ai famosi finanziamenti europei post COVID, e quindi forse di non avere le solite difficoltà finanziarie, usate spesso come scusa per non investire sulla ciclabilità.

Qualsiasi sia lo schieramento vincente, e che quindi ad oggi si è già insediato, l'auspicio è che mantenga le promesse ed è quindi d'obbligo fare il miglior in bocca al lupo, sperando che sia un lupo... in bici.

DISCLAIMER!

Come già specificato da Alberto nell'articolo, il presente approfondimento sulle elezioni amministrative a San Giovanni Lupatoto viene pubblicato ad urne chiuse, quindi non è più in grado di influenzare. Alberto è infatti uno dei candidati in lizza per un seggio al Consiglio comunale di San Giovanni Lupatoto, una scelta personale sulla quale né la redazione della rivista né l'associazione hanno giocato alcun ruolo ma che rispettiamo essendo facoltà di qualsiasi socio Fiab esercitare il diritto di elettorato passivo. Qualunque sia l'esito delle elezioni, Alberto resta pertanto il nostro primo riferimento e il massimo esperto di mobilità ciclistica sul territorio.

La Redazione.



ROVIGO FANCY WOMEN BIKE RIDE BICI, COLORI, SORRISI E...

Per la prima volta a Rovigo la manifestazione internazionale di **Cinzia Malin**

Domenica 19 settembre 2021 Rovigo ha avuto la sua prima *Fancy Women Bike Ride*. Contemporaneamente l'evento internazionale si svolgeva in oltre 155 città di 30 nazioni, in Europa e nel mondo, di cui 21 città italiane.

Nata nel 2013 a Izmir, in Turchia, dall'idea di un gruppo di amiche per celebrare la Giornata libera da auto e per chiedere città accoglienti e sicure (*Car Free Day*) la *Fancy Women Bike Ride*, nel giro di pochi anni, ha assunto una dimensione sempre più importante e sta continuando a crescere.

Un gruppo di donne di Rovigo (diciamolo pure, l'idea è partita da donne FIAB, una in particolare: Emanuela) ha pensato di portare anche nella propria città questa bellissima iniziativa mobilitando altre donne. Non è certo una novità per le socie FIAB organizzare eventi ciclistici, ma questo è davvero speciale.

Pensata come manifestazione ciclistica

annuale organizzata da donne per donne, la *Fancy Women Bike Ride* non è una semplice bicicletata o una bicicletata come le altre. Perché, innanzitutto, richiede un *dress code* particolare cioè *fancy*: divertente, colorato, femminile. E poi, perché ci sono tanti "perché".

Perché la bici la si può praticare anche ben vestite, per andare al lavoro e in ogni luogo, quindi non necessariamente bicicletta significa attività sportiva, ergo tutina in lycra. Perché si vuole dimostrare che la bicicletta non è solo per chi "ha gamba" ma che si può usare anche per pochi chilometri, come pratico e comodo mezzo di trasporto urbano.

Ma non è finita qui, sono molti ancora i "perché" collegati ad un abbigliamento vistoso, espediente geniale e divertente per veicolare diversi messaggi ed appelli molto seri.

Fancy Women Bike Ride è un evento per le donne, organizzato da donne per ispirare altre donne ad andare in bicicletta. Per promuovere uno stile di mobilità, e di

**RIPRENDERE LE STRADE,
DIVENTARE PIÙ VISIBILI,
PROMUOVERE LA MOBILITÀ
ATTIVA, AGIRE INSIEME ORA
PER DARE UN CONTRIBUTO
A MIGLIORARE LE CITTÀ E
L'AMBIENTE, CELEBRARE
LIBERTÀ E INDIPENDENZA
GRAZIE ALLA BICI. QUESTO,
IN SINTESI, LA FWBR.**

vita, che sia ecologico e per contribuire a migliorare la salute nostra, della nostra città e del nostro pianeta quando il fenomeno dei cambiamenti climatici ci ricorda in modo impellente quanto sia importante e urgente intervenire. Pedalare insieme, belle, eleganti, colorate, divertite significa incoraggiare donne (e uomini) a liberare dal garage la bici impolverata e sgonfia ed invitare ad usarla, vincendo timidezza e pigrizia. Ma anche per chiedere strade sicure, migliorare la situazione del traffico, rendere le città più belle e più vivibili. Una richiesta, questa, implicita alle amministrazioni perché abbiano il coraggio di fare scelte finalizzate a migliorare la situazione dell'inquinamento, ad incrementare la sostenibilità, allargando le zone pedonali e ZTL, implementando piste ciclabili, prolungandole e mettendole in rete per ritornare a vivere una vita sana, fatta di aria pulita, costruendo una rete di viabilità potenziata per i mezzi alternativi alle automobili.

Essere in tante donne, insieme, sorridenti e colorate in un corteo di bici decorate vuole richiamare l'attenzione sulla necessità di progettare città per le persone e non auto-centriche, di restituire spazio a chi va in bici e a piedi che non sia quello residuale dei veicoli e dei parcheggi. I colori degli addobbi, i sorrisi spontanei e la festosità delle voci salutanti hanno volutamente porsi in contrasto con il quotidiano e puzzone



grigiore delle automobili ed esprimere la gioia dell'andare in bicicletta.

Nel mondo coraggiose ed intraprendenti donne hanno organizzato la FWBR; pure a Rovigo si sono mobilitate per invitare altre donne (ma potevano partecipare anche uomini, famiglie, bambini) a rendersi visibili, per dare loro la possibilità di essere se stesse e di farlo attraverso il mezzo di trasporto più semplice, democratico e inclusivo del mondo: **la bicicletta**. Le donne organizzatrici e le donne partecipanti alla **Fancy Woman Bike Ride** sono donne consapevoli, ciascuna con la propria vita, accomunate da una medesima sensibilità che riguarda la richiesta di essere considerate e di avere più spazio nella società e nella vita come sulle strade. Il "semplice" pedalare fa ricordare che molte donne in qualche paese non ce l'hanno questo diritto, come tanti altri, purtroppo, ad esempio quello di studiare. Richiama l'attenzione sui diritti negati alle donne anche nelle nostre "civili" case occidentali (la cronaca ci informa di continui femminicidi), che chiedono di vivere felici, di decidere liberamente di non condividere più la propria esistenza con chi la fa diventare un inferno o toglie loro dignità. Significativo è stato, infatti, il punto di ritrovo e di partenza della **Rovigo Fancy Woman Bike Ride**: la panchina rossa

nella centrale piazza Vittorio Emanuele, simbolo di consapevolezza e di lotta contro la violenza sulla donna.

Sorridenti e felici perché la bicicletta fa stare bene, e fa stare bene insieme. Unite perché coscienti di fare qualcosa di bello per la propria città, socializzando e mostrando solidarietà, perché le donne quando si uniscono per perseguire obiettivi importanti sono determinate, hanno un grande potere di cambiamento, sono un esempio concreto di partecipazione attiva per creare comunità consapevoli dal punto di vista dell'ambiente e anche quello dei diritti delle donne. Quale modo migliore di essere convincenti, incoraggianti, ispiratrici se non insieme, colorate, festose, sorridenti?

La **Fancy Woman Bike Ride** è un'idea meravigliosa per rivendicare luoghi più vivibili e lo fa in modo allegro ed efficace, consentendo a tutte di esserci con il sorriso della speranza e la libertà e l'autonomia che la bicicletta consente, senza discriminazione e disuguaglianza alcuna, perché tutte e tutti possiamo pedalare chiedendo il diritto di farlo in sicurezza.

La partecipazione alla **Rovigo Fancy Woman Bike Ride**, come prima edizione – certo perfezionabile (il gruppo sta già lavorando per la prossima)-, è



da considerare un successo, viste anche le pessime previsioni meteo. Quasi una settantina di persone, tra cui anche una consolante rappresentanza maschile, ha pedalato lungo un predefinito percorso urbano ad anello, di poco meno di 5 km, in modo lento e reso sicuro anche dalla preziosa presenza di un nutrito numero di volontari, uomini, che hanno garantito la sicurezza degli attraversamenti e lo scorrere fluido del corteo. La partecipazione è stata anche emotiva: mai visti così tanti sorrisi! E che soddisfazione, almeno per un po', godere di strade della città libere da auto e piene di bici!

La Rovigo FWBR, inoltre, ha concluso in modo spettacolare la Settimana Europea della Mobilità 2021, iniziativa a cui aderisce. Ribadendo che la **Fancy Women Bike Ride** a Rovigo è stata organizzata da un gruppo di donne, senza etichetta e condizionamenti, è doveroso citare la vasta rete di associazioni ed enti che hanno aderito: FIAB Amici della bici di Rovigo, ANDOS, Arcisolidarietà, Caritas Adria-Rovigo, LILT, UISP Comitato territoriale di Rovigo (che ha offerto la copertura assicurativa), Centro Antiviolenza Comune di Rovigo- Provincia di Rovigo, Commissione Pari Opportunità Provincia di Rovigo, Comune di Rovigo, Provincia di Rovigo. Abbiamo avuto anche una sponsor che ha offerto una bellissima "vela", e non poteva altro che essere una grafica Fancy. ●





El Canton Mobilità virale

Sembrano passati anni e anni, invece solo un anno e mezzo fa eravamo chiusi in casa e per muoverci dovevamo inventarci di tutto. Noi che della mobilità alternativa e dolce ci facciamo vanto da sempre, avevamo imparato a camminare in casa facendo percorsi a zigzag, a otto o in tondo ed evitando i mobili (non sempre...) per accumulare chilometri, ovviamente con le finestre aperte. I più fortunati, possessori di un garage capiente o di un cortile, grazie al suggerimento geniale di Enzo Rossi, si sono costruiti un rullo fai da te per pedalare ascoltando la radio.

C'è stato il boom di vendita delle biciclette e sui sentieri, di pianura, di collina e di montagna, appena "aperte le gabbie" si sono riversate torme di divanisti accaniti.

"Niente sarà più come prima", "Ne usciremo migliori", erano slogan usati e abusati.

È vero che non ne siamo ancora usciti, anche se facciamo finta di sì, quindi non possiamo ancora trarre conclusioni

affrettate, ma se il buon giorno si vede dal mattino, la pandemia andandosene (speriamo presto) lascerà dietro di sé solo una scia di conseguenze negative dovute al virus.

Quanto a cambiare in meglio i nostri comportamenti, mi permetto di coltivare più di un dubbio.

Nei giorni scorsi sono dovuto andare in centro, per accompagnare degli amici friulani in una visita ai monumenti e poi in stazione.

Tre quarti d'ora di auto per andare da Porta Nuova a Montorio, sempre in coda, in un traffico caotico e schizofrenico, con i soliti furbi che fanno lo slalom per guadagnare qualche posizione nella colonna quasi immobile, mi hanno fatto ricordare il motivo principale che mi spinse, quasi quarant'anni fa, ad andare al lavoro in bicicletta.

Non bastano due mesi di quarantena forzata per convincere le persone a lasciare le abitudini dannose, per sé e per la comunità, e ad adottarne di migliori.

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