

RUOTA LIBERA

Periodico della FIAB

FIAB Verona Amici della Bicicletta Onlus



SPECIALE ELEZIONI COMUNALI 2022

INTERVISTE

CANDIDATI SINDACO A CONFRONTO
SBOARINA - TOMMASI - TOSI

ECOPEDALATA

FIAB E PLASTIC FREE
PER L'AMBIENTE

BIKEHOSTEL GABANEL

IL NUOVO BICI-OSTELLO SOLIDALE
A BUSSOLENGO

BICI E SALUTE

100 MILA CHILOMETRI
CON IL SIGNOR PARKINSON

IN BICI COL CODICE

LA POLIZIA MUNICIPALE RISPONDE
AI DUBBI DEI SOCI

ROVIGO

DOMENICHE ECOLOGICHE,
DOMENICHE IN BICI



3	IL PUNTO	18	SOCI ATTIVI
			Carlo Sivero: una telefonata allunga... l'iscrizione
	AL VOTO IN BICI		INIZIATIVE FIAB
4	Federico Sboarina e Luca Zanotto		Raccolta firme "Borgonuovociclabile"
7	Damiano Tommasi e Giacomo Cona		VITA ASSOCIATIVA
10	Flavio Tosi e Ansel Davoli	19	Assemblea annuale dei soci di FIAB Verona
13	NOTIZIE DALL'EUROPA		IN BICI COL CODICE
			Ciclabili e ciclopedonali Lo sapevate che...?
	CICLOTURISMO	20	
14	Crescere insieme su due ruote: il bikehostel sociale Gabanel	22	
	AMBIENTE		CIBO DA VIAGGIO
16	Ecopedalata.Fiab e Plastic Free per l'ambiente	27	
	BICI E SALUTE	28	CICLOFFICINA
17	100 mila chilometri con il signor Parkinson non sono pochi!		FIAB ROVIGO
		30	Domeniche ecologiche
		31	Piccoli passi per una città più ciclabile
		32	EL CANTON

DIRETTORE RESPONSABILE:
Elena Chemello.

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

Hanno collaborato:
Franco Zanella, Aldo Ridolfi, Luisa Tosi,
Claudia Salvi, Alberto De Grandis,
Paolo Pigozzi, Luigia Pignatti,
Federico Giarardi, Ferdinando Cortese,
Nando Galasso, Denis Maragno.

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 2.800 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.



Una poltrona per tre: quale futuro per la mobilità a Verona?

Questo anno 2022, in cui festeggiamo il 40mo anniversario della nostra associazione, porta con sé anche l'importante appuntamento con le elezioni amministrative del 12 giugno nel capoluogo, elezioni che vedono tre candidati principali confrontarsi sul futuro della città: il sindaco uscente Federico Sboarina e gli sfidanti Damiano Tommasi e Flavio Tosi.

Una mobilità che non evolve. Dalle scorse elezioni del maggio 2017 è passata parecchia acqua sotto i nostri ponti, a partire dalla dura e non ancora terminata esperienza di emergenza sanitaria. Ma, anche a dispetto delle opportunità emerse proprio a seguito della pandemia, la mobilità cittadina non è cambiata granché. In effetti, ad alcune apprezzabili novità per la mobilità sostenibile – le più significative sono state le piste Porta Palio-Castelvecchio e Saval-San Zeno, oltre alla diffusione della micromobilità elettrica – ancora una volta non sono corrisposti provvedimenti di limitazione o disincentivazione del traffico privato a motore; e anche la messa in opera del nuovo trasporto di massa (prima tram, poi filovia) si è arenata dopo un primo inizio dei lavori su strada di cui vediamo da tempo i cantieri aperti ma fermi. È chiaro che, se accanto alle nuove alternative sostenibili non si rende meno facile la vita a chi vuole sempre e comunque muoversi con l'auto, difficile pensare che le cose cambino per il meglio. Il risultato è che, purtroppo, a Verona le scene del traffico urbano restano più o meno le stesse di sempre, e il confronto con quanto si è fatto in altre città vicine di dimensioni paragonabili, come Padova e Brescia, appare impietoso.

Sette domande per ripartire. Uscire da questa situazione di relativo stallo, che si trascina da molto tempo e di cui non si può chiedere conto solo all'ultima amministrazione, risulta urgente per una migliore qualità di vita quanto a traffico, inquinamento e sicurezza, oltre che per le attuali gravi tensioni internazionali che stanno portando a una forte crescita dei prezzi dell'energia. Abbiamo dunque chiesto ai tre candidati di esprimersi su sette questioni che riassumo brevemente, e di cui potete leggere le risposte nelle pagine seguenti.

1. MISURE CONCRETE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE.

A quali azioni pensa per trasformare in questo senso la mobilità cittadina?

2. UNA CONSULTA PERMANENTE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE.

A Verona ancora non c'è. Lei pensa di costituirlo con le realtà cittadine che si occupano di mobilità sostenibile?

3. DISINCENTIVARE IL TRAFFICO PRIVATO A MOTORE.

Ha pensato ad azioni concrete (allargamento della Ztl alle mura magistrali, zone 30 effettive, zone scolastiche)?

4. NOVITÀ DEL CODICE DELLA STRADA. Applicherà su strada quanto approvato nel 2020, tra cui doppio senso ciclabile, corsie ciclabili, case avanzate, uso delle corsie preferenziali?

5. SCUOLE E TRAFFICO. Si impegna ad affrontare il caos viabilistico che si vede ogni giorno davanti a tutte le principali scuole cittadine? Se sì, con quali strumenti?

6. SOSTA BICICLETTE. Quali misure intende prendere sul tema, in particolare sui problemi del piazzale della stazione e sul creare piccoli bicipark custoditi in punti strategici?

7. VERSO UNA "SUPERCICLABILE". Si impegna a migliorare il percorso ciclabile per Verona Sud rendendolo meno tortuoso e più diretto e appetibile, anche come modello per altri quartieri?

Lasciando a voi lettori la valutazione di quanto leggerete nelle risposte che i tre candidati ci hanno dato assieme ai loro *spin doctor* in materia, il nostro invito resta sempre e comunque quello di andare a votare... meglio naturalmente se in bicicletta!



FEDERICO SBOARINA E LUCA ZANOTTO della Redazione

Rispettivamente Sindaco e Vicesindaco (con delega alla Mobilità) uscenti, chiedono altri 5 anni per completare il lavoro sui temi dello sviluppo sostenibile

1. Nel Vostro programma elettorale è prevista una politica di trasformazione in senso sostenibile del sistema della mobilità cittadina? Se sì, su quali azioni si basa e quali obiettivi si prefigge?

Certamente sì. Non a caso, siamo stati tra le prime città del Veneto ad aver adottato il Pums, Piano Urbano della Mobilità Sostenibile. E sebbene il documento non sia ancora arrivato in Consiglio comunale, la sola adozione ci ha già permesso di recuperare, attraverso i fondi del Pnrr, tutti i finanziamenti necessari a progettare i 24 percorsi ciclabili previsti dal Piano. Questo significa che ad oggi abbiamo i soldi per completare la progettazione del Pums per tutta la parte che riguarda la mobilità ciclistica. Ciò permetterà di accedere ad ulteriori fondi per realizzare in concreto gli interventi. Sulla bicicletta ricadono la maggior parte degli investimenti e dei progetti del Pums. Se togliamo l'ipotesi di traforo corto e di tunnel sotto il Central Park (il quale sarà comunque anche ciclabile oltre che carrabile), le risorse sono tutte qui. Questo perché la prima azione prevista dalla transizione ecologica è l'ampliamento dell'offerta infrastrutturale con l'obiettivo di quantomeno raddoppiare la percentuale di spostamenti urbani che avvengono in bicicletta, oggi nell'ordine del 7-8%. Contiamo di riuscire ad arrivare al 25%

Poi, naturalmente, ci sono anche altre modalità di spostamento - dai monopattini all'andare a piedi - che vanno trattate in un'ottica di mobilità integrata, finalizzata cioè a ridurre il numero di automobili in circolazione.

E' quello che abbiamo cercato di trasmettere con le Domeniche Ecologiche: non c'è una costrizione ad abbandonare la macchina (che, diciamoci la verità, non è nelle corde di tanti veronesi) ma un invito ad usare il mezzo più adatto allo spostamento che si deve compiere, per cui, per esempio, uno che arriva in città può lasciare la macchina in periferia, nei parcheggi scambiatori (allo Stadio, ad



Federico Sboarina



Luca Zanotto

esempio, o quelli che si realizzeranno a Cà di Cozzi e a San Michele) per poi proseguire in autobus, in monopattino o con il bike sharing. Compito del Comune è di mettere a disposizione queste possibilità e renderle sempre più vantaggiose.

2. Nel Vostro programma elettorale è prevista la costituzione di una consulta permanente per la mobilità sostenibile tale da assicurare un interlocutore alle realtà del territorio che promuovono la mobilità sostenibile come la nostra e come quella dei mobility manager scolastici, aziendali ecc.? Se no, perché non ritiene questa politica importante?

Una consulta di fatto c'è già. In questi due anni di pandemia abbiamo costruito un bellissimo rapporto con i mobility manager scolastici, oltre che confrontarci con associazioni come la

Fiab. E nell'ambito del Pums sono stati ascoltati tutti gli stakeholders, i portatori di interessi.

Certo, il tutto va formalizzato, vanno coinvolti anche i mobility manager aziendali e degli enti. Attenzione però: solo recentemente (e quando dico recentemente intendo dire nelle ultime settimane) i mobility manager scolastici si sono dati una organizzazione tale da riuscire ad interloquire efficacemente con l'amministrazione comunale. Si tratta di un passo importantissimo perché valorizza questa figura sia nei confronti del Comune che nei confronti della Scuola stessa.

Quando sento parlare di consulta, penso dunque ad una entità allargata a tutti i portatori di interessi perché i temi della mobilità e gli obiettivi del Pums riguardano anche le società che gestiscono il bike sharing cittadino o il servizio di monopattini, così come i

gestori del trasporto pubblico locale con i quali, dopo la batosta del Covid, occorre lavorare per riconquistare la fiducia degli utenti e per ricalibrare il servizio.

3. Il Vostro programma individua azioni precise e puntuali per disincentivare il traffico motorizzato privato (es. allargamento della Ztl alle mura magistrali; zone 30 effettive, cioè complete di misure di moderazione del traffico, zone scolastiche, ecc.) in favore dei mezzi sostenibili quali bicicletta, monopattini, bus oltre che, naturalmente, pedoni?

Siamo stati noi ad allargare la Zona 30 fino alle mura magistrali. E' un risultato che vogliamo rivendicare anche se non abbiamo problemi ad ammettere che forse non è stato comunicato al meglio. Talvolta può essere stata percepita come una "trappola" ai danni degli automobilisti, una occasione per appioppare multe, cosa che in realtà non è quasi mai avvenuta.

Certo, non ci sono ancora le telecamere della Ztl, ma le cose vanno fatte con gradualità.

L'allargamento della Ztl è uno degli obiettivi strategici del Pums, ma affinché venga accolta nel modo corretto, cioè

come una politica che serve alla città e non una mera imposizione, deve prima trovare una forte sinergia e una forte spinta anche da parte dei portatori di interesse, quindi molto dipenderà da come lavorerà la Consulta.

Ritorniamo all'esempio delle Domeniche ecologiche: la parificazione tra macchine e altri mezzi o modalità di spostamento - ciò che chiamiamo transizione ecologica - è un processo che va accompagnato, perché implica un cambiamento nelle abitudini e negli stili di vita delle persone che non possono essere imposte da un giorno all'altro.

Le corsie ciclabili un segnale lo hanno dato: ora tra gli automobilisti è più chiara la percezione che sulla strada si possono incontrare ciclisti ai quali va data la precedenza. Proseguiamo dunque su questa via, ad esempio facendo capire che esiste anche una esigenza di spostamenti scolastici che richiedono ancora maggiore sicurezza sui percorsi, quindi maggiore moderazione del traffico. Spieghiamo e dimostriamo che a certe condizioni lo spostamento in bici è più vantaggioso dell'auto e anche dello scooter.

4. Al di là delle corsie ciclabili, si impegna ad applicare a Verona le numerose e

rilevanti novità che il Codice della Strada ha introdotto per le biciclette, a partire dal doppio senso ciclabile? Si elencano: corsie ciclabili, doppio senso ciclabile, case avanzate, uso ciclabile delle preferenziali, zone scolastiche, strada urbana ciclabile E-bis.

Se parliamo di doppio senso ciclabile, ci può andare bene, purché sia all'interno di un progetto strutturato, non può essere un intervento a spot. Facciamo un esempio: il nuovo percorso ciclabile che da Parona arriva fino a Ponte Garibaldi passando per via San Rocco e via Santini, finanziato con il Pnrr può essere occasione per risolvere, grazie al doppio senso ciclabile, la strozzatura del Cesiolo, definendo così un problema annoso. L'importante è creare il contesto affinché questo tipo di novità venga riconosciuta e compresa da tutti, automobilisti compresi.

Stesso discorso per le case avanzate: ci sono dei casi in cui la soluzione può essere "sposata" dal Comune, in particolare dove esiste un impianto semaforico adatto e sia disponibile lo spazio fisico necessario. Sempre per fare un esempio, Corso Milano potrebbe essere una strada adatta.

Siamo invece più scettici sull'uso ciclabile delle corsie preferenziali,



Sboarina e Zanotto su una ciclabile fresca di realizzazione

perché le bici potrebbero rallentare il bus. Il bus deve essere concorrenziale alla macchina perché su di esso ci giochiamo un'altra importante partita della sfida della transizione ecologica e della sostenibilità. La priorità qui, semmai, è di aumentare il numero delle corsie preferenziali, e in parte lo abbiamo già fatto.

5. *Si impegna a risolvere il caos viabilistico che si riscontra ogni giorno all'uscita da tutte le principali scuole cittadine? Se sì, quali strumenti intende mettere in campo?*

In qualche caso le soluzioni le abbiamo sotto agli occhi: se prendiamo l'esempio tipico degli Angeli, non si può far a meno di notare che a due passi dalla scuola ci sono due parcheggi in struttura dove è possibile sostare gratuitamente per 15 minuti. Perché non vengono usati? Non crediamo sia necessario ricorrere alla coercizione delle multe, se tutti facciamo la nostra parte.

E' il discorso che facevamo prima sulla consulta: affrontare insieme i problemi, coinvolgendo presidi, mobility manager e genitori. Chi l'ha detto che gli studenti devono essere lasciati e presi tutti insieme davanti a scuola e non a 100 metri di distanza in modo da evitare ingorghi ed assembramenti? Chi l'ha detto che devono essere accompagnati in macchina e non possano invece arrivare in bicicletta? Dai dati forniti dai mobility manager risulta che il 30% degli studenti delle superiori vive in città, ma nelle scuole non ci sono il 30% di bici. Un'altra questione sulla quale discutiamo con i mobility manager riguarda la possibilità di parcheggiare le bici all'interno delle scuole così da aumentare la sicurezza anche rispetto al pericolo dei furti. Purtroppo ci scontriamo con resistenze, perché in questo modo si porterebbero via posti auto agli insegnanti e al personale amministrativo delle scuole.

Riassumendo: non tutti i problemi si risolvono con l'infrastruttura o con la norma, conta tanto anche la capacità di affrontare i problemi da una prospettiva diversa. Se parliamo di bicicletta, sostenibilità, transizione, non parliamo anche di una dimensione diversa dei ritmi e del tempo di vita?

6. *Le chiediamo di dire quali misure intende prendere sul tema della sosta e dei furti di biciclette. In particolare: 6.1) Come intende affrontare la situazione in piazzale della Stazione di Porta Nuova dove, a fronte di una grande bicipark gravemente sottoutilizzato, persiste un fenomeno di parcheggio libero casuale e mancano rastrelliere in prossimità delle entrate della stazione? 6.2) Ritiene utile e fattibile la diffusione, in punti strategici della città, di piccoli bicipark custoditi? 6.3) Ritiene di mettere in campo azioni di monitoraggio e contrasto del grave problema dei furti di biciclette tramite un'azione più incisiva della Polizia Municipale?*

Anche qui non vogliamo arrivare ad usare metodi coercitivi per cui a chi parcheggia fuori dagli spazi viene rimossa la bicicletta. Non è una soluzione. Puntiamo invece a creare le condizioni per un riordino della sosta delle bici nell'ambito della nuova ciclabile, finanziata sempre con i fondi del Pnrr, che dallo Stadio passa per via Palladio e arriva nelle vicinanze delle poste. Lì sopra c'è la possibilità di fare molti posti per biciclette e scooter, creare una serie di rastrelliere coordinate e aumentare la sicurezza con le telecamere.

L'idea di fondo è che se creiamo le condizioni per una sosta più ordinata e sicura, possiamo sperare di risolvere il caos davanti alla stazione.

Per quanto riguarda, invece, il problema del bicipark poco usato, crediamo che la soluzione definitiva possa essere data da un biglietto integrato. Bisognerebbe dunque capire chi sono gli utenti del treno che arrivano in stazione in bici (sicuramente pendolari) e mettergli il bicipark dentro l'abbonamento del treno.

Sui furti si può fare una considerazione simile: la piaga dei furti non verrà probabilmente risolta finché le bici non verranno dotate di un po' di tecnologia. Perché i monopattini o le bici del bike sharing non vengono rubate? Perché sono geolocalizzate. Una misura del genere dovrebbe essere introdotta anche sulle bici private, e in questo senso la bici elettrica è già concettualmente predisposta per una soluzione di questo tipo.

7. *Ritenendo l'offerta cittadina di infrastrutture per la mobilità ciclistica non ancora adeguata, in particolare a Verona Sud, Fiab Verona promuove un progetto pilota (in allegato) di "Superciclabile" o "Ciclabile 2.0" finalizzato a creare un collegamento diretto, comodo e sicuro tra Piazza Bra e via Pasteur.*

Tale progetto, che può servire da modello anche per altri collegamenti tra centro e quartieri, prevede la risoluzione, a favore delle biciclette, di tutta una serie di nodi viabilistici che attualmente sono di ostacolo, come ad esempio i tratti tortuosi del percorso ciclabile nelle vicinanze della porta di Porta Nuova; la strozzatura di viale Piave; il passaggio all'interno degli ex Magazzini generali, il passaggio dal Parco di Santa Teresa, da viale del Commercio e via Copernico.

Condivide le premesse e le finalità di questo progetto ed è disposto a sostenerlo qualora la sua coalizione vincessesse le elezioni?

Il passaggio all'interno degli ex Magazzini Generali purtroppo non dipende soltanto dal Comune. Ci saranno da fare valutazioni con i privati: Cariverona – che ha finalità statutarie di natura pubblica – e Immobiliare Quadro. Come Comune abbiamo tuttavia la disponibilità di spazi all'ex Manifattura Tabacchi dove c'è un bel progetto di apertura per farci passare tutti i mezzi pubblici. In questo modo si riuscirebbe comunque ad arrivare fino a viale dell'Agricoltura quindi potrebbe costituire una valida alternativa. Sicuramente ci sarà la possibilità di passare sull'area dell'ex Prusst perché lì è previsto l'ampliamento del Parco Santa Teresa. In questo modo giungeremo già ad Esselunga ed Adigeo. A monte abbiamo il progetto di tutelare meglio con dei roadblock la ciclabile di Corso Porta Nuova dalla sosta talvolta invasiva delle auto.

Forse non sarà la superciclabile che immagina Fiab, ma una vera interconnessione in sicurezza con la finalità di raggiungere al meglio Verona Sud. ●

DAMIANO TOMMASI E GIACOMO CONA della Redazione

Il candidato civico che ha compattato il centrosinistra. Parla poco e promette ancor meno, ma sa farsi ascoltare. Risponde con Giacomo Cona del movimento Traguardi

1. Nel Suo programma elettorale è prevista una politica di trasformazione in senso sostenibile del sistema della mobilità cittadina? Se sì, su quali azioni si basa e quali obiettivi si prefigge? Se no, perché non ritiene questa politica importante?

Investire sulla mobilità sostenibile significa, innanzitutto, investire sulla qualità della vita dei cittadini, in termini di servizi, ma anche di salute. Verona

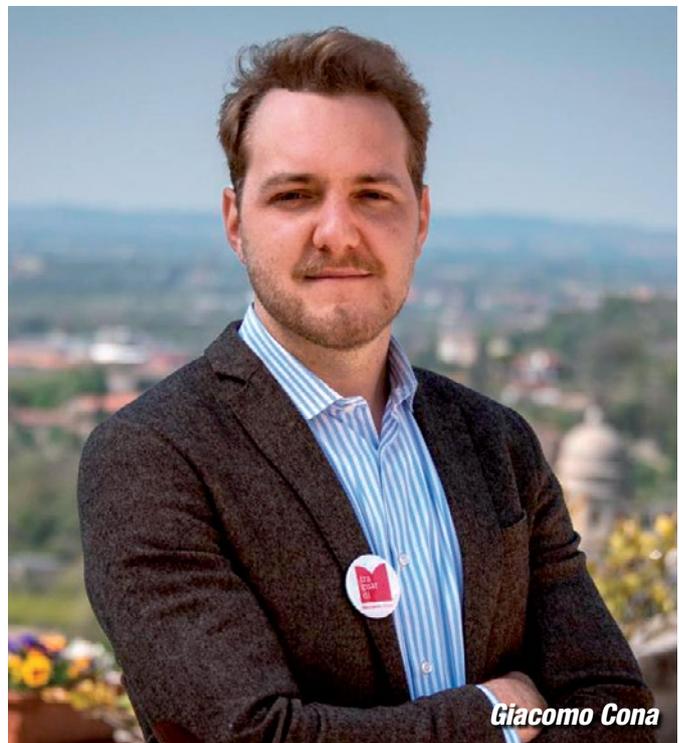
e una maggiore efficienza. Le azioni previste agiscono su scala diversa, ci sono interventi – come le nuove aree pedonali nei quartieri o la connessione delle varie piste ciclabili presenti in città – attuabili in pochi mesi, altri – come la creazione di un vero BiciPlan o l'estensione del Filobus a quartieri ancora esclusi dal percorso – che richiederanno più tempo, ma l'obiettivo complessivo è quello incrementare l'utilizzo di tutti i

la nostra e come quella dei mobility manager scolastici, aziendali ecc.? Se no, come ritiene di soddisfare questo bisogno di confronto?

Crediamo che il punto di partenza per una città dotata di un vero sistema di mobilità sostenibile sia il coordinamento fra tutti i soggetti coinvolti. Nel nostro programma parliamo espressamente di una nuova governance per la



Damiano Tommasi



Giacomo Cona

deve diventare una città in cui l'auto privata non è più il mezzo di trasporto al quale si ricorre di più, e nemmeno il più comodo e il più rapido. Per raggiungere questo obiettivo, abbiamo intenzione di agire su tutti i fronti della mobilità, da quella pedonale e ciclabile ai servizi condivisi, fino al trasporto pubblico, con l'obiettivo di ripensare integralmente il modo con cui ci si muove a Verona: dagli spostamenti di prossimità ai tragitti più lunghi, dobbiamo offrire a tutti i cittadini mezzi alternativi all'auto privata, con minor impatto ambientale

mezzi alternativi all'auto. Nel concreto, sul fronte della ciclabilità, puntiamo a raggiungere, già in 5 anni, quanto previsto dal PUMS per il 2030, portando l'uso della bicicletta dall'attuale 5% ad almeno il 12%.

2. Nel Suo programma elettorale è prevista la costituzione di una consulta permanente per la mobilità sostenibile tale da assicurare un interlocutore certo e qualificato nonché un livello di confronto adeguato alle realtà del territorio che promuovono la mobilità sostenibile come

mobilità, capace di superare la logica di lavoro per compartimenti stagni degli assessorati e degli Uffici Tecnici. Per questo abbiamo pensato a un Ufficio Mobilità Sostenibile, che dialoghi non soltanto con i vari settori della macchina amministrativa comunale interessati (urbanistica, ambiente, lavori pubblici, strade e giardini in primis, ma anche turismo e istruzione), ma anche con i mobility manager delle scuole e delle aziende, per coordinare gli interventi, ascoltare i bisogni e razionalizzare le procedure.

3. Il Suo programma individua azioni precise e puntuali per disincentivare il traffico motorizzato privato (es. allargamento della Ztl alle mura magistrali; zone 30 effettive, cioè complete di misure di moderazione del traffico, zone scolastiche, ecc.) in favore dei mezzi sostenibili quali bicicletta, monopattini, bus ecc oltre che naturalmente dei pedoni? Se sì, quali sono? E se no, perché non ritiene questa politica importante?

Come ho spiegato in apertura, credo che la via maestra per una città a misura di mobilità sostenibile sia in primo luogo il disincentivo all'uso dell'auto, attualmente regina incontrastata della viabilità veronese. Bisogna ragionare in termini di riequilibrio degli spazi della strada, smettendo di pensare che pedoni e biciclette siano "ospiti" cui riservare solo spazi di risulta. Per farlo, intervenire sulla possibilità di accedere facilmente in auto alle aree più centrali della città e sulla velocità delle macchine è fondamentale, ed è evidente che non ci si possa affidare solo alla segnaletica. Abbiamo in programma un'estensione delle aree Ztl, in centro storico ma anche nei quartieri, per aumentare le zone pedonali e dedicate alla mobilità dolce a favore di cittadini e commercianti, ma tale ampliamento dovrà essere supportato da nuove forme di regolamentazione e dall'utilizzo di nuove tecnologie, prevedendo fasce orarie dinamiche e sperimentazioni temporanee. Lo stesso approccio vale per le zone 30: se l'obiettivo è rendere le strade più sicure, non ci si può limitare a interventi sporadici, ma occorre lavorare sull'assetto della carreggiata tramite interventi di urbanismo tattico, che restituiscano spazio a pedoni e ciclisti e agevolino il rispetto dei limiti di velocità. La vera sfida, però, resta quella di offrire ai cittadini un'alternativa concreta e vantaggiosa alla propria auto: con infrastrutture ciclabili più comode e sicure, corsie riservate ai mezzi pubblici che consentano di abbattere i tempi di percorrenza, servizi di sharing capillari distribuiti sul territorio, muoversi in macchina sarà sempre più scomodo. E alla fine la mobilità sostenibile avrà il meglio.

4. Al di là delle corsie ciclabili, si impegna ad applicare a Verona le numerose e rilevanti novità che il Codice della Strada ha introdotto per le biciclette, a partire dal doppio senso ciclabile? Si elencano: corsie ciclabili, doppio senso ciclabile, case avanzate, uso ciclabile delle preferenziali, zone scolastiche, strada urbana ciclabile E-bis.

Se vogliamo una città a misura di ciclista, dobbiamo adottare tutti gli strumenti a disposizione. Finalmente anche la normativa italiana si sta adeguando, introducendo interessanti innovazioni che i Comuni devono cogliere come occasione per ripensare la viabilità. Le corsie ciclabili sono senza dubbio state un esperimento interessante, ma alla prova dei fatti si stanno rivelando ancora insufficienti, perché chi le utilizza non si sente al sicuro, e la porzione di strada su cui ricadono è spesso in pessime condizioni, come nel caso della circonvallazione interna ai bastioni. Il doppio senso ciclabile o l'uso ciclabile delle corsie preferenziali sono novità che ben si adattano al caso di Verona, e non solo in centro storico, che sicuramente punteremo ad applicare. Ma come per tutti gli interventi, senza una pianificazione generale e un dialogo con tutti gli attori coinvolti, si rischiano soltanto azioni puntuali con un impatto limitato.

5. Si impegna a risolvere il caos viabilistico che si riscontra ogni giorno all'uscita da tutte le principali scuole cittadine? Se sì, quali strumenti intende mettere in campo?

Non è un segreto che le tematiche connesse alla scuola mi stanno particolarmente a cuore, e anche quelle relative alla mobilità non fanno eccezione. Al momento la situazione del traffico all'uscita della scuola è davvero ingestibile, e ci sono alcuni quartieri a particolare concentrazione di istituti – penso ad esempio a Santo Stefano – che soffrono terribilmente di questo problema, la cui soluzione non può essere affrontata con strumenti semplicistici. Bisogna agire su più piani, incentivando l'utilizzo di modalità alternative per raggiungere gli istituti, anche tramite lo sviluppo delle strade scolastiche previste dal Codice della Strada, e calandosi nelle singole realtà: per le scuole primaria e dell'infanzia, incentivi al servizio scuolabus e a iniziative come il Pedibus, garantendo spostamenti sicuri; per gli altri gradi di istruzione, oltre a un tavolo permanente sul mobility management casa-scuola per intercettare finanziamenti e fondi nazionali ed europei, un ampio piano di cicloposteggi e nuove forme di incentivo per l'utilizzo di mezzi alternativi all'auto privata anche per genitori, docenti e personale delle scuole.



6. Le chiediamo di dire quali misure intende prendere sul tema della sosta e dei furti di biciclette. In particolare: 6.1) Come intende affrontare la situazione in piazzale della Stazione di Porta Nuova dove, a fronte di una grande bicipark gravemente sottoutilizzato, persiste un fenomeno di parcheggio libero casuale e mancano rastrelliere in prossimità delle entrate della stazione? 6.2) Ritiene utile e fattibile la diffusione, in punti strategici della città, di piccoli bicipark custoditi? 6.3) Ritiene di mettere in campo azioni di monitoraggio e contrasto del grave problema dei furti di biciclette tramite un'azione più incisiva della Polizia Municipale?

L'aumento dell'utilizzo della bicicletta senza un'adeguata programmazione ha portato, negli ultimi tempi, alla crescita di alcuni problemi, dalla sosta selvaggia ai furti. È chiaro che se vogliamo riequilibrare la "democrazia della strada" a favore della mobilità sostenibile, dobbiamo anche lavorare su una nuova educazione, perché spesso, soprattutto in centro, il parcheggio libero delle biciclette genera situazioni ingestibili, che vanno a danno di altre categorie di utenti, in primis i pedoni che vedono invasi i marciapiedi, con gravi conseguenze anche in termini di accessibilità. Dobbiamo costruire una sorta di nuovo patto per l'utilizzo della strada, ma per farlo sono necessarie innovazioni che consentano a chi si sposta in bicicletta di disporre di un'alternativa. Nel nostro programma abbiamo previsto la realizzazione di una rete di posteggi per biciclette soprattutto in prossimità di nodi strategici come parcheggi, stazioni ferroviarie, fermate dell'autobus, uffici pubblici, scuole e sedi dell'università. Un sistema di parcheggi sicuri, adeguati alle esigenze dell'utenza, che spazierà da semplici rastrelliere, al momento carenti in molti punti nevralgici a partire proprio dalla stazione di Porta Nuova, fino ad aree di sosta più strutturata, dotate di tettoie e pannelli fotovoltaici per l'alimentazione di postazioni di ricarica per le e-bike, box dedicati e telecamere per un controllo più efficace. A questo andrà affiancata l'azione della Polizia



Municipale, in coordinamento con i nuclei specializzati nella prevenzione dei furti, identificando insieme le posizioni maggiormente esposte al rischio di furti. Queste azioni, unite a un ulteriore incentivo alla marchiatura dei telai gestita in collaborazione con FIAB, consentiranno ai ciclisti di sentirsi più sicuri, e alla città di gestire in maniera più efficiente la crescita del traffico su due ruote.

7. Ritenendo l'offerta cittadina di infrastrutture per la mobilità ciclistica non ancora adeguata, in particolare a Verona Sud, Fiab Verona promuove un progetto pilota di "Superciclabile" o "Ciclabile 2.0" finalizzato a creare un collegamento diretto, comodo e sicuro tra Piazza Bra e via Pasteur.

Tale progetto, che può servire da modello anche per altri collegamenti tra centro e quartieri, prevede la risoluzione, a favore delle biciclette, di tutta una serie di nodi viabilistici che attualmente sono di ostacolo, come ad esempio i tratti tortuosi del percorso ciclabile nelle vicinanze della porta di Porta Nuova; la strozzatura di viale Piave; il passaggio all'interno degli ex Magazzini generali, il passaggio dal Parco di Santa Teresa, da viale del Commercio e via Copernico. Condividi le premesse e le finalità di questo progetto ed è disposto a sostenerlo qualora la sua coalizione vincessero le elezioni?

Una delle premesse con cui ci siamo approcciati al tema della mobilità sostenibile è stata proprio quella di un cambio di passo: le piste ciclabili non possono e non devono più essere un "contentino", interventi pianificati senza una visione globale e realizzati a spezzoni spesso incoerenti o mal collegati fra loro. Non lo accetteremmo mai per le strade destinate alle auto, non possiamo accettarlo per quelle riservate alle biciclette, che devono essere comode e sicure per far sì che sempre più cittadini decidano di utilizzarle. Per questo dobbiamo partire dall'idea di un vero e proprio BiciPlan, un tipo di progetto per il quale, tra l'altro, ci sono a disposizione molte fonti di finanziamento anche a livello europeo. Dobbiamo identificare dei corridoi ciclabili che colleghino non solo l'area di Verona sud, ma tutti i quartieri radiali al centro, e anche i quartieri fra di loro, per consentire spostamenti più rapidi ma sempre in sicurezza. Al momento ci sono alcuni nodi, come quello citato di Porta Nuova, dove il percorso per i ciclisti sono pensati in maniera assurda e tortuosa, ancora una volta nell'ottica di un diritto delle auto di avere la priorità nell'utilizzo della strada. È giunto il momento di intervenire, ascoltando le esigenze degli utenti di queste piste ciclabili per andare loro incontro, costruendo una nuova Verona che sia davvero a misura di pedone e di ciclista. E, dunque, di cittadino. ●

FLAVIO TOSI E ANSEL DAVOLI della Redazione

Sindaco per dieci anni dal 2007 al 2017, Flavio Tosi, assieme all'ex consigliere delegato alla ciclabilità Ansel Davoli, rielabora i concetti di sostenibilità e avanza la sua proposta per tornare alla guida della città

1. Nel Suo programma elettorale è prevista una politica di trasformazione in senso sostenibile del sistema della mobilità cittadina? Se sì, su quali azioni si basa e quali obiettivi si prefigge? Se no, perché non ritiene questa politica importante?

Certamente. La nostra politica di trasformazione si fonderà su tre importanti pilastri. Innanzitutto il

Pums (Piano urbano della mobilità sostenibile): gli attuali obiettivi del riparto modale indicati nel Piano sono troppo poco ambiziosi, noi punteremo ad una maggiore diminuzione del traffico veicolare, prevedendo nel 2030 un'ulteriore diminuzione del 5%, corrispondente a circa 9.000 veicoli in meno. Garantiremo inoltre l'attuazione dei progetti indicati nel Piano, ampliando, con nuove proposte,

l'offerta delle piste ciclabili, ponendo particolare attenzione alla qualità e alla sicurezza delle stesse, le quali dovranno essere sempre progettate in sede propria e non "disegnate" su strada. Cercheremo inoltre di dare spazio a nuovi servizi di mobilità condivisa come il carsharing e lo scootersharing ovviamente con mezzi a trazione elettrica.

In secondo luogo, il filobus: il progetto deve essere terminato, apportando le giuste correzioni e modifiche (come ad esempio il prolungamento della Linea 2A fino a Parona o il prolungamento della Linea 1A fino a San Martino Buon Albergo), in particolare va garantito un numero adeguato di parcheggi scambiatori.

Terzo pilastro: il traforo delle Torricelle. Puntiamo ad una infrastruttura a quattro corsie, che con un primo stralcio dovrebbe costituire finalmente il collegamento a Nord tra i quartieri ad Est e quelli ad Ovest della città. Dovrà essere realizzato non solo per ridare vivibilità ai quartieri di Veronetta e Borgo Trento sottoposti a un traffico infernale nel tratto tra il Teatro Romano e l'Ospedale, ma anche nell'interesse dei quartieri di Parona, Quinzano, Avesa e Valdonega. L'entrata in funzione del Filobus, a cui la città non potrà certo rinunciare, costituirà infatti una limitazione del traffico su via Mameli e su via Ca' di Cozzi. Anche la preoccupazione di molti cittadini per il rischio di inquinamento causato dalle automobili che utilizzeranno il traforo potrà certamente essere superata, visto che nel prossimo futuro la trazione elettrica sarà dominante.

Presenteremo molti altri progetti che contribuiranno a questa trasformazione della mobilità cittadina, ma è importante che il Cittadino capisca che i suddetti "pilastri" (Pums-Filobus-Trafoforo) sono complementari e tra loro interdipendenti, la non riuscita di uno impatterebbe negativamente sugli altri. Pertanto per centrare gli obiettivi di medio e lungo



termine è necessario che vengano attuati tutti entro il 2032.

2. Nel Suo programma elettorale è prevista la costituzione di una consulta permanente per la mobilità sostenibile tale da assicurare un interlocutore certo e qualificato nonché un livello di confronto adeguato alle realtà del territorio che promuovono la mobilità sostenibile come la nostra e come quella dei mobility manager scolastici, aziendali ecc.? Se no, come ritiene di soddisfare questo bisogno di confronto?

Sì, è prevista. Già durante l'Amministrazione Tosi, a seguito dell'istituzione della Commissione ciclabilità nel 2013, era iniziato un percorso di condivisione con i maggiori stakeholders (associazioni, mobility manager, scuole, aziende di settore, ecc.) che aveva portato ottimi risultati (Festival della Bicicletta, Giornata "memo ecologico", confronti sul Biciplan, ecc.). Alla luce degli importanti progetti che dovrà affrontare la nostra Città nel decennio 2022-2032 è auspicabile, nonché doveroso, istituzionalizzare un organo di consultazione che possa garantire all'Amministrazione un continuo confronto e una collaborazione attiva ed efficace.

3. Il Suo programma individua azioni precise e puntuali per disincentivare il traffico motorizzato privato (es. allargamento della Ztl alle mura magistrali; zone 30 effettive, cioè complete di misure di moderazione del traffico, zone scolastiche, ecc.) in favore dei mezzi sostenibili quali bicicletta, monopattini, bus ecc oltre che naturalmente dei pedoni? Se sì, quali sono? E se no, perché non ritiene questa politica importante?

La risposta dipende da quale accezione viene data al verbo "disincentivare". Il nostro programma non vuole creare alcun disservizio né ai cittadini, né alle aziende, né al turista, pertanto non prevede azioni "coercitive" di disincentivazione del traffico motorizzato privato, come ad esempio giornate a targhe alterne, chiusura totale del centro storico, allargamenti o creazioni di nuove ZTL che, se non ben pianificate, possono



Flavio Tosi

creare disagio o, infine, l'eliminazione indiscriminata di stalli per il parcheggio delle vetture, recando ad esempio danno ai residenti. È dunque importante capirsi bene sul significato che diamo al verbo "disincentivare". Mi spiego meglio. Noi non intenderemo esercitare azioni dirette contro l'utilizzo della vettura privata, ma con una certa progressione offriremo all'utente una serie di opportunità che renderanno naturale la scelta di

escluderne l'utilizzo, a favore di altre soluzioni più "sostenibili". Attraverso l'ampliamento dei servizi di sharing mobility, il macro potenziamento del Trasporto Pubblico Locale, l'attuazione e il miglioramento dell'attuale Biciplan e della viabilità in generale e attraverso un'opportuna politica di promozione e sensibilizzazione, sarà il Cittadino stesso a ritenere più conveniente ed efficiente la scelta dei mezzi sostenibili.

Il nostro compito, durante questa lunga transizione ecologica, sarà dunque quello di accompagnare il Cittadino nelle sue scelte cercando di conciliare al massimo le sue esigenze con quelle della Città.

4. Al di là delle corsie ciclabili, si impegna ad applicare a Verona le numerose e rilevanti novità che il Codice della Strada ha introdotto per le biciclette, a partire dal doppio senso ciclabile? Si elencano: corsie ciclabili, doppio senso ciclabile, case avanzate, uso ciclabile delle preferenziali, zone scolastiche, strada urbana ciclabile E-bis.

La mobilità urbana sta ormai prendendo una direzione chiara e precisa, ossia quella della sostenibilità e dell'uso di mezzi non inquinanti come bici, e-bike e monopattini elettrici. Ritengo dunque che questo adeguamento normativo sia di estrema importanza in quanto offre alle Amministrazioni svariate soluzioni per risolvere alcune criticità altrimenti difficilmente superabili. A titolo di esempio potrei citare il futuro impiego delle case avanzate in corrispondenza dell'incrocio di Corso Milano o il doppio senso ciclabile in Via Cesiolo.

5. Si impegna a risolvere il caos viabilistico che si riscontra ogni giorno all'uscite da tutte le principali scuole cittadine? Se sì, quali strumenti intende mettere in campo?

Sì, mi impegno. Il 20 dicembre 2021 ho già presentato in conferenza stampa una proposta che va in questa direzione. L'idea è di delocalizzare gli istituti scolastici superiori della città e integrarli in un unico Campus Scolastico all'interno del Central Park (ex scalo merci). In tal modo si libererà il traffico da moltissimi autobus e auto e gli studenti potranno raggiungere agevolmente gli istituti, grazie alla vicina stazione di treni e bus. Ritengo che sia una proposta vincente, tant'è che l'attuale Amministrazione ha riproposto la nostra idea in una recente conferenza stampa.

Per rispondere alla seconda domanda ritengo che vada trovata una sinergia

con la Società Signa Group, la più grande società immobiliare privata austriaca, che si è aggiudicata la trasformazione dell'area. Vanno condivisi il piano finanziario e la progettazione, sia del parco che delle aree di sviluppo a servizi. Va adeguato il progetto trovando la soluzione nell'insediamento su una porzione dell'area, pari a circa il 30% della superficie, di attività pregiate, ma non da realizzare in edifici privati o commerciali, bensì solo in edifici pubblici, da ultimare entro il 2026, prima dell'inaugurazione delle Olimpiadi.

La sinergia con le occasioni del PNRR rappresentano il completamento delle fonti di finanziamento. Il Comune può e deve essere il regista di tutta l'operazione.

6. Le chiediamo di dire quali misure intende prendere sul tema della sosta e dei furti di biciclette. In particolare: 6.1) Come intende affrontare la situazione in piazzale della Stazione di Porta Nuova dove, a fronte di una grande bicipark gravemente sottoutilizzato, persiste un fenomeno di parcheggio libero casuale e mancano rastrelliere in prossimità delle entrate della stazione? 6.2) Ritiene utile e fattibile la diffusione, in punti strategici della città, di piccoli bicipark custoditi? 6.3) Ritiene di mettere in campo azioni di monitoraggio e contrasto del grave problema dei furti di biciclette tramite un'azione più incisiva della Polizia Municipale?"

Sono del parere che la soluzione migliore resti quella di sfruttare l'attuale bicipark. A Padova il bicipark della stazione è gestito sempre da Metropark, con medesime tariffe, ma è una realtà molto più sfruttata (800 posti con sorveglianza 24 ore su 24). Occorre dunque approfondire meglio le ragioni del sottoutilizzo, per capire se esse possono essere ricondotte ad un qualche disservizio.

6.2) Il bicipark nasce con la precisa esigenza di custodire un discreto numero di bici (dell'ordine di centinaia) per soste mediamente più lunghe rispetto al normale. Su queste basi al momento non

ritengo né particolarmente utile né economicamente sostenibile la diffusione di altri bicipark.

6.3) Sì, la Polizia Municipale deve essere coinvolta maggiormente, deve conoscere bene la tematica legata ai furti delle bici e deve spiegarla bene al cittadino che chiede informazioni, deve inoltre vigilare maggiormente sul territorio controllando bici e proprietari sospetti e luoghi a rischio. Per agevolare il suo lavoro di controllo è però importante che l'Amministrazione promuova l'adozione di sistemi di marchiatura come la punzonatura, il microchip o la targa adesiva.

7. Ritenendo l'offerta cittadina di infrastrutture per la mobilità ciclistica non ancora adeguata, in particolare a Verona Sud, Fiab Verona promuove un progetto pilota (in allegato) di "Superciclabile" o "Ciclabile 2.0" finalizzato a creare un collegamento diretto, comodo e sicuro tra Piazza Bra e via Pasteur.

Tale progetto, che può servire da modello anche per altri collegamenti tra centro e quartieri, prevede la risoluzione, a favore delle biciclette, di tutta una serie di nodi viabilistici che attualmente sono di ostacolo, come ad esempio i tratti tortuosi del percorso ciclabile nelle vicinanze della porta di Porta Nuova; la strozzatura di viale Piave; il passaggio all'interno degli ex Magazzini generali, il passaggio dal Parco di Santa Teresa, da viale del Commercio e via Copernico.

Condivide le premesse e le finalità di questo progetto ed è disposto a sostenerlo qualora la sua coalizione vincessesse le elezioni?

Il progetto della "Superciclabile" era già noto e l'abbiamo discusso e analizzato nell'ambito del nostro gruppo di lavoro dedicato, in presenza del curatore della proposta stessa, l'ing. Marco Passigato. Il progetto è stato molto apprezzato e a seguito di questo incontro abbiamo chiesto l'autorizzazione di poter adottare tale progetto per inserirlo nell'elenco delle proposte di piste ciclabili che vorremo attuare. Pertanto ne condividiamo al 100% le premesse e le finalità e lo sosterranno. ●

Aperte le candidature "EIT Mobilità Urbana" 2023-2025

Scade il 28 aprile 2022 il nuovo invito a presentare proposte all'Istituto Europeo di Tecnologia del programma "EIT Mobilità Urbana" che intende promuovere la mobilità sostenibile nelle città e affrontare alcune delle sfide climatiche nei contesti urbani. In particolare, il bando vuole trovare e testare **idee innovative** per risolvere le **sfide delle città europee** nel campo della mobilità attiva, della logistica sostenibile, del binomio energia e mobilità e delle tecnologie applicate alla mobilità.

Possono presentare proposte i consorzi composti da **almeno due Stati membri** tra città, industrie, PMI ed enti accademici. Il **budget totale** disponibile è **14,7 milioni di euro**, con un contributo di **cofinanziamento** richiesto di almeno il 32% per ciascuna proposta. Le proposte devono essere presentate online sul **portale dedicato**. Ulteriori informazioni sono disponibili sulla pagina web dell'**EIT Urban Mobility**.

Lezioni d'Europa edizione 2022: formazione per cittadini ed enti locali sul tema della sostenibilità

Si è tenuto il **24 febbraio**, presso lo Spazio Europa a Roma l'evento di lancio delle **Lezioni d'Europa 2022**, un ciclo di 15 webinar gratuiti sui temi del "Piano di lavoro della Commissione europea per il 2022". Verranno spiegati il Green Deal per il superamento dell'attuale crisi economica determinata dalla pandemia; il Next Generation EU; il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR); la strategia dell'UE per la transizione digitale; la strategia dell'UE verso i Balcani occidentali, anche in vista di una loro possibile adesione. Due appuntamenti saranno specificamente dedicati alle fonti di informazione e ai finanziamenti europei. Per ulteriori informazioni e registrazioni accedere al seguente link: <http://eventipa.formez.it/node/350066>.

La Commissione europea propone quattro iniziative per una mobilità più pulita, più verde e più intelligente

Per sostenere la transizione verso una mobilità più pulita, più verde e più intelligente, in linea con gli obiettivi del Green Deal europeo, la Commissione ha adottato a fine dicembre quattro proposte per modernizzare il sistema dei trasporti dell'UE e per ridurre le proprie emissioni del 90%. Nel corso del 2022 la Commissione proporrà agli Stati membri dell'UE una raccomandazione per l'elaborazione di piani nazionali volti ad assistere le città nella preparazione dei relativi piani di mobilità. Per ulteriori informazioni leggere la Comunicazione sul "Il nuovo quadro per la mobilità urbana nell'UE" https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-12/com_2021_811_the-new-eu-urban-mobility.pdf e la relativa scheda informativa https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/it/fs_21_6781.

Al via il corso online "Suolo, un'esplosione di vita: il mondo che si nasconde sotto i nostri piedi"

La Commissione europea ha finanziato e pubblicato un corso online, gratuito ed accessibile in italiano, destinato a tutti i cittadini europei ed in particolare agli insegnanti che cercano conoscenze specifiche sulla biodiversità e che vogliono dare ai propri studenti l'opportunità di sperimentare con attività di tipo pratico. La formazione, disponibile sulla piattaforma Academy (<https://academy.europa.eu/>), l'hub online dell'UE per l'apprendimento digitale che fornisce corsi, materiale didattico ed eventi di formazione online, affronta il tema dell'ecologismo parlando del suolo che ospita un quarto delle specie del nostro pianeta. Per informazioni contattare la referente del progetto, la dott.ssa Barbara Realini: Barbara.REALINI@ec.europa.eu e consultare la pagina dedicata: <https://academy.europa.eu/courses/soil-a-burst-of-life-the-hidden-world-beneath-our-feet?lang=it>



CRESCERE INSIEME SU DUE RUOTE: IL BIKEHOSTEL SOCIALE GABANEL.....

di **Simone Perina**
Presidente Cooperativa Sociale
Hermete



GABANEL VISTO DA FIAB VERONA

In questo numero abbiamo pensato di riservare una vetrina alla nuova realtà del Bikehostel sociale Gabanel di Bussolengo, un bene confiscato alla malavita che grazie ad anni di tenace lavoro della Cooperativa Sociale Hermete è diventato un ostello di qualità per cicloturisti e non solo, coinvolgendo nella sua gestione giovani che hanno bisogno di trovare un progetto di valore dove investire le proprie potenzialità. Per noi che quattro anni fa abbiamo assistito ai primi passi di questo ambizioso percorso, vederlo ora concreto e così bello è un sincero motivo di gioia.

Situato strategicamente su vie ciclabili molto battute, a 1,5 km dall'europea Ciclopista del Sole e a poche pedalate dalla direttrice che nel comune di Bussolengo taglia le colline moreniche del Garda collegando le due principali destinazioni turistiche della provincia, il lago e la città di Verona, è stato realizzato un BikeHostel dalla vocazione molto glocal, come lo è del resto il progetto turistico-sociale che gli ha dato il nome, Gabanel.

UN BENE CONFISCATO ALLA MAFIA. Il complesso della villa che, subito fuori da Bussolengo, ospita il progetto Gabanel BikeHostel, è un bene confiscato negli anni '90 alla criminalità organizzata, che oggi appartiene al Comune di Bussolengo ma dal 2018 è stato dato in comodato d'uso per vent'anni a una cooperativa sociale, Hermete, che nel lungo periodo di emergenza Covid 19 si è impegnata

a renderla nuovamente fruibile dalla comunità, ristrutturandola interamente, promuovendo reti e progettualità a sostegno dello sviluppo e del benessere del territorio, grazie alla creazione di una struttura di ricezione turistica e accoglienza sociale.

16 POSTI LETTO CON CUCINA, TERRAZZA E PISCINA. Rivolta in modo particolare ai cicloturisti in viaggio, oggi Gabanel ospita a pianterreno e primo piano un ostello con tre camerate da 16 posti letto (30 euro a notte, inclusa la colazione e la biancheria) e una stanza singola, tutte con il bagno. La struttura comprende poi una zona lounge, la sala da pranzo, e una cucina comune utilizzabile dagli ospiti, un'ampia zona esterna con porticato, terrazza panoramica, prato e zona alberata, e anche la piscina. La ristrutturazione, molto attenta ai materiali e alla sostenibilità, conta su un impianto domotico che rende autonomo l'ostello,

grazie ai servizi di prenotazione online (sul sito www.hermete.it, ma anche attraverso le piattaforme B&B e Booking), checking e porte senza chiavi.

Sempre pensando ai ciclisti che a Gabanel potranno fare tappa nei loro giri domenicali, ma anche per delle vacanze più lunghe in bici, sono inoltre assicurati alcuni servizi, come il deposito custodito per le bici, una colonnina di ricarica per e-bike, la lavanderia, e una piccola officina attrezzata per le piccole manutenzioni alla propria bici. A breve potrebbe partire anche il progetto per un BiciGrill – un chiosco di ristoro pensato per ciclisti – a cui fare tappa volentieri, anche con... i pantaloncini corti o la maglietta sudata.

IL TURISMO LENTO PER CRESCERE CON IL TERRITORIO. La scelta della Cooperativa Sociale Hermete di dedicarsi al cicloturismo è basata su più fattori: innanzitutto l'ottima posizione geografica, quindi la disponibilità di ampi spazi che



formazione, corsi, eventi, conferenze. Lo spazio, completamente autonomo rispetto all'ostello, può contare su una cucina e una sala da pranzo. Il salone, caratterizzato da un'estetica industriale, che rimanda al "fare", si trasforma facilmente a seconda alle diverse esigenze. Nell'ottica di essere uno spazio funzionale alle attività formative, Gabanel può essere affittato come intera struttura, piani superiori e seminterrato, a gruppi che abbiano necessità di proseguire per più giorni consecutivi le attività, godendo così anche dell'offerta ricettiva.

degli arredi, a Gabanel hanno così avuto modo di confrontarsi in modo protetto con il mondo del lavoro e le sue sfide. E, a servizio del BikeHostel, da poco è stato avviato un campus che vede un gruppo di giovani provarsi nella manutenzione del giardino, così come altri campus esperenziali seguiranno presto nei settori della gestione e accoglienza di Gabanel. ●

INFO E PRENOTAZIONI

045 51 16 334

<https://www.hermete.it/gabanel/>

invitano a considerare Gabanel BikeHostel un punto di incontro e partenza ideale per attività turistiche, culturali, di sensibilizzazione e di scoperta.

In questi lunghi mesi di lockdown i promotori del progetto si sono presi il tempo necessario per costruire, ad hoc, una proposta di "turismo lento", mirato cioè a godere della posizione un po' discosta dal centro rumoroso, e dunque dalle strade asfaltate, a fare un'esperienza viva dei luoghi che si attraversano, per riscoprire la dimensione del gruppo (per il quale sono previste agevolazioni), e per sperimentare quanto, anche piccole realtà locali, possono offrire al viaggiatore.

UNA RETE DI PARTNER PER IL CICLOTURISMO. La *mission* di promozione sociale di Hermete guarda da sempre con interesse al coinvolgimento di altre realtà sociali, culturali ed economiche presenti sul territorio, che come FIAB Amici della Bicicletta, abbiano in questo caso a cuore il concetto di "turismo lento" e "sostenibilità ambientale", anche come motore di sviluppo economico, culturale e sociale. Condividendo il progetto di BikeHostel Gabanel, sarà infatti possibile fare e offrire un'esperienza arricchente e, in maniera circolare, concorrere a dare un impulso di crescita e benessere agli abitanti del territorio.

SPAZI MULTIFUNZIONALE PER FARE GRUPPO E FORMAZIONE. Nell'ampia zona semi-interrata della villa, allestita ad hoc, nelle scorse settimane il BikeHostel ha già iniziato ad accogliere i primi gruppi studio, alcune associazioni europee in Erasmus, realtà educative alla ricerca di uno spazio organizzato e confortevole in cui svolgere attività di



REINSERIMENTO SOCIALE DI GIOVANI NEET. In linea con lo spirito della Cooperativa Hermete, Gabanel non rinuncia alla sua *mission* socio-educativa: oltre ai già citati obiettivi di promozione del territorio, un'idea forte è quella di dare l'opportunità a giovani in difficoltà, specialmente neet (acronimo inglese che indica persone tra i 15 e i 29 anni non occupate né inserite in percorsi di istruzione o di formazione) di mettersi alla prova con una routine, compiti e responsabilità, in attività concrete che sviluppino obiettivi, competenze imprenditoriali e diano la forza di tornare parte viva della comunità. Grazie ad alcune iniziative già attivate, gruppi di giovani coinvolti nei lavori di ristrutturazione e nell'autocostruzione

Hermete è una Cooperativa Sociale di tipo A e B che opera nel territorio della provincia veronese. Nata come associazione nel 1997, diventa cooperativa sociale nel 2002, con una mission orientata allo sviluppo socio-educativo e culturale del territorio, attraverso progetti e servizi nei quali è centrale il protagonismo dei soci e dei lavoratori. Vi è un'attenzione privilegiata verso i bambini, gli adolescenti e i giovani, ma sempre pensati come parte di una comunità locale più ampia, entro la quale interagiscono istituzioni pubbliche e private. Quest'anno compie vent'anni di impegno e servizio.

ECOPEDALATA. FIAB E PLASTIC FREE PER L'AMBIENTE

di Franco Zanella

Che mondo lasceremo ai nostri figli? Questa è la domanda che ci facevamo qualche sera fa con un'amica, mamma di un bambino di 11 anni, mentre si parlava delle brutte cose che stanno accadendo in questi ultimi tempi.

Pandemie, guerre, cambiamenti climatici sono eventi che per noi persone comuni sono difficili da comprendere e metabolizzare, e contro i quali facciamo fatica a trovare ragioni e risposte.

Una delle poche cose che rimane nelle nostre possibilità, e che possiamo concretamente fare, è prenderci cura della piccola porzione di mondo con cui siamo a contatto. Prenderci cura di chi scappa da una guerra, di chi sta male, di chi ha difficoltà economiche, ma anche prenderci cura dell'ambiente in cui viviamo cercando di mantenere le città belle e pulite, promuovendo la mobilità ecologica e lottando per un'energia pulita. Questa è stata la bussola che ha guidato Fiab e Plastic Free nell'organizzazione della "ecopedalata" che si è svolta domenica 13 marzo lungo le piste ciclabili della città e delle zone limitrofe.

Con un gruppo di una ventina di volontari siamo partiti da piazza San Zeno e, dopo aver attraversato il centro, abbiamo fatto una prima tappa nel parco davanti al Cimitero Monumentale e sotto le vicine mura dove abbiamo iniziato la nostra opera riempiendo alcuni sacchi di plastica, carta, lattine, vetro e rifiuti

vari abbandonati su prati e marciapiedi senza alcuna remora. Poi siamo ripartiti in direzione Montorio, ma arrivati al piccolo parcheggio e al piccolo spazio verde accanto Porta Vescovo, ci siamo trovati di fronte ad una situazione di sporcizia tale che ci siamo sentiti costretti a fare una nuova sosta e a riempire altri sacchi. È stato molto utile avere con



noi un volontario con un carrellino a rimorchio della bici, dove abbiamo potuto depositare il raccolto. Dopo questa sosta siamo ripartiti, decisi a fare il percorso diretto senza più soste fino all'incontro previsto con il gruppo di volontari Plastic Free che stava ripulendo la zona vicina

agli orti comunali di Via Mattaranetta, dove si trovano accumuli di rifiuti di proporzioni enormi, che meriterebbero, oltre all'attenzione dei volontari, anche quella degli enti preposti e di chi deve vigilare che luoghi così non vengano usati come discariche da cittadini con un senso della civiltà a dir poco insufficiente. Non abbiamo però visto solo immondizia e brutture, la pedalata ci ha fatto conoscere anche scorci ameni e bellezze nascoste e poco note della nostra città, come il tempio di Giove Lustrale, monumento romano sotto gli occhi di tutti ma mai valorizzato come merita; la piana di via Ponte Verde sotto il castello di Montorio; le risorgive; la splendida passeggiata tra le fosse Zenobria e Murara tra Montorio e San Martino; dove sono avvistabili gli aironi cinerini, l'atmosfera del Boschetto, ambiente fluviale naturalistico a due passi dal centro della città, per poi concludere sotto la Basilica di San Zeno, uno dei simboli e orgoglio della nostra città.

Una mezza giornata in cui non solo abbiamo visto che è possibile prendersi cura di un pezzetto di mondo cercando di renderlo più bello, ma abbiamo anche condiviso la conoscenza e la vista di luoghi che con la loro bellezza consolano l'anima. Perché il mondo che lasceremo ai nostri figli, per essere migliore di quello in cui stiamo vivendo in questi tempi, ha bisogno anche di questo: piccoli gesti che contribuiscono a migliorare la serenità delle persone e la bellezza dei luoghi in cui viviamo.



100 MILA CHILOMETRI CON IL SIGNOR PARKINSON NON SONO POCHI!

..... di Aldo Ridolfi



Marco Tosi e Aldo Ridolfi all'Eremo delle Carceri nel 2014.

Sei un ciclomatore che percorre 20 mila chilometri all'anno, che sale sulle salite più ripide di Alpi e Pirenei, che sfida, per recarsi a lavorare in bici (percorso Tregnago-Verona e ritorno), temperature fino a meno 12, che può percorrere agevolmente 350 km al giorno, ma all'improvviso ti diagnosticano il morbo di Parkinson!

E' accaduto così al mio carissimo amico Marco Tosi.

Parkinson si è insinuato nella sua vita mentre stavamo pedalando verso Assisi. Sotto forma di un indefinibile male alla spalla, dolore che noi abbiamo baldanzosamente attribuito ad un colpo d'aria. I ciclisti, si sa, non piagnucolano, pedalano. E sorridono sempre e scherzano spesso, pur in debito di ossigeno. Così è andata a Marco, in quell'estate del 2014, in Umbria, nel Montefeltro, lassù sull'Eremo delle Carceri. Lentamente però la cosa si è fatta più seria ed è diventata addirittura drammatica a novembre di quello stesso anno quando il verdetto è diventato inappellabile.

La storia che raccontiamo è quello che è accaduto dopo. A Marco in primis. E un poco anche a me che assistevo impotente.

La prima reazione è stata «Che nessuno lo venga a sapere». Comprensibile, comprensibilissima. Naturalissima, umanissima. Ma subito dopo Marco ha capito che lo doveva dire, con calma. Anche se provava imbarazzo, se faceva fatica e sentiva dentro di sé un dolore sconosciuto: lo doveva dire. E ha capito che non era lecito chiudersi in casa, rinunciare, ma che, invece, era necessario darsi degli obiettivi. Così, prima con me poi assieme ai numerosi amici che la lunga frequentazione della strada gli aveva procurato, ha ricominciato a pedalare con un altro spirito, quello di "sconfiggere" un male che non si può sconfiggere.

E' in quella fase che, superato il trauma, ci siamo detti: «Racconteremo tutto in un libro: 100.000 chilometri in bicicletta con il signor Parkinson.»

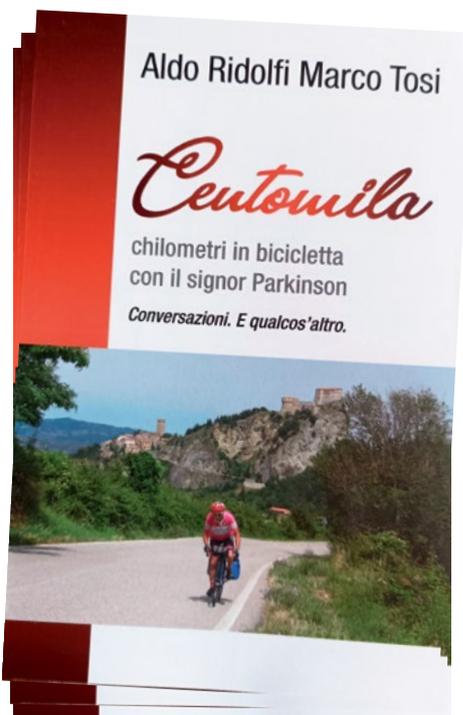
E siamo qui, ora, 2022 con i 100.000 km percorsi e con le 149 pagine scritte. Dove si toccherà con mano quanto possono la volontà, la determinazione,

la "testa". Quanto sono utili la famiglia, la solidarietà, l'amicizia, la socialità. Quanto può una scienza medica che ti ascolta e ti cura. Tutte cose che trasformano il fango in oro.

Il signor Parkinson non ci ha abbandonati mai, ma Marco lo ha costretto ad inseguire affannosamente, gli è scattato davanti al naso, lo ha preceduto sulle vette e non gli ha permesso di passargli davanti nemmeno in discesa. Come dicono i versi di una canzone di Vecchioni: «Ho conosciuto il dolore / e l'ho preso a colpi di canzone e parole / per farlo tremare / per farlo impallidire...»

Questa è la storia di Marco raccontata nel nostro libretto il cui ricavato andrà a sostegno delle iniziative dell'Associazione Parkinsoniani di Verona e di una seconda associazione, quella per la ricerca attorno ad una malattia rara, l'Atassia Teleangectasia.

Il libro di Aldo Ridolfi e Marco Tosi "Centomila chilometri in bicicletta con il signor Parkinson. Conversazioni e qualcos'altro". Mediaprint 2021.



CARLO SIVERO: UNA TELEFONATA ALLUNGA... L'ISCRIZIONE..... di Michele Marcolongo

Agli occhi di un venditore un socio che non rinnova è come un cliente perso. E di fronte a questo infausto presagio, questa pallina di neve che potrebbe trasformarsi in valanga, non c'è che una soluzione: il contatto diretto, "perché una email, per quanto fatta bene, resta pur sempre una email...".

E' così che Carlo Sivero, socio Fiab da tre anni, di professione marketing manager, ha da poco introdotto in Fiab Verona il nuovo servizio di recall per soci distratti, permettendo di verificare empiricamente ciò che finora si poteva soltanto intuire, ovvero che la stragrande maggioranza di coloro che ogni anno non rinnovano l'iscrizione, non lo fa perché abbia smesso di aderire ai valori Fiab, ma molto più semplicemente perché se ne dimentica. "In questo modo abbiamo recuperato già una quarantina di soci" spiega Sivero.

"Del resto – continua – se la bici non è la prima delle tue priorità, è

normalissimo venire sopraffatti dalle incombenze quotidiane della vita. Per esempio, c'è chi si iscrive ad anni alterni, soltanto quando se ne ricorda. La scadenza può passare di mente perché si è avuto un problema fisico e naturalmente ha impattato molto anche il periodo di pandemia da Covid".

Senza insistere, con gentilezza e cordialità, i soci che mancano di rinnovare ricevono una chiamata che chiede di capire i motivi del mancato rinnovo: "La cosa bella è l'estrema cordialità e il piacere con cui questo servizio è stato accolto. Raggiungere umanamente le persone scambiando due parole ha un valore che una comunicazione scritta come una email non può eguagliare".

Mai ricevuto rispostacce? "Una volta soltanto, ma la stragrande maggioranza apprezza l'interessamento anche quando declina l'invito, del resto conosciamo il target dell'associazione. In realtà abbiamo visto che se il contatto avviene a distanza di breve tempo, diciamo uno o due anni, il

socio viene quasi sempre recuperato". Sivero si è avvicinato alla Fiab per le ciclovacanze. "Né più né meno" conferma. "Poi pian piano, aumentando il tempo libero a disposizione, ho cercato di dare una mano per quanto era nelle mie possibilità". E ne è uscita l'idea del servizio di recall.

Dopo i trascorsi di gioventù nel calcio dilettantistico la bici è sempre stata lo strumento principale del suo tempo libero: "Bici da corsa e mountain-bike sono sempre state al centro della mia settimana sportiva amatoriale. Negli ultimi anni ho inoltre cominciato a frequentare le ciclovacanze in chiave più turistica e anche godereccia, in compagnia di gruppi variopinti, fino all'arrivo in Fiab dove ho sempre trovato una organizzazione impeccabile delle ciclovacanze che mette a proprio agio tutti, anche i meno allenati".

Verona valorizza a sufficienza la bicicletta anche come mezzo di trasporto? "C'è stato obiettivamente un passo in avanti negli ultimi anni, ed avvicinandomi all'associazione ho potuto capire meglio anche gli sforzi che sono stati fatti. È vero, per certi versi, la nostra resta una proposta un po' di nicchia ma la speranza è che con il proliferare di piste e percorsi ciclabili, ma anche di biciclette vendute, la situazione migliori ulteriormente. Soprattutto di questi tempi, con i prezzi dei carburanti alle stelle che portano a riconsiderare le modalità di spostamento. D'altra parte ci sono state delle forzature che secondo me un poco ci squalificano agli occhi del grande pubblico, ad esempio con le corsie ciclabili vicino al Tribunale".

Sivero non pensa che ciclisti sportivi e urbani debbano essere in competizione: "Non c'è un modo giusto o sbagliato di concepire la bicicletta, c'è soltanto l'intelligenza di farne un utilizzo corretto e rispettoso nei confronti degli altri utenti, ciò che vale anche per altri mezzi, ad esempio i monopattini".



RACCOLTA FIRME “BORGONUOVOCICLABILE”

Archimede e Pitagora per una nuova ciclabilità in Borgo Nuovo ●●●●●●●● di **Luisa Tosi**

Martedì primo marzo 2022 sono state consegnate da Corrado Marastoni, Presidente FIAB Verona, da Tarcisio Magrin del gruppo Masci (Movimento Adulti Scout Cattolici Italiani) di Borgo Nuovo e dalla sottoscritta, Luisa Tosi, all'Assessore alla Viabilità e Traffico Luca Zanotto, le 1.000 firme raccolte in Borgo Nuovo volte a chiedere una migliore sistemazione delle Vie Archimede e Pitagora.

Queste vie attraversano il Borgo in tutta la sua lunghezza. Via Archimede parte da Via Galvani e, seguita da Via Pitagora, giunge fino alla fine di Borgo Nuovo. La sistemazione delle strade in oggetto è di vitale importanza per il quartiere perché su di esse si affacciano varie attività commerciali che offrono servizi ai residenti della zona. Inoltre la richiesta includeva anche un indispensabile e necessario collegamento con la ciclabile del Camuzconi.

L'idea di raccogliere le firme l'ho avuta in seguito ad alcuni incidenti avvenuti su queste strade, dove i conducenti dei veicoli corrono e non esiste nulla per dissuaderli dal farlo. Dopo avere sentito le preoccupazioni espresse dagli abitanti, e dagli stessi commercianti, che da tempo si lamentano della pericolosità di queste vie, ho capito che bisognava fare qualche cosa. Ho quindi parlato con gli amici del Masci che hanno immediatamente aderito, così siamo partiti. I cittadini si sono dimostrati disponibili e favorevoli all'iniziativa e, in poco tempo, abbiamo raggiunto il numero di sottoscrizioni

necessario per presentare la petizione. Da mettere in evidenza è anche il fatto che questa arteria, data la sua larghezza, si presta a soluzioni che possono soddisfare le esigenze di tutta la popolazione della zona in quanto vi è lo spazio, sia per creare una pista ciclopedonale funzionale, sia per incrementare il verde, sia per ridisegnare meglio gli spazi per i parcheggi dell'area.

Gli amministratori della nostra città dovrebbero sviluppare la consapevolezza che i cittadini hanno bisogno di essere messi in condizione di poter scegliere comportamenti più sostenibili.

Come si può chiedere agli abitanti dei quartieri di muoversi a piedi e in bicicletta se non esistono percorsi pratici?

In una città come Verona ogni quartiere dovrebbe avere un percorso “sicuro” che



L'amministrazione del Comune di Verona, nella figura dell'Assessore alla Mobilità, si è dimostrata disponibile e ha accolto positivamente la nostra richiesta. Ci faremo carico di accertare, coinvolgendo tutti gli attori competenti, che questa disponibilità sfoci in azioni concrete.

Il nostro obiettivo sarà quello di ottenere la realizzazione della ciclabile e la sistemazione di tutte e due le vie.

lo colleghi ad una rete ciclabile in modo che ci si possa spostare da quartiere a quartiere e, dai quartieri, verso il centro città.

Questa dovrebbe essere la priorità per una amministrazione sensibile a favorire la mobilità attiva e innescare così quel “circolo virtuoso” che potrebbe portare Verona a diventare Città Europea e la qualità dell'aria ne avrebbe sicuramente un vantaggio. ●



ASSEMBLEA ANNUALE DEI SOCI DI FIAB VERONA

di **Francesca Gonzato**

È stato un pomeriggio intenso e significativo per la vita dell'associazione quello di sabato 2 aprile in sede. L'assemblea annuale è un dovere statutario, ma è soprattutto un momento importante per fare il punto sullo stato di salute di FIAB Verona, sia dal punto di vista contabile sia dal punto di vista delle attività svolte e in programma.

A parlare di rendiconto economico e situazione patrimoniale ha provveduto come sempre il tesoriere, Roberto Beccaletto. Le cifre che ci ha presentato nel dettaglio le vedete nella tabella, io riassumerei così la sua relazione: nel 2021 le uscite hanno ecceduto le entrate di poco più di 3.000 €, è vero, ma solo per l'importante investimento effettuato per l'acquisto del totem contaciclisti

di corso Porta Nuova (vedi pag. 8 Ruotalibera 171; sul prossimo numero un resoconto statistico dei passaggi di ciclisti); per il resto abbiamo fatto saldamente fronte alle consuete spese di gestione grazie al buon andamento del tesseramento (qualche decina di soci più del 2020) e al successo delle ciclovacanze organizzate da alcuni nostri soci e socie. Inoltre, dato nient'affatto secondario, la nostra situazione patrimoniale è salda, quindi avanti con fiducia!

Nella sua relazione sulle attività svolte nel 2021 il presidente Corrado Marastoni ha evidenziato che la pandemia ha ancora condizionato pesantemente la vita associativa (no Bimbinbici, no serate in sede, numeri limitati nelle uscite...), ma non ha di certo impedito di svolgere un grande lavoro di comunicazione fatto col nostro apprezzato trimestrale Ruotalibera

e con l'informazione sul pulito e organizzato sito web, sulla attraente newsletter e sui social (questi ultimi per quanto possibile), e le attività di contatto col pubblico come la marchiatura (che avrebbe bisogno di un maggior supporto del Comune, non solo protocollare), la ciclofficina e l'attività di corsi nelle scuole e per categorie particolari.

Ma soprattutto si è lavorato parecchio sia in iniziative concrete che in azioni di stimolo verso enti e amministrazioni, con una semina che probabilmente – o talvolta con certezza – darà i suoi frutti in un avvenire non troppo lontano. Qualche esempio: il display contaciclisti di corso Porta Nuova, strumento prezioso per evidenziare le dimensioni della circolazione ciclistica urbana (e speriamo che ne registri l'aumento!); la raccolta di firme (circa 800 sottoscrizioni) per



NUOVO DIRETTIVO

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

RENDICONTO ECONOMICO 2021 | FIAB VERONA - AMICI DELLA BICICLETTA ONLUS

PROVENTI E RICAVI		COSTI E ONERI	
a) Proventi istituzionali		a) Costi ed oneri attività istituzionale	
Quote associative 2021	24.018,48	Contributi associativi FIAB	14.524,00
Quote associative 2022	8.655,82	Abbonamento rivista BC	4.842,00
Contributi da soci per gite e ciclovacanze	71.894,00	Spese per gite e ciclovacanze	59.833,21
Contributi punzonatura biciclette	1.235,00	Acquisti: Cancelleria etc	37,00
Contributi Programma attività e Ruotalibera	5.042,87	Composiz./stampo Ruotalibera/Progr.Attiv.	12.550,85
Prestazione di servizi	1.466,68	Spese iniziative istituzionali	9.235,85
Liberalità	70,00	Rimborso spese soci	293,70
		Quote Assicurazioni infortuni/RC acquistate	600,00
b) Attività connesse e accessorie		b) Costi ed oneri generali	
Proventi per prodotti e gadgets	109,00	Affitto e spese cond.li	10.732,72
Assicurazione infortun/RC gite incassate	302,00	Altri costi e oneri generali	3.076,49
		c) Oneri finanziari e fiscali	
			380,43
TOTALE PROVENTI E RICAVI	112.793,85	TOTALE COSTI ED ONERI	116.106,25

STATO PATRIMONIALE 2021 FIAB VERONA - AMICI DELLA BICICLETTA ONLUS			
ATTIVO		PASSIVO	
a) Disponibilità liquide	71.463,62	a) Debiti	2.171,60
b) Attivo circolante	14.451,39	b) Fondi per oneri e rischi	20.255,96
c) Immobilizzazioni	23.631,96	TOTALE PASSIVO	22.427,56
		c) Patrimonio netto	
		Riserve patrimoniali al 01.01.2021	90.709,35
		Disavanzo di gestione esercizio 2021	-3.589,94
TOTALE ATTIVO	109.546,97	TOTALE A PAREGGIO	109.546,97

RAGGUAGLIO TRA RENDICONTO ECONOMICO E STATO PATRIMONIALE			
Proventi e ricavi	112.793,85	Costi ed oneri	116.106,25
Rimanenze finali di magazzino	1.671,39	Rimanenze iniziali di magazzino	1.948,93
		Disavanzo di gestione	-3.589,94
TOTALE A PAREGGIO	114.465,24	TOTALE A PAREGGIO	114.465,24
		Riserve patrimoniali attuali	87.119,41

il completamento della ciclabile della Valpantena nel tratto dal supermercato Famila fino al supermercato Esselunga, che ha contribuito in modo decisivo a convincere l'amministrazione comunale di Verona a finanziare l'opera; la raccolta di testimonianze per la riapertura di strada Sabbionara tra Quinzano e Parona, compiutasi in aprile a seguito di una importante mobilitazione dei nostri soci; la raccolta di firme per via Archimede e via Pitagora ciclabili a Borgo Nuovo (ben 1000 sottoscrizioni), in collaborazione col gruppo locale MASCI (Adulti Scout); l'impegno per una pista ciclabile lungo via Lugagnano, per collegare alla città un nucleo abitato di quasi 10.000 abitanti: il Comune di Verona – certamente a seguito del nostro lavoro – ha deciso di finanziare quest'opera usando parte dei 2,3mln€ di fondi PNRR concessi dal MIMS, accanto

all'altrettanto importante itinerario Parona-Ponte Garibaldi; la collaborazione col coordinamento dei mobility manager delle scuole superiori di Verona, insieme ai quali abbiamo presentato al Comune un dettagliato documento di interventi da fare, documento che però da allora è rimasto sostanzialmente lettera morta, perciò lo abbiamo ripresentato chiedendo di nuovo l'istituzione di una consulta cittadina permanente sulla mobilità sostenibile. A tutto questo va aggiunto il lavoro di pressione e consulenza nei confronti di varie amministrazioni comunali sul fronte della mobilità ciclistica su scala provinciale, che sta via via arricchendosi di nuovi interessanti percorsi, non solo turistici, ma anche di collegamento per i cittadini che vogliono muoversi tra comuni limitrofi senza usare l'auto.

Dibattito: certo, vivo e partecipato. Impossibile darne conto in questo breve articolo, ma gli appelli dei soci presenti sono stati di continuare e intensificare la pressione sull'amministrazione comunale perché finalmente Verona muova passi meno timidi verso la mobilità sostenibile impegnandosi su fronti finora purtroppo assai trascurati: la promozione di pedonalità, ciclabilità, mezzi pubblici (non bastano le ciclabili, il nuovo codice della strada offre altri strumenti preziosi, bisogna passare ai fatti!), la comunicazione di una visione nuova di città e, imprescindibile, il disincentivo dell'uso dell'auto privata. Che futuro ci aspetta? Come vedete in questo stesso numero di Ruotalibera noi le nostre domande ai tre principali candidati sindaci le abbiamo poste... e speriamo non restino promesse! ●

CICLABILI E CICLOPEDONALI LO SAPEVATE CHE...?

di **Alberto De Grandis**

Rispondiamo ai dubbi dei soci con l'aiuto della Polizia municipale

Capita spesso di sentire, o fare, discussioni talvolta animate tra cicloamatori e con pedoni sull'utilizzo dei percorsi ciclabili, aperti o meno ai pedoni, separati ma vicini (talora troppo vicini) eccetera. Per non parlare poi del comportamento da tenere quando ci muoviamo in compagnia dei nostri affezionati amici a quattro zampe. E le opinioni espresse si sono rivelate assai... opinabili, ma soprattutto non sempre documentate e neppure molto condivise.

Sembra dunque opportuno fornire qualche chiarimento in proposito, e per farlo nella massima correttezza abbiamo interpellato il Comandante della Polizia Locale di Verona dottor Luigi Altamura, che ci ha ancora una volta accordato la sua cortesia e disponibilità.

Innanzitutto, consideriamo i segnali stradali che riguardano l'argomento e descriviamoli con le parole del Codice della Strada.



Indica l'inizio, od il proseguimento, di una pista, una corsia, un percorso, un itinerario, riservato ai soli velocipedi.



Indica l'inizio od il proseguimento di una pista o corsia, riservata alle biciclette, contigua e parallela ad un marciapiede o comunque ad un percorso riservato ai pedoni. I simboli possono essere invertiti per indicare la reale disposizione della pista e del marciapiede.



Indica l'inizio od il proseguimento di un percorso, un itinerario, o un viale, riservato promiscuamente ai pedoni ed alle biciclette.

A prima vista potrebbe sembrare che le difficoltà nella gestione degli spazi da condividere tra ciclisti e pedoni debbano riguardare soltanto le aree indicate dall'ultimo dei tre segnali, ma purtroppo non è così.

Per meglio comprendere la situazione in cui pedoni e ciclisti veronesi si trovano a vivere occorre considerare che secondo i dati messi a disposizione dal Comune di Verona, la lunghezza totale dei percorsi consentiti alle biciclette raggiunge i 95,97 km ma quelli riservati esclusivamente alle biciclette, cioè le vere e proprie "piste ciclabili" si estendono soltanto per 16,60

km, mentre - diciamo così - la parte del leone la fanno i percorsi comuni sia ai ciclisti che ai pedoni, rappresentati dalle "piste ciclabili contigue a marciapiedi", per 19,83 km, e dai "percorsi pedonali ciclabili", per ben 36,57 km (il resto è rappresentato dalle piste su corsia preferenziale, per 1,71 km e dai percorsi cicloturistici, che non sono percorsi riservati, per 21,25 Km). Dunque, appare chiaro che i ciclisti hanno necessità di condividere con i pedoni quasi tutti i percorsi loro riservati.

Occorre poi ricordare che sia i ciclisti che i pedoni sono considerati dal Codice

della Strada (CdS) utenti "vulnerabili", destinatari di particolare cura normativa nella prevenzione degli incidenti stradali. E finalmente veniamo alle domande che abbiamo rivolto al Comandante Altamura ed alle sue risposte.

I ciclisti hanno sempre l'obbligo di utilizzare le piste esistenti, anche quelle contigue al marciapiede e quelle condivise con i pedoni?

"La didascalia del segnale PERCORSO PEDONALE E CICLABILE (Figura II92/b art. 122), avente carattere precettivo in quanto allegato al Reg. Att. CdS, non pone eccezioni all'obbligo. Pertanto il

termine “riservato” è da intendersi sia come esclusione delle categorie di utenti non espressamente previsti, ma anche come obbligo al suo utilizzo ai sensi del comma 9 dell’art. 182 del CdS, la quale disposizione, nel richiamare per l’appunto il Reg. Att. CdS, non fa altro che riferirsi alla predetta didascalia, avente valore precettivo, che riserva l’uso del percorso ciclopedonale a velocipedi e pedoni. Lo stesso obbligo grava anche sui pedoni ai sensi del comma 1 dell’art. 190 del CdS”.

Ed ecco comparire il primo problema, perché molti ciclisti ritengono che l’obbligo di percorrere le ciclabili scatti solo in presenza di percorsi “in sede propria” e in via esclusiva, cioè le “piste ciclabili” contrassegnate dal primo cartello. E questa interpretazione ci risulta sostenuta da FIAB nazionale.

Comunque, l’interpretazione della normativa data dalla Polizia Locale di Verona deve essere ben tenuta presente se vogliamo evitare guai a casa nostra. E poi, tenuto conto della pericolosità delle strade aperte al traffico non è più conveniente percorrere le piste, anche se in spazi che dobbiamo condividere? Meglio condividere con un pedone che con un TIR, o no?

Che velocità massima è consentita ai ciclisti - rispettivamente - sulle piste ciclabili, sulle piste ciclabili contigue a marciapiede e sui percorsi pedonali e ciclabili?

“Premesso che i velocipedi non hanno l’obbligo di essere dotati di tachimetro, e quindi sono esentati dall’osservanza dell’art. 142 CdS, la velocità consentita deve commisurarsi in base alle condizioni di cui all’art. 141 del CdS.



Dispositivo dell’art. 141 Codice della strada:

1. E’ obbligo del conducente regolare la velocità del veicolo in modo che, avuto riguardo alle caratteristiche, allo stato ed al carico del veicolo stesso, alle caratteristiche e alle condizioni della strada e del traffico e ad ogni altra circostanza di qualsiasi natura, sia evitato ogni pericolo per la sicurezza delle persone e delle cose ed ogni altra causa di disordine per la circolazione.

2. Il conducente deve sempre conservare il controllo del proprio veicolo ed essere in grado di compiere tutte le manovre necessarie in condizione di sicurezza,

specialmente l’arresto tempestivo del veicolo entro i limiti del suo campo di visibilità e dinanzi a qualsiasi ostacolo prevedibile.

3. In particolare, il conducente deve regolare la velocità nei tratti di strada a visibilità limitata, nelle curve, in prossimità delle intersezioni e delle scuole o di altri luoghi frequentati da fanciulli indicati dagli appositi segnali, nelle forti discese, nei passaggi stretti o ingombri, nelle ore notturne, nei casi di insufficiente visibilità per condizioni atmosferiche o per altre cause, nell’attraversamento degli abitati o comunque nei tratti di strada fiancheggiati da edifici.

4. Il conducente deve, altresì, ridurre la velocità e, occorrendo, anche fermarsi quando riesce malagevole l'incrocio con altri veicoli, in prossimità degli attraversamenti pedonali e, in ogni caso, quando i pedoni che si trovano sul percorso tardino a scansarsi o diano segni di incertezza e quando, al suo avvicinarsi, animali che si trovano sulla strada diano segni di spavento.”

Inoltre, il Comandante Altamura richiama anche l'articolo 182, commi 2 e 4 che pone norme specifiche applicabili ai soli ciclisti:

2. I ciclisti devono avere libero l'uso delle braccia e delle mani e reggere il manubrio almeno con una mano; essi devono essere in grado in ogni momento di vedere liberamente davanti a sé, ai due lati e compiere con la massima libertà, prontezza e facilità le manovre necessarie.

4. I ciclisti devono condurre il veicolo a mano quando, per le condizioni della circolazione, siano di intralcio o di pericolo per i pedoni. In tal caso sono assimilati ai pedoni e devono usare la comune diligenza e la comune prudenza.”

Anche questa è una precisazione che sicuramente risulterà inaspettata per molti, ma la norma è chiara, e non resta che rispettarla, nella convinzione che così facendo ridurremo a zero (o quasi) il rischio di incidente e (permettetemi di osservarlo) potreste essere destinatari di qualche sincero sorriso e ringraziamento, che non potrà che rallegrare la vostra pedalata (fidatevi: esperienza personale).

Chi tra gli utenti ha la precedenza sul “percorso pedonale e ciclabile”?

Il Comandante Altamura risponde richiamando il comma 4 qui sopra trascritto, osservando che l'articolo “pone norme precise e puntuali al fine di chiarire i rapporti di “precedenza” tra ciclisti e pedoni,



di modo da tutelare la sicurezza di entrambe le categorie, in particolare, nelle aree promiscue e, di conseguenza, anche nell'ambito dei percorsi pedonale e ciclabile. In caso di sinistro stradale tra velocipedi (ovvero tra veicoli) dovrà valutarsi, in concreto, anche l'applicabilità delle norme sulla distanza di sicurezza (art. 149) e sul sorpasso (art. 148), oltre a quelle sulla precedenza (art. 145): i conducenti di velocipedi, infatti, sono comunque tenuti al rispetto di tutte quelle disposizioni applicabili anche alla conduzione di veicoli per i quali non è previsto il conseguimento di una patente di guida, ivi compreso il divieto di guida in stato di ebbrezza (art. 186 CdS) o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti (art. 187). Mentre, in caso di sinistro tra velocipede e pedone, non solo la condotta del primo sarà oggetto

di valutazione (alla luce delle norme sopra richiamate), ma anche il comportamento in concreto tenuto dal pedone sarà preso in considerazione, ed eventualmente sanzionato, ai sensi dell'art. 190 CdS (comportamento dei pedoni).”

Con quali accorgimenti (guinzaglio, estensibile o meno, museruola e quant'altro) possono essere condotti i cani sui percorsi sopra indicati?

“Per quanto concerne i ciclisti, l'art. 182, co. 3, ai fini esclusivi di perseguire la sicurezza stradale, prevede:

3. Ai ciclisti è vietato trainare veicoli, salvo nei casi consentiti dalle presenti norme, condurre animali e farsi trascinare da altro veicolo.

Norma concorrente, applicabile cumulativamente quella prevista dal CdS, qualora ne ricorrano i presupposti, è quella inserita nel Regolamento Comunale per la Tutela degli Animali, all'art. 4, co. 9, la cui finalità primaria è quella di preservare la salute degli animali:

9. E' vietato condurre animali al guinzaglio tramite mezzi di locomozione in movimento.

Per quanto attiene ai pedoni, oltre all'art. 190 del CdS, gli stessi sono tenuti alla generale osservanza del già richiamato Regolamento Comunale per la Tutela degli Animali, e in particolare al rispetto dell'articolo 12 commi 3, 3 bis, 4 e 4 bis:

(tralasciamo i primi due commi, il primo dei quali limita l'uso di guinzagli “a scorrimento” a finalità di educazione ed istruzione)

4 I cani muniti di guinzaglio, con lunghezza



Piazzola di sosta



massima di m. 1,50 (e museruola, nei casi previsti), accompagnati dai loro proprietari o detentori, hanno libero accesso a tutte le aree pubbliche e di uso pubblico, a eccezione delle aree verdi debitamente recintate e attrezzate per il gioco dei bambini, delle aree dedicate allo sport, delle aree verdi di particolare interesse alla presenza di animali selvatici e di tutte le altre aree individuate con apposito provvedimento. In questi casi sarà cura del Comune esporre un segnale di divieto nei giardini, negli orti, nelle aie e in altri luoghi aperti di proprietà privata, nei quali non sia impedito l'accesso a terzi, i cani possono essere tenuti senza museruola, purché siano custoditi in modo da non arrecare danno alle persone. I cani potranno essere tenuti sciolti e senza museruola, quando l'accesso a luoghi analoghi di proprietà privata sia chiuso e

provvisto di cartello con l'indicazione "Attenti al cane". Possono inoltre essere tenuti senza guinzaglio e museruola: - i cani da caccia in aperta campagna a seguito del cacciatore; - i cani da pastore quando accompagnino il gregge; - i cani delle forze di polizia durante l'impiego per fini di istituto; - i cani delle forze di polizia durante l'impiego per fini di istituto e i cani e le unità cinofile di protezione civile in attività di ricerca.

4bis I proprietari o i conduttori dei cani devono avere sempre con sé idonea museruola da applicare all'animale in caso di necessità ovvero su richiesta degli organi di controllo competenti."

Se il lettore ha avuto la pazienza di arrivare fino qui ha potuto rendersi conto di quanto sia importante conoscere bene le regole di comportamento che sono

oggetto di questa riflessione.

Che conclusione possiamo trarre a questo punto?

Innanzitutto, che occorre tener sempre ben presente che ciclisti e pedoni sono tutti "utenti vulnerabili"; in secondo luogo, che pedoni e ciclisti in quanto tali si muovono in modo ecocompatibile e sostenibile e che pertanto vanno incentivati e supportati in questo comportamento virtuoso.

Insomma, quando siamo in sella alla nostra fidata bici dobbiamo tenere un comportamento responsabile e prudente, ma soprattutto tollerante verso chi come noi dà segni di amare la vita all'aria aperta, il contatto con la natura che ci circonda e il movimento fisico. E poi, non è gratificante scambiarsi qualche sorriso con chi incrociamo durante le nostre pedalate? ●



CICLOVACANZE 2022 PER I SOCI

GIOVEDÌ 12 - DOMENICA 15 MAGGIO

JESOLO E DINTORNI: TERRA, MARE, LAGUNA, RELAX

km 200 - *Giuseppe Pedrollo e Luca Reani - Iscrizioni aperte fino a esaurimento posti*



SABATO 13 - DOMENICA 21 AGOSTO

DALL'ADIGE ALL'ARNO: IL GIRO DEI FIUMI E DELLE TORRI

km 400 - *Fabrizia Graziani e Marco Giavoni - Iscrizioni aperte fino a esaurimento posti*



GIOVEDÌ 15 - DOMENICA 18 SETTEMBRE
BERGAMO E LE SUE VALLI CICLABILI

km 200 - *Sandro Benedetti e Alessandra Zampieri - Iscrizioni aperte fino a esaurimento posti*





Dormire e pedalare di Paolo Pigozzi

Ql sole sorge ormai abbastanza presto: il primo aprile alle 6,50 (ora legale). “Le ore del mattino hanno l’oro in bocca” dice il proverbio. Anche la scienza è d’accordo: andare a letto non troppo tardi la sera e svegliarsi presto la mattina diminuisce il rischio di sviluppare sintomi depressivi (JAMA Psychiatry, 2021;78(8):903–910). Studiando le abitudini di oltre 840.000 adulti si è osservato che le persone che si coricano e si svegliano presto mostrano una riduzione del 23% della probabilità di soffrire di depressione rispetto a coloro che preferiscono andare a letto più tardi e quindi si svegliano più in là nella mattinata. Un vantaggio evidente anche nel caso in cui le ore dedicate al sonno da mattinieri e pigroni sono uguali. Non è facile individuare le cause effettive di questo fenomeno. I ricercatori ipotizzano che chi si alza presto si esponga più a lungo alla luce solare. La quale, tra l’altro, favorisce la produzione di una serie di sostanze ormonali implicate anche nel mantenimento del tono dell’umore. Non brontolate, dunque, se talvolta la gita sembra iniziare ad orari per voi impossibili: lo si fa avendo a cuore il vostro (buon)umore.

INGREDIENTI

200 g di carote
 100 g di lenticchie o cannellini già lessati
 Una punta di cucchiaino di curcuma
 Una punta di cucchiaino di coriandolo in polvere
 Succo di mezzo limone
 Un pezzetto di zenzero fresco
 Olio extra vergine d’oliva
 Prezzemolo
 Sale
 Peperoncino in polvere (se gradito)

MOUSSE DI CAROTE E CANNELLINI

Spazzolate le carote e tagliatele per il lungo in 4-6 parti. Insaporitele con sale, peperoncino, curcuma e un filo d’olio e disponetele su carta forno. Fate cuocere a 200°C per 30-40 minuti. Ricavate dallo zenzero grattugiato del succo e aggiungetelo a tutti gli ingredienti riuniti nel mixer. Azionate la macchina fino ad ottenere un composto liscio e omogeneo (aiutatevi eventualmente con un cucchiaino di acqua o brodo vegetale). Ideale per farcire panini da gita. Se ne avanza potete consumarla al rientro con crostini integrali. Si conserva in frigo per qualche giorno in contenitore chiuso.



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

COPERTONI

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

Ripassiamo velocemente i significati delle **scritte** riportate sul copertoncino;



- 1 • NOME PRODUTTORE
- 2 • MODELLO
- 3 • DIMENSIONI
- 4 • PRESSIONE DI GONFIAGGIO
- 5 • DENSITÀ TESSUTO

Una caratteristica poco conosciuta è la **densità del tessuto** della carcassa che viene espressa in EPI o TPI (Ends per Inch o Threads per Inch = fili per pollice).

I suoi valori più comuni sono 20, 24, 37, 50, 67 e 127 .

Più strette sono le maglie del tessuto che costituisce la carcassa, maggiore è la qualità del pneumatico. Una alta densità corrisponde ad una riduzione della resistenza al rotolamento e ad una buona guidabilità. Le carcasse con una elevata densità sono più difficili da forare.

USURA

Il copertone è del tutto consumato e va sostituito quando sul battistrada si vedono la protezione anti forature o i fili della carcassa.

Prima di raggiungere questi livelli è da considerare anche l'usura dell'impronta che influenza direttamente la tenuta di strada in curve e frenata; è per questo che alcune aziende hanno un foro indicante l'usura dello pneumatico (FIG. A).

La resistenza contro le forature è influenzata anche dallo spessore del battistrada, potrebbe essere consigliabile sostituirlo prima di una eccessiva usura.

Spesso i fianchi del pneumatico si rovinano prima che il battistrada sia consumato. Questo consumo prematuro è dovuto, nella maggior parte dei casi, all'utilizzo costante delle gomme con pressione troppo bassa.

E' raccomandabile controllare e regolare la pressione almeno una volta al mese, utilizzando un manometro.



SCREPOLATURE

Screpolature lungo il fianco dello pneumatico, dovuto a un prolungato utilizzo della bici con pressioni insufficiente o causato dall'invecchiare del pneumatico.

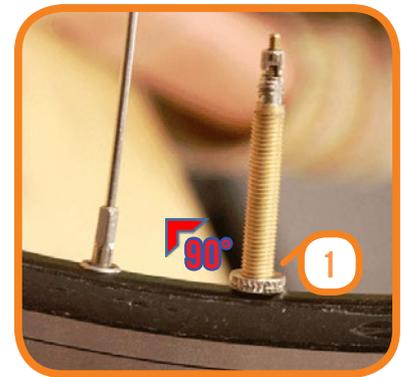




Pressioni troppo basse del pneumatico possono portare a rovinare il cerchio in caso si superi un ostacolo “spigoloso” o causare pizzicature della camera d’aria quando i fianchi del cerchio comprimono la gomma; questo tipo di foratura viene chiamato anche “snake bite” (trd. morso di serpente) a causa dei suoi due tipici segni paralleli.

VALVOLA STRAPPATA

Se la pressione della camera d’aria non è sufficiente, questa può scorrere all’interno del copertone e la valvola può venire strappata; è importante posizionare a 90° la valvola durante il montaggio, gonfiarla alla pressione indicata ed utilizzare la ghiera di posizionamento (1).



PERCORRENZA CHILOMETRICA DEL PNEUMATICO

È difficile stimare la percorrenza chilometrica perché è molto influenzata dalla pressione, dal carico, dai percorsi, dalle temperature ambientali e dallo stile di guida.

Ad esempio, in presenza di alte temperature, sovraccarichi e asfalti ruvidi, gli pneumatici si consumano molto più velocemente del normale.

A titolo indicativo, un pneumatico standard può percorrere tra 2.000 e 5.000 km.

Alcuni pneumatici antiforatura di note case produttrici “promettono” durate comprese tra 6.000 e 12.000 km.

CURA

Gli pneumatici montati devono sempre essere mantenuti gonfiati altrimenti sarà necessario appendere la ruota. Se una bicicletta viene messa a magazzino per lungo tempo con le gomme sgonfie, il fianco dello pneumatico può subire danni.



Consigli del Nonno



Qualche volta, specialmente dopo lunghi inutilizzi della bicicletta, non si riesce a gonfiarne le ruote... può darsi che la valvola si sia bloccata, basta in questo caso premerla/azionarla più volte.

DOMENICHE ECOLOGICHE, DOMENICHE IN BICI

di Denis Maragno

Novità assoluta di questo inverno per diverse città del Veneto sono state le domeniche ecologiche. Una misura nata come simbolico palliativo per contrastare l'ormai endemica pessima qualità dell'aria della regione. Una misura dalla scarsa efficacia pratica (sulla qualità dell'aria, non sono certo 7 chiusure del centro storico alle auto a incidere sui superamenti di concentrazioni delle Pm10 annuali. Per la cronaca, Rovigo, lo scorso 11 marzo aveva già raggiunto quota 34 sforamenti sui 35 annuali concessi...). Insomma, una misura di bandiera che dimostra una incapacità, in questo caso, regionale, di affrontare in modo risoluto il problema passando la palla che scotta ai Comuni. Ovvero nei contesti nei quali la lotta all'inquinamento atmosferico può essere veramente efficace.

Tornando alle domeniche ecologiche rodigine, sorvolando sulle sterili polemiche dei contro a tutti i costi perché *"se non posso accedere al centro in auto la mia vita perde di significato"*

bisogna dire che hanno colto un po' di sorpresa i cittadini, quasi stupiti che da un momento all'altro la roboante strada sotto casa fosse improvvisamente deserta: un nuovo, enorme spazio impressionantemente vuoto, che spiazza. Una occasione unica per godersi la città con calma, per muoversi in sicurezza, per ascoltare il silenzio. Un momento per scoprire di potersi muovere senza per forza usare l'auto privata.

In un contesto del genere Fiab non poteva non sguazzare felice, e prontamente abbiamo risposto all'appello dell'Assessorato all'ambiente ad essere presenti e ad animare la città. Ovviamente nei limiti delle nostre potenzialità ogni domenica ci siamo stati, dalla prima giornata il 3 ottobre alla penultima il 20 marzo. Sempre con un nostro gazebo in piazza e sempre con qualche idea, dalla pedalata nei parchi lungo un ideale anello ciclabile che collega tutti i parchi cittadini, alla caccia al tesoro di San Valentino (AlleyLove, praticamente un *orientering* urbano ma sufficientemente competitivo da

essere sconsigliato ai minori non accompagnati), dall'asta di bici (10 bici recuperate dai volontari nella nostra piccola ciclofficina sociale) ad un momento formativo sul codice della strada (grande scompiglio di fronte alla possibilità della corsia per il doppio senso ciclabile volgarmente noto come contromano), dalla Giornata Mondiale delle vittime della strada (con la deposizione di fiori nei luoghi di incidenti mortali avvenuti ai danni di ciclisti e pedoni) fino all'ultima pedalata dedicata alla storia della street art rodigina (da arte clandestina a arte richiesta e acclamata da istituzioni e cittadini). Insomma un'alternanza delle tematiche a noi più care con il giusto mix di momenti di pura "animazione" in bici. Tutte iniziative partecipate e chi hanno permesso di metterci alla prova in un impegno costante. Dando un po' fondo alle nostre idee ma stimolandone altre. La nostra è stata una adesione sincera, disincantata ma convinta che l'esperienza di una città senz'auto sia una esperienza di futuro. Ovvero uno spazio urbano umano. ●



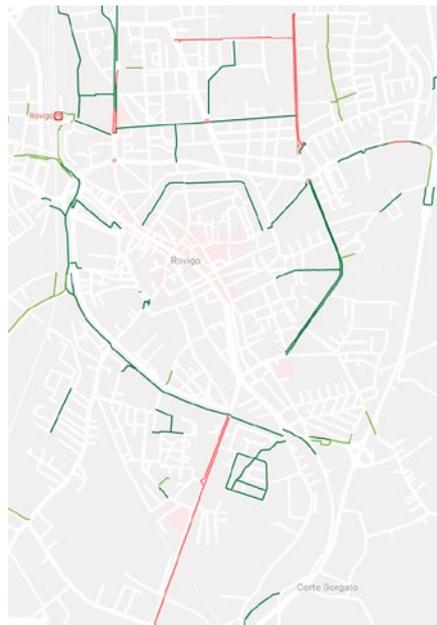
PICCOLI PASSI PER UNA CITTÀ PIÙ CICLABILE

di Denis Maragno

Sono le piccole cose che rendono un ciclista felice. Spesso quando si affronta il tema della ciclabilità di una città il pensiero va immediatamente verso grandi interventi, con espropri, piste ciclabili in sede propria, insomma un'esplosione di ambizione che alla fine richiede anni per la realizzazione. Invece, come Fiab abbiamo sempre portato avanti battaglie per piccoli interventi, ricuciture dell'esistente, miglioramenti. Perché, per

hanno permesso di ricucire alcune cesure che attendevano da oltre un decennio di essere sanate.

Alcuni esempi: nuove corsie ciclabili lungo viale della Costituzione (nessun parcheggio rimosso ma è stata semplicemente ridotta la sezione della corsia stradale, ovvero corsia più stretta e traffico più lento); la ricucitura della ciclabile di via Tisi, spezzata in due da una rotonda e ora riunita (analogamente in viale Tre Martiri); il prolungamento delle corsie ciclabili di viale porta Adige, ampio



noi, per prima cosa, è importante stimolare l'uso della bici nel quotidiano, per andare a scuola, al lavoro, a far la spesa. Le grandi opere, quando va bene, sono buone per il tempo libero ma non è questo che cambierà le abitudini nelle nostre città.

Venendo a Rovigo, bisogna ammetterlo, qualche timido (e a volte incerto) passo nella direzione che a noi piace è stato fatto. In 3 anni la rete ciclabile cittadina è cresciuta di 2,5 chilometri (e dovrebbe vivere in questo 2022 un'ulteriore crescita di almeno altri 2 chilometri). 2,5 km realizzati tutti con interventi molto leggeri, economici e innovativi ma che, soprattutto,

asse fondamentale di accesso alla città e alla stazione dei treni; le nuove corsie lungo viale Porta Po (una ex-statale ora strada urbana, immobile da decenni nella sua conformazione), con tanto di casa avanzata, un altro asse fondamentale di accesso a Rovigo reso ciclabile.

Altri interventi significativi sono stati effettuati nelle rotonde, con l'inserimento delle bike-lane al loro interno. Un approccio innovativo e che si sta rivelando efficace. E poi, ultime ma non meno importanti, si è anche lavorato per quanto riguarda le *facilities* per i ciclisti con la sistemazione della rampa per le bici in

via Curiel e la imminente installazione di rastrelliere sul Corso del Popolo, arteria trafficatissima di bici ma completamente priva di spazi per la sosta delle stesse. Il tutto condito dall'inserimento di tanti nuovi attraversamenti pedonali.

Insomma, la strada fin qui percorsa è corretta, ma ci aspetteremmo di più, molto di più. L'imminente adozione del Biciplan, pur con diverse soluzioni innovative e a tratti ambiziose, ci preoccupa per un approccio alla bici principalmente legato alla mera attività fisica per il tempo libero. Un'etichetta che facciamo fatica a staccarci di dosso. ●





El Canton Ciclabili o cosiddette?

Raccontava, tanti anni fa, mio cognato che un suo amico per spiegare ad un altro della compagnia l'importanza delle parole, ricorresse al seguente esempio: "Secondo te faville, scintille e imbecille sono la stessa cosa?" Faceva un altro esempio più ardito, che qui non posso scrivere per decenza. Ma direi che il concetto è sufficientemente chiaro: ogni parola ha un suo significato e dev'essere usata a proposito. Da quando esiste Fiab Verona continuiamo a cercare di fare chiarezza sulla normativa che regola il trasporto in bicicletta, peraltro con risultati poco lusinghieri. Spesso mi capita di discutere con ciclisti accaniti che non hanno le idee chiare sui comportamenti da tenere quando circolano sulle strade, anche su quelle riservate a loro. C'è da dire che il Codice della Strada italiano non è così semplice e limpido da interpretare e che anche le Amministrazioni pubbliche contribuiscono attivamente ad aumentare la

confusione, con segnaletiche, colori e tecniche costruttive diverse da città a città.

Ma andando sul semplice vediamo un solo esempio. Il termine "ciclabile" secondo il Codice individua una strada "riservata" ai ciclisti e avente determinate misure minime. La triste realtà è che, in Italia, l'80% di queste cosiddette ciclabili è formato da "ciclopdonali", che sarebbe meglio definire "pedociclabili", dal momento che su di esse i pedoni hanno la precedenza sui ciclisti. I ciclisti dovrebbero capire che li non possono pretendere di andare ai quaranta all'ora. I pedoni dovrebbero capire che avere la precedenza non significa occupare tutta la carreggiata. Tutti insieme, ciclisti e pedoni, dovremmo rivendicare il nostro diritto a muoverci in sicurezza e convincere le Amministrazioni che creare più strutture riservate a pedoni e a ciclisti è interesse primario della Comunità.

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