

RUOTA LIBERA

Periodico della FIAB

FIAB Verona Amici della Bicicletta Onlus



SEM 2022

VERONA SPERIMENTA

SETTIMANA DELLA MOBILITÀ

- LA CONTA MAGGIORENNE
- CACCIA IN BICI 2022
- NUOVA CICLABILE IN VIA LOCATELLI
- MARCHIATURA STRAORDINARIA
- I COMMENTI DEGLI STUDENTI

QUARANTENNALE FIAB

- ONLINE L'ARCHIVIO DI RUOTALIBERA
- LA LUNGA MARCIA PER LE CICLABILI

LA PROVINCIA CHE SI MUOVE

LA VOCAZIONE CICLABILE
DELLA PIANURA VERONESE

CICLO-VIAGGI

PISA, MANTOVA
E IL SALENTO

TUTTI IN BICI

LA PARTECIPATA ESTATE
DI FIAB ROVIGO



3	IL PUNTO	20	CICLOFFICINA
	SETTIMANA EUROPEA MOBILITÀ SOSTENIBILE	22	CIBO DA VIAGGIO
4	La conta maggiorene	23	RACCONTI DI VIAGGIO
6	Verona sperimenta		Dalla Torre dei Lamberti alla Torre
9	Nuova pista ciclabile in via Locatelli		Pendente: una ciclovacanza
10	Marchiatura in Bra		all'insegna delle forature
11	Caccia in bici 2022	26	Il nostro primo BAM-racconto
	SOCI ATTIVI	28	ISOLA IN BICI
13	Leonardo Tonoli		Vacanze in Salento
	SPECIALE	30	FIAB ROVIGO
	40 ANNI FIAB VERONA		Tutti in bici!
14	40 anni di Ruota Libera	32	EL CANTON
15	La lunga marcia degli AdB Verona per le piste ciclabili		
	MOBILITÀ		
18	Legnago: seguire la vocazione ciclabile della pianura veronese		

DIRETTORE RESPONSABILE:
Elena Chemello.

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

Hanno collaborato:
Sofia Elisabetta Falzoni, Alessandro Menazza,
Luigia Pignatti, Federico Girardi, Paolo Villa,
Paolo Pigozzi, Claudia Salvi, Francesco Covelli,
Silvia Golia, Adalberto Minazzi, 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 2.600 copie
Stampato su carta ecologica T.C.F.
(sbiancata senza l'uso di cloro)

Indirizzo e orari
FIAB Verona - Amici della Bicicletta Onlus - Piazza S.Spirito, 13, 37122 Verona
Mercoledì - Venerdì: ore 16.00-19.00 - Tel./Fax: 045 961 7911
Ciclofficina - Venerdì: ore 16.30-19.00

Ricevi Ruotalibera
se diventi socio di FIAB Verona Amici della Bicicletta. Come?

- > **Vieni in sede:** Piazza S.Spirito, 13 oppure
- > **Fai un bonifico su uno dei nostri conti correnti:**
 - ♦ C/C bancario intestato a FIAB Verona - Amici della Bicicletta Onlus c/o Unicredit Banca Spa - Ag. via Garibaldi, 1 - VR | IT 42 D 02008 11770 000040099139
 - ♦ c/c bancario intestato a FIAB Verona - Amici della Bicicletta Onlus c/o Banca Popolare di Verona - Ag. Piazza Erbe - VR
cod. IBAN: IT83 0 05034 11703 000000037232

Quote associative 2023

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.



Da "SEM" e "PGMC" un nuovo slancio a Verona?

Per una Verona alle prese con una transizione amministrativa piuttosto lenta e condizionata da una congiuntura non facile per noti problemi globali (prezzi alle stelle, clima siccitoso, pandemia dall'evoluzione incerta, disagi giovanili, preoccupazioni geopolitiche...) e locali (i cantieri della TAV, l'impasse della filovia...), le due sigle del titolo potrebbero aprire prospettive interessanti almeno sul fronte della mobilità sostenibile.

SEM (Settimana Europea della Mobilità) 2022: il Comune di Verona si è messo in gioco. Nell'edizione di quest'anno della Settimana Europea della Mobilità, tenutasi come sempre nella settimana 16-22 settembre, il Comune di Verona ha finalmente deciso di aderire direttamente accettando di coorganizzare buona parte delle proposte avanzate da noi di FIAB Verona. Come vedrete leggendo le pagine successive, tra le altre iniziative si sono portati gli studenti delle scuole superiori cittadine a vivere gli spazi pubblici in prima persona e in modo diverso, chiudendo al traffico privato via Battisti (in una giornata, nell'orario critico dell'afflusso mattutino) e piazza Bra (addirittura per l'intera settimana). Inoltre, per quanto ci riguarda, è stata pure interessante la prima riuscita collaborazione con Legambiente Verona in occasione del nostro tradizionale "Conta e Premia il Ciclista", svolto quest'anno nell'ambito del "Giretto d'Italia" di Legambiente nazionale.

PGMC (Piano Generale della Mobilità Ciclistica): la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale. Questo documento di portata storica, già fatto circolare dal MIMS (Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibile) lo scorso agosto nella sua forma definitiva, è stato pubblicato il 12 ottobre nella Gazzetta Ufficiale n. 239. In esso, oltre a delineare gli obiettivi strategici che il piano si pone indicandone precisamente tempistiche e metodi, sono compresi alcuni allegati tra i quali uno (l'Allegato B "Progettare ciclabilità sicura") che illustra in modo dettagliato come sia possibile applicare già ora – pur nelle more dell'apparizione di alcuni regolamenti attuativi – le novità normative introdotte nel Codice della Strada a settembre 2020 in risposta all'emergenza sociale causata dalla pandemia: si sta parlando ad esempio di doppio senso ciclabile, case avanzate, strade scolastiche. Pensiamo sia chiaro che l'introdurre al più presto queste novità cambierebbe profondamente in meglio il modo di muoversi a Verona, aumentando sicurezza e praticità della mobilità sostenibile rispetto a quella motorizzata: per capirci, ogni riferimento a via Cesiolo non è casuale...

La palla passa alla nuova amministrazione.

L'abbiamo detto nel gergo sportivo caro al neosindaco Damiano Tommasi: queste novità hanno aperto nella percezione dei cittadini alcune opportunità significative, che sta ora ai nuovi amministratori realizzare concretamente per renderle visibili e permanenti. Crediamo però che tali decisioni non dovrebbero tardare troppo, per non far appassire questi semi che attendono solo di germogliare. Dopo quattro mesi dalle elezioni Verona ha un forte bisogno di segnali d'indirizzo nella giusta direzione: dunque, cara nuova amministrazione, se ci sei... ●



LA CONTA MAGGIORENNE

di Luciano Lorini

Per il diciottesimo anno consecutivo abbiamo misurato i flussi ciclistici ai varchi cittadini

La tradizionale conta dei ciclisti settembrina è diventata maggiorenne! Sono infatti ben diciotto anni che di buon mattino, in una giornata di metà settembre, i nostri volontari si presentano ai varchi della città, sui ponti verso il Centro e all'imbocco delle ciclabili ad Ovest (Corso Milano - Camuzzoni) e a Sud (viale Piave), per contare e misurare i flussi del traffico ciclistico (e premiare i virtuosi con un sorriso e un cioccolatino). Quest'anno siamo stati affiancati da Legambiente, che da molti anni organizza in altre città italiane il Giretto d'Italia, un'iniziativa analoga, approdata da questa edizione



anche sulle sponde dell'Adige. La continuità statistica è garantita: invariato il periodo (la Settimana Europea della Mobilità, dal 16 al 22 settembre), invariati i punti di rilevazione, invariati gli orari e, per quanto possibile, alcune condizioni di contorno (rimandiamo in caso di maltempo ed evitiamo i lunedì e i venerdì, quando notoriamente alcune variabili esterne rischiano di "drogare" i conteggi). Eppure, nonostante queste attenzioni, ogni anno osserviamo variazioni interessanti, che ci raccontano qualcosa. Cos'è accaduto a questo giro? Abbiamo rilevato un ennesimo calo, passando da 5.016 a 4.609 rilevazioni, ovvero 407 in meno, corrispondenti a un -8%. Come mai? Anzitutto la **chiusura di Ponte Nuovo**. Prevedenti, ci eravamo anche organizzati per cercare di capire verso dove si fossero spostati i flussi impossibilitati a quel transito temporaneamente interdetto, riprendendo la conta sul Ponte Pietra (abbandonato qualche anno fa per via dei flussi poco rilevanti). Il conteggio sul ponte pedonale più antico di Verona non ha però mostrato variazioni interessanti rispetto al momento in cui lo abbiamo interrotto: i 152 passaggi sono in linea con i numeri degli anni precedenti il 2015. È perciò probabile che i flussi di Ponte Nuovo si siano diretti altrove. Dove, non sappiamo dirlo.

Trascurando il “mistero di Ponte Nuovo”, che riprenderemo, speriamo, il prossimo anno, abbiamo comparato i risultati complessivi annui senza contare Ponte Nuovo e Ponte Pietra. Risulta una **situazione ben più stabile**, con una flessione limitata al 2% (72 passaggi in meno, 4.457 sui 4.528 del 2021). Il dato più interessante, nel contesto di questa sostanziale stabilità, deriva dall’analisi dei flussi dei singoli varchi: ci sono infatti cali importanti su alcuni varchi del Centro Storico, Ponte Garibaldi e Castelvecchio su tutti, a fronte di aumenti consistenti sui varchi più periferici, in particolare Viale Piave e Ponte Aleardi (uno degli ingressi ad Est). È forse il risultato di alcuni traslochi importanti di aziende e uffici fuori dalla cerchia delle Mura (dopo UniCredit, qualche anno fa, è stata la volta degli Uffici Finanziari di Lungadige Capuleti), ma di certo anche dell’aumento dello smart-work: l’alleggerimento del traffico conseguente al minor numero dei lavoratori pendolari è infatti evidentemente... multimodale!

Lasciamo ai lettori più curiosi l’analisi delle tabelle comparative (qui riassunte per ragioni di spazio, ma le pubblicheremo in versione integrale sul sito). Ci teniamo a ricordare che la nostra conta artigianale è un’istantanea soggetta a troppe variabili per potersi definire scientifica. L’unico



modo per misurare con criteri oggettivi, capaci di supportare una conseguente politica di pianificazione, è dato dai rilevatori stabili (meglio se più d’uno e in rete), come quello da noi posizionato in Corso Porta Nuova lo scorso anno. Presto potremo cominciare a confrontare i dati anno su anno: ve ne renderemo sicuramente conto.

Chiudiamo questa analisi con un dato interessante: a seguito della percezione di una certa rilevanza, abbiamo pensato di contare anche i monopattini. Orbene, il numero di passaggi su questi mezzi si avvicina al 10% del totale (con una punta del 13% in Viale Piave). Rilevanti sì, ma non avremmo certo immaginato quanto!

VARCO	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022 monopatt	% sul 2021 (bici)	
Castelvecchio	771	822	875	688	832	778	697	50	- 81	- 10%
Ponte della Vittoria	590	565	625	526	615	521	522	40	+ 1	+ 0%
Ponte Garibaldi	439	400	519	419	534	541	426	13	- 115	- 21%
Ponte Navi	509	505	551	440	577	522	567	56	+ 45	+ 9%
Ponte Aleardi	334	236	326	203	312	327	359	16	+ 32	+ 10%
Portoni della Bra'	680	544	694	615	765	725	699	84	- 26	- 4%
Viale Piave	634	669	709	580	811	693	774	104	+ 81	+ 12%
Corso Milano	389	376	488	374	514	421	413	36	- 8	- 2%
TOTALI (assoluti)	4.346	4.117	4.787	3.845	4.960	4.528	4.457	399	- 71	- 2%

VARCO	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022 monopatt	% sul 2021 (bici)	
Castelvecchio	771	822	875	688	832	778	697	50	- 81	- 10%
Ponte della Vittoria	590	565	625	526	615	521	522	40	+ 1	+ 0%
Ponte Garibaldi	439	400	519	419	534	541	426	13	- 115	- 21%
Ponte Nuovo (-> 2021) / Pietra (2022)	455	455	496	436	478	488	152	16	- 336	- 69%
Ponte Navi	509	505	551	440	577	522	567	56	+ 45	+ 9%
Ponte Aleardi	334	236	326	203	312	327	359	16	+ 32	+ 10%
Portoni della Bra'	680	544	694	615	765	725	699	84	- 26	- 4%
Viale Piave	634	669	709	580	811	693	774	104	+ 81	+ 12%
Corso Milano	389	376	488	374	514	421	413	36	- 8	- 2%
TOTALI	4.801	4.572	5.283	4.281	5.438	5.016	4.609	415	- 407	- 8%

SETTIMANA DELLA MOBILITÀ: VERONA SPERIMENTA.....

della **Redazione**

Il Comune di Verona è tornato ad aderire alla Settimana Europea della mobilità sostenibile portando a supporto un esteso programma di iniziative volte a sperimentare e a far sperimentare ai cittadini un modo diverso di concepire la mobilità e di vivere la città. “Il programma, organizzato con FIAB e AMT3, ha proposto iniziative che hanno i tratti distintivi su cui vogliamo lavorare” ha spiegato l’assessore alla Mobilità Tommaso Ferrari. “Per qualche ora abbiamo visto alcuni stalli blu diventare spazi sociali, così come piazza Bra libera dal traffico veicolare. Interventi per sensibilizzare la cittadinanza ma utili anche a noi per vederne gli effetti sulla mobilità cittadina più in generale. L’impegno dell’Amministrazione si basa sul principio di democrazia della strada, che non può essere adibita solo alle auto ma suddivisa tra tutti gli utenti, la Settimana Europea della Mobilità va proprio in questa direzione”. In queste pagine, ripercorriamo le iniziative citate con delle gallerie fotografiche accompagnate dal commento di due studenti del liceo Messedaglia che espongono le loro impressioni.

INIZIATIVE CHE GUARDANO AL FUTURO

di Sofia Elisabetta Falzoni

La mobilità per noi giovani è un tema non di poca importanza; infatti la maggior parte di noi, non avendo un mezzo privato di cui usufruire, è sempre e costantemente dipendente dai genitori. Quest’ultimi, infatti, ci portano da un luogo all’altro oppure ci devono dare dei soldi per un biglietto dell’autobus. Di fatto il traffico è diventato sempre più presente nelle nostre strade, troppo piccole per dare spazio alle ciclabili e ai parcheggi che costeggiano il marciapiede, per cui molte volte si fa anche fatica a spostarsi a piedi o in bici. Soprattutto nelle aree lontane dal centro urbano dove i veicoli, anche di grandi dimensioni, sfrecciano anche sopra i limiti di velocità, è diventato molto pericoloso usare la bicicletta o andare a piedi. La FIAB, chiudendo una strada e addirittura piazza Bra, ha fatto un gesto simbolico che ci ha dato un importante insegnamento: esistono le alternative. Infatti tutte le macchine che sono state deviate hanno trovato una soluzione per andare dove dovevano, lasciando noi del Messedaglia e tutte le altre scuole presenti a godere della bella giornata e delle attività che stavamo svolgendo quella mattinata. Questo ci dimostra che possiamo cambiare, come ha fatto Amsterdam, una delle città più evolute nella mobilità del mondo, siamo sempre in tempo per creare una città dove ci si può muovere liberamente ed in sicurezza, una città dove ognuno con i propri mezzi può spostarsi come e dove vuole. Diventiamo meno schiavi della comodità e cerchiamo di pensare al futuro, ad un mondo dove saremo troppi per continuare a muoverci in macchina. Cominciamo ad avere la prospettiva di usare di più la bici o i mezzi pubblici non solo per goderci di più il viaggio in compagnia, come in bus, o attraversando paesaggi sempre diversi con la bici ma anche per una prospettiva di un modo di muoversi più sostenibile ed ecologico.





UNA BELLA SORPRESA, MA SIAMO PRONTI?

di Alessandro Menazza

L'evento a cui l'insegnante ci ha fatto partecipare sicuramente era inaspettato ma dopo aver sentito gli organizzatori e lei parlarne ho pensato che dovrebbe essere più pubblicizzato. Per esempio io fino a quella mattina stessa non ne avevo mai sentito parlare e, visto che l'obiettivo è ridare le vie della città alle persone e non alle macchine, penso che i giovani possano dare un buon supporto all'iniziativa. Ho provato ad informarmi, ho visto che Oslo ha adottato una politica simile a quella di Amsterdam e anche lì funziona bene; solo che mi sono chiesto se le città italiane siano abbastanza avanzate per compiere questo passo. Mi spiego, ad Oslo anche se in centro girano pochi mezzi di trasporto privati, hanno una grande abbondanza di mezzi pubblici ad esempio tram, metro, bus ma anche il traghetto mentre in Italia è diverso quindi prima di poter chiudere il traffico di mezzi in centro, secondo me, si dovrebbero attuare delle riforme per i mezzi pubblici.





PARKING DAY, PER IMMAGINARE UNA CITTÀ DIVERSA

di "Redazione"

Il Park(ing) Day è una iniziativa che consiste nel convertire temporaneamente aree occupate da parcheggi in spazi pubblici di socialità nelle quali svolgere attività di vario tipo: spazio relax, interviste e discussioni, piccoli spettacoli... L'obiettivo è porre l'attenzione sull'eccessiva quantità di spazio occupato dalle automobili private nelle nostre città e sull'importanza della riappropriazione di questi spazi da parte dei cittadini.

La domanda da porsi è: "Che cosa manca nella città o nel quartiere?". La risposta sarà utile a capire che cosa realizzare all'interno di ciascun parcheggio occupato. L'evento inoltre vuole coltivare il senso di orgoglio civico dei cittadini e li invita a considerare il proprio ruolo attivo, nel concepire, costruire e migliorare l'ambiente urbano locale.

L'iniziativa è attiva in molte città a livello mondiale, e nella nostra città, Verona ha già conosciuto un precedente con lo "Stallo di Primavera" realizzato da Fiab una decina di anni fa. In occasione della Settimana della Mobilità 2022 il Parking Day è stato riproposto Venerdì 16 Settembre con i ragazzi delle scuole superiori veronesi e i loro insegnanti al mattino sugli stalli in via Battisti e dei Portoni della Bra e al pomeriggio in corso Castelvocchio.



LA SEM SU STRADA: UNA NUOVA PISTA CICLABILE IN VIA LOCATELLI

di **Corrado Marastoni**

Nell'ambito delle iniziative legate alla Settimana Europea della Mobilità Sostenibile 2022, dando seguito a una nostra proposta, il Comune di Verona ha operato un intervento stradale permanente in via Locatelli, la strada che congiunge corso Porta Nuova (a fianco della Camera di Commercio) con piazza Renato Simoni.



Come si ricorderà, prima dell'intervento via Locatelli era percorribile da tutti i veicoli solo in senso unico verso piazza Simoni, con due marciapiedi e due file di stalli di sosta longitudinali sui lati. Tuttavia, poiché la larghezza della corsia di traffico era considerevole (circa 4,50 m), secondo le vigenti norme del Codice della Strada è stato possibile ricavare una pista ciclabile in direzione opposta larga 1,50 m tra il marciapiede e la fila di stalli di sosta lato sud lasciando una corsia larga circa 3 m, misura sufficiente per il tipo di traffico previsto sulla via.

Si tratta indubbiamente di un intervento positivo, perché facilita gli spostamenti in bicicletta in una via ad alta frequentazione (numerosi grossi condomini, diffusi esercizi commerciali, la scuola media Betteloni...) e di posizionamento

strategico per la mobilità cittadina dando al ciclista un chiaro vantaggio rispetto all'automobilista che dovrà invece continuare a rispettare il senso unico.

L'augurio per il futuro è che questo vantaggio venga concesso appena possibile anche in varie altre vie cittadine a senso unico altrettanto strategiche, nelle quali però la larghezza non è sufficiente per operare un intervento simile ai sensi del Codice della Strada (si pensi ad esempio a stradone Provolo tra le Regaste San Zeno e San Bernardino, senza parlare del celebre caso di via Cesiolo che corre sopra via Mameli): in quei casi si potrebbe applicare il "doppio senso ciclabile", una delle nuove norme introdotte di recente nel CdS per incentivare la mobilità sostenibile (Legge 120 del 11/9/2020). ●

MARCHIATURA IN BRA di Giorgio Migliorini

Ovvero vi avevo avvertito... ovvero potenza della comunicazione...

Nell'ambito della collaborazione con il Comune per la SEM c'è stato un "do ut des".

La marchiatura fuori sede in Bra lunedì 19 ore 16-18 faceva parte delle nostre concessioni che del resto ritengo ben compensate da quanto messo in campo per la SEM dalla nuova amministrazione. Visti gli impegni del venerdì precedente con il "Park Day" e del giorno dopo con "Premia il Ciclista" non mi sono sentito di fare il solito appello avendo già le spalle coperte dalla presenza di Luca e l'aggiunta di Guerrino.

Un certo Luciano il giorno prima ci ha inviato una mail ovviamente molto dettagliata ed anche, a nostro (superficiale) giudizio, un po' allarmistica sul probabile flusso di fruitori del servizio.

Come è andata? Dalle foto potete vedere la coda che si è creata in poco tempo, come per l'ingresso in Arena nelle serate di concerto! D'altra parte la punzonatrice è una sola ed anche controllare i moduli

compilati a mano diventa impossibile in quanto il tempo basta solo per gestire la coda, rispondere ai mille quesiti e ammansire gli utenti in attesa con qualche cioccolatino e gadget omaggio. Alle 17.20 con quaranta minuti di anticipo sulle 18 ho deciso di non accettare più iscrizioni e proprio verso le 18 le ultime bici sono state punzionate! Superlavoro della macchina e superlavoro di Luca, zero secondi per staccare un attimo. Qualcuno il giorno dopo ha commentato: lo sapevo...!

Considerazioni? La potenza della comunicazione! Il nostro sito ed anche la rete dei negozi di bici che sul tema del furto si impegnano generano in due mesi un flusso di utenti inferiore a quello verificatosi in un pomeriggio ben pubblicizzato dai canali del Comune. Un afflusso del genere richiede più preparazione e più volontari per garantire un regolare svolgimento con attese non eccessive e raccolta dati nei moduli più precisa. Facile a dirsi meno facile a farsi. ●



CACCIA IN BICI 2022 di Ilaria Giardini

Emozioni e divertimento sulle strade della città

In un meraviglioso Centro Storico inondato di musica ma assediato dalla pioggia, si è tenuta la XVII edizione della *Caccia al Tesoro Notturna* in Bicicletta organizzata da FIAB nell'ambito del *Festival dei giochi di strada Tocati*, che quest'anno ha festeggiato invece la sua XX edizione.

Alle 20:30, puntuali in Piazza delle Erbe, si sono ritrovati giocatori, giudici e staff per dare vita ad un gioco combattutissimo ma sostanzialmente equilibrato, che ha visto nell'arco della serata diverse squadre contendersi il primato.

Nell'anno del ventennale del *Festival* lo staff della *Caccia* ha voluto omaggiare il **gioco tradizionale**, argomento della *Caccia al Tesoro*, inserendo tra le prove giochi come il *salto alla corda*, *ruba bandiera* e un *gioco cantato* della tradizione.

Lo staff ha voluto così ribadire i valori che i **giochi tradizionali** portano con sé, da sempre promossi dall'Associazione Giochi Antichi. Per puntualizzarli sono stati assegnati come **nomi delle 6 Squadre** partecipanti: **Abilità, Giocosità, Inclusione, Leggerezza, Partecipazione, Tradizione.**

Uno dei giochi più apprezzati è stato il "*lancio dei tappi sul ring*", realizzato e condotto dal bravissimo *Luciano Morati*, insieme ai suoi aiutanti, tanto che numerosi passanti si sono alternati alle squadre in gara nel tentativo di centrare il bersaglio e realizzare il punteggio più alto.

Anche il gioco del *salto alla corda* ha visto nei momenti morti il coinvolgimento di persone estranee alla caccia. Sicuramente questo coinvolgimento di turisti e passanti è per noi una grande soddisfazione, perché rappresenta la concretizzazione delle intenzioni che animano tutta la manifestazione del *Tocati*. Inoltre, anche per chi ogni anno si impegna nella realizzazione della *Caccia*, è una innegabile gratificazione poter toccare con mano l'interesse e l'entusiasmo che suscita.

Cogliamo qui l'occasione di ringraziare tutti i "giudici" che con entusiasmo



Gioco tiro dei tappi

hanno aderito e condotto i 5 giochi proposti nelle Prove della *Caccia* e a quelli presenti al *tavolo di Piazza Erbe*, fulcro della *Caccia in bici*.

Nel complesso è stata una *Caccia* emozionante e molto divertente, sia a detta dei giudici, quest'anno particolarmente numerosi e coinvolti, sia



Affollamento fine caccia



Bandiera

porta mostra proprio la targa in metallo a ricordo appunto di dove tra l'altro è nata l'idea del *Festival Tocati*: insomma un *ritorno alle origini*.

Dopo la vincitrice, le squadre **Tradizione e Inclusione** hanno terminato la *Caccia* a pari merito: entrambe infatti sono riuscite a completare tutte le prove, arrivando ad un soffio dal *Tesoro*.

Al termine noi dello staff abbiamo consegnato il Premio ai partecipanti della squadra vincitrice: uno scaldacollo speciale confezionato apposta per noi dagli amici della scuola di sci-alpinismo "Giuliani" della sezione CAI "Cesare Battisti", donando loro in cambio un contributo per supportare il progetto denominato Wakhan, che è il nome di una regione dell'Afganistan.

Il progetto prevedeva di formare *guide alpine* locali per realizzare condizioni concrete di sviluppo economico a favore delle popolazioni di quella regione ma data l'attuale situazione sono stati interrotti i contatti diretti e per non dimenticare quei giovani afgani i fondi raccolti sono ora destinati al *Centro Maternità Anabah di EMERGENCY*.

(se voleste saperne di più ecco il link: <https://www.wakhanproject.org/home/>).

Oltre a consigliarvi di interessarvi al progetto Wakhan noi dello staff della *Caccia* vi invitiamo a scoprire e risolvere nei prossimi numeri di *Ruotalibera* gli enigmi che abbiamo proposto ai nostri concorrenti augurandovi un buon divertimento!

dei partecipanti. La paura della pioggia ha costretto a velocizzare lo svolgimento della *Caccia* e a dedicare ai giochi un po' meno tempo del previsto, ma questo non ha inciso minimamente sul divertimento e ha fatto sì che l'intera *Caccia* potesse svolgersi all'asciutto.

A detta dei partecipanti due enigmi sono stati particolarmente difficili: uno lo troverete nella pagina di enigmistica sul prossimo *Ruotalibera*!

La **Squadra Abilità** (forse il nome li ha aiutati?) si è infine aggiudicata il *Tesoro*, ubicato nella sede storica dell'AGA (*Associazione giochi antichi*), cioè nell'osteria che sulla



Salto della corda



Squadra vincitrice ABILITÀ



Staff al tavolo Piazza Erbe

LEONARDO TONOLI

Nato con la bici di Michele Marcolongo

La sua passione per la bici nasce da lontano, fin dai primissimi anni dell'infanzia sulle strade bianche del lago di Garda, sponda bresciana, luoghi che sono rimasti nel cuore. Come spesso accade, però, la possibilità di coltivare la propria passione si scontra con le prove che la vita ci mette davanti, che richiamano ad altre priorità. E proprio tali circostanze "avverse" hanno favorito l'incontro con Fiab, che con i suoi bei cicloviaggi e le cicloescursioni già pronte ed organizzate "non lasciava altro da fare che iscriversi, montare in sella e pedalare". Ma Leonardo Tonoli ha fatto anche un passo in più, diventando socio attivo nel gruppo della marchiatura delle biciclette.

Lo ritieni un rimedio efficace contro i furti?

Se vengono ritrovate, la marchiatura dà certamente la possibilità di rientrarne in possesso, ma se spariscono, come purtroppo è accaduto a me, temo non ci sia nulla da fare. Seimila euro di bici, marchiate e riposte in garage, tutte legate

assieme. E' stato il "regalo" di Natale di qualche anno fa, al mio ritorno in Germania. Evidentemente sapevano benissimo cosa cercare e temo siano sparite dalla circolazione in men che non si dica.

In Germania a fare cosa?

A trovare uno dei miei due figli, la cui nuora è attivista di una associazione cicloambientalista a Ravensburg, la città dove si producono i celebri puzzle. Pensa che acquistano delle bici cargo, elettriche, a pedalata assistita, per poi metterle gratuitamente a disposizione dei cittadini, cosa che da noi in Italia non potremmo fare perché sparirebbero (ride). Un altro mondo.

Come è nata la tua passione per bici?

Esiste da sempre, ho imparato ad andare in bici a 5 anni sulle strade bianche del Lago di Garda (abitavo sulla sponda bresciana). Poi ho ricevuto una bici a 10 anni per Santa Lucia, ma la prima vera bicicletta mi è stata regalata in prima media. Caspita, quanto ci ho girato! Dai 12 ai 14 anni sono stato dappertutto, da

Ponte di Veja al Lago, ovunque. Poi con l'età del motorino l'interesse è un poco scemato per riaccendersi qualche anno dopo. Pensavo sempre a quelle belle strade imbiancate del Lago. E visto che era il periodo del boom delle mountain bike, ne ho presa una per mia moglie, ma in realtà l'ho usata quasi sempre io.

E come ti sei avvicinato all'associazione?

Una collega (lavoravo in ospedale) era iscritta alla Fiab, così 7-8 anni fa mi sono avvicinato anch'io. Non avevo tempo di mettermi a cercare o studiare percorsi e lì trovavo tutto già pronto. Ricevevo il calendario con un sacco di belle iniziative alle quali, però, spesso non riuscivo a partecipare perché al sabato ero spesso di turno mentre alla domenica non voglio fare uscite.

Ti sei rifatto con l'arrivo della pensione?

Non proprio, perché poi sono subentrati altri impegni, tra cui i genitori anziani da accudire. Allora quando non riusciamo a partecipare tutti e due, io e mia moglie, ci diamo il cambio. Nel frattempo, comunque, sono riuscito a fare due cicloturistiche, Jesolo e Pedemontana, mi sono divertito un sacco. Bene organizzate, era esattamente quello che cercavo. Inoltre, partecipo alle Ciclociacolando. Roberto Ferrari e la moglie ci portano a vedere sempre bei posti nel breve raggio. Tanto che mi è venuta voglia di organizzare anch'io una escursione sulle strade bianche della mia infanzia. Dovrei però studiare bene l'organizzazione, è passato del tempo. In generale, mi piacerebbe fare qualcosa in più ma le mie giornate portano sempre una novità e il tempo è quello che è.

Quanto tempo dedichi all'associazione?

Il gruppo marchiatura è molto nutrito e bene organizzato. Talvolta basta un turno ogni mese o due. Assieme alle cicloescursioni anche questa è una bella occasione per entrare in relazione con le persone. ●



40 ANNI DI RUOTALIBERA di Luciano Lorini

Finalmente online l'archivio della nostra rivista, a partire dal numero zero dell'aprile 1984

Riuscire a pubblicare sul nostro sito tutti gli arretrati della nostra rivista, a partire dal mitico numero zero pubblicato in occasione dell'arrivo del Giro d'Italia 1984. Era una sfida e una "necessità" che sentivamo da tanto e che ci eravamo proposti di portare a termine entro l'anniversario dei 40 anni di fondazione. Si è trattato di un lavoro piuttosto impegnativo: reperire gli arretrati, scansionarli pagina per pagina, ricomporli in pdf, pubblicarli sul sito e sulla piattaforma Calaméo per la lettura online... È stata dura, dicevamo, ma ce l'abbiamo fatta! Siamo oggi perciò molto soddisfatti ed orgogliosi di presentare il frutto di questo nostro grande sforzo, ordinatamente raccolto online in un'unica pagina web dove chiunque, non solo i soci ma anche tutti i simpatizzanti e ciascun singolo visitatore, occasionale o intenzionale che sia, potrà sfogliare i vecchi numeri della rivista e del notiziario (questi ultimi di prossima pubblicazione), ricercando le vecchie storie, per approfondire la conoscenza della nostra associazione e di come negli anni siano state condotte le molte battaglie per una città migliore e sempre più amica della bicicletta. In quarant'anni, Ruotalibera è molto cresciuta e maturata nelle forme e nei

contenuti, ma è sempre interessante aprirne qualche vecchia pagina per osservare la nostra storia, i progressi che la ciclabilità ha compiuto (o non ha compiuto) nella nostra città, spesso grazie ai nostri stimoli. Talvolta, leggendo qualche editoriale e qualche articolo a sfondo politico, si può avere l'impressione che i progressi non siano stati poi così rivoluzionari. Certo, sicuramente ci si sarebbe potuti evolvere con maggior convinzione e velocità, se la visione politica degli amministratori di questi quarant'anni avesse viaggiato alla stessa velocità dei nostri allora giovani "proponenti". Dobbiamo tuttavia anche guardare il bicchiere mezzo pieno, non trascurando di osservare la nostra città dalla prospettiva dei cambiamenti intervenuti che, a ben vedere, non sono nemmeno pochissimi. La nostra spinta verso il progresso, rispetto a quegli anni, è immutata (sebbene non sia immutata l'età di molti soci...). Continuiamo a lavorare, offrendo stimoli e spunti di riflessione sempre nuovi a chi ci governa, cercando di portare il nostro punto di vista in ogni occasione possibile, con ogni interlocutore. Lo facciamo da quarant'anni, non vogliamo certo fermarci ora.

La pagina di archivio è reperibile dal menu COMUNICAZIONE | PUBBLICAZIONI (indirizzo <https://www.fiabverona.it/>



comunicazione/pubblicazioni) e contiene un regalo speciale per tutti i naviganti. Immaginando la difficoltà ad affrontare un corpus documentale così ampio, ma ipotizzando pure una certa curiosità nei confronti dell'argomento, abbiamo realizzato un pulsante che permette di "sfogliare un numero a caso" tra i quasi duecento disponibili. L'invito è quello di utilizzarlo: divertitevi a scavare nella storia e tornate con regolarità a visitare la pagina (il pulsante verrà comunque inserito anche in homepage).

Assieme alle cartelle che raccolgono le immagini statiche dei nostri vecchi siti web (reperibili dal menu COMUNICAZIONE | NOSTALGICO), l'archivio di Ruotalibera è un nuovo fondamentale tassello per la condivisione della memoria collettiva. Perché, come ebbe a dire il saggio Bepo, che proprio di Ruotalibera fu capo redattore e grande sostenitore: "Archiviare è un lavoro necessario. Tra le tante funzioni che ha, l'archiviazione serve soprattutto a rinsaldare la memoria di chi c'era e la conoscenza di chi non c'era. La storia è fatta con gli archivi". Sante parole, che abbiamo appunto voluto fissare come nostro motto proprio sulla pagina dell'archivio.



LA LUNGA MARCIA DEGLI ADB VERONA PER LE PISTE CICLABILI

di Michele Marcolongo

Come e in che misura gli Amici della Bicicletta di Verona hanno contribuito allo sviluppo della rete ciclabile cittadina? La domanda ricorre spesso tra i soci. E spulciando la collezione di Ruotalibera, ora completa grazie al monumentale lavoro di archiviazione di Luciano Lorini, possiamo provare ad abbozzare qualche elemento di risposta. I freddi numeri possono apparire impietosi: al 31.12.1999, nel capoluogo scaligero risultavano in funzione soltanto 5 km di piste ciclabili (più qualche altro chilometro di percorsi scarsamente segnalati, come sugli ampi marciapiedi di viale Galliano, davanti alle piscine), per la maggior parte costituiti dalle ciclabili di via Torbido, Lungadige Galtarossa e viale Piave-Stradone Santa Lucia. Quasi nessuna di esse era stata voluta, richiesta o anche soltanto ritenuta prioritaria dalla associazione, che fin dai primi passi aveva privilegiato tracciati alternativi rispetto alle grandi e inquinate arterie di traffico. Eppure gli Amici della Bicicletta hanno giocato un ruolo centrale nel movimento di modernizzazione della città. Come è andata?

I PRIMI PASSI NEGLI ANNI OTTANTA.

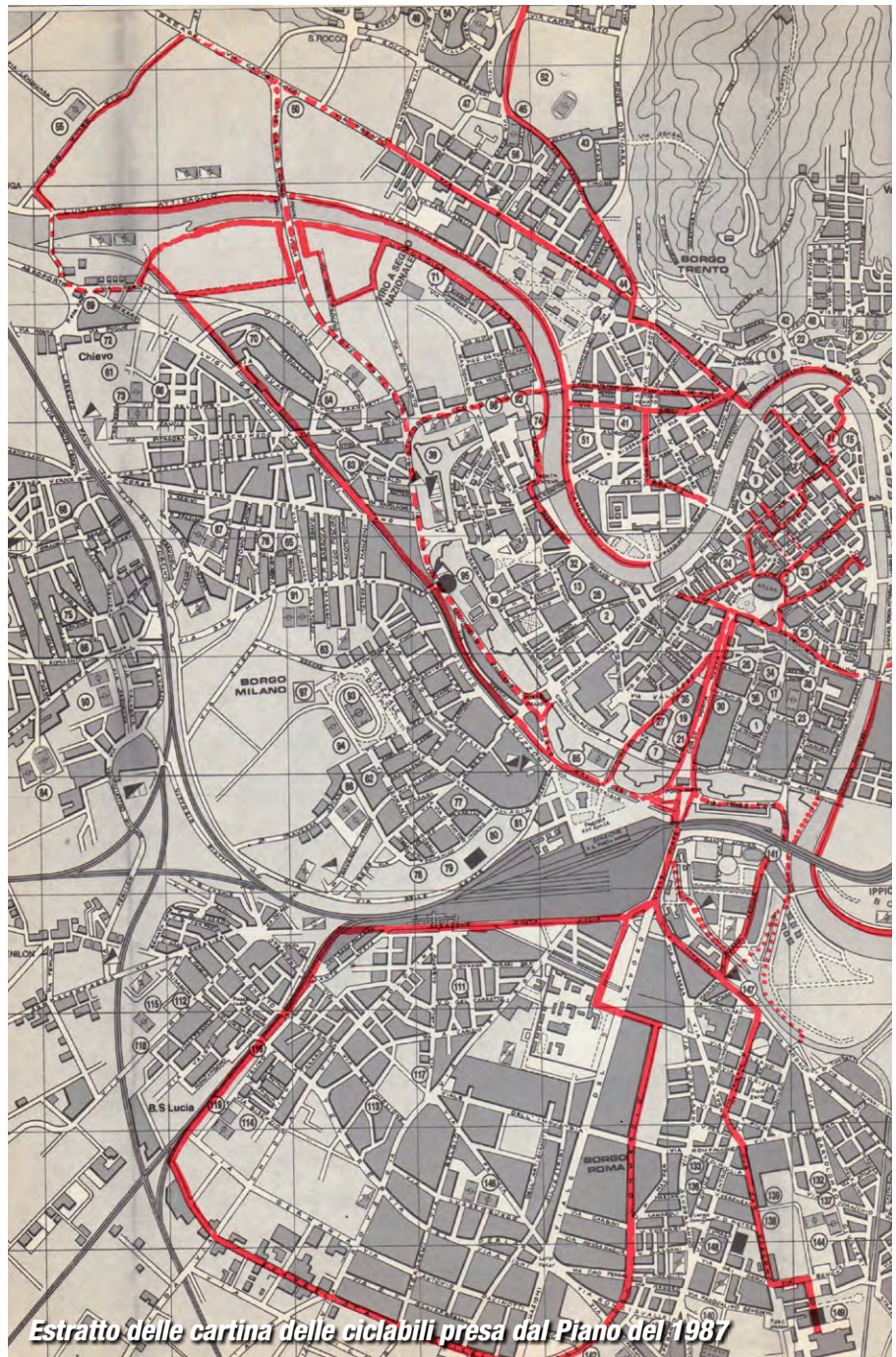
“Non serve un sistema di ciclabili qualunque (perché poi non verrebbero usate) ma un sistema ben fatto” era il mantra del primo gruppo dirigente formato da Lucio Garonzi, Stefano Gerosa, Enrico Girardi e gli altri componenti dell’associazione e della redazione della rivista.

Pur avendo stanziato a questo scopo 1,8 miliardi di lire, la politica locale appariva del tutto impreparata ad accogliere il messaggio cicloambientalista: in Comune risultavano mancare le competenze necessarie alla progettazione di piste o percorsi ciclabili e la cultura era fortemente auto-centrica. Nel 1986, per fare un esempio, il presidente della

Cassa di Risparmio (ed ex presidente della Camera di Commercio) Alberto Pavesi si conquistò il “Premio Attila” con la proposta di “una autostrada sotto l’Adige”, finalizzata a “sviluppare lo scorrimento tra Nord (Affi) e Sud (Legnago) della città”.

LA MADRE DI TUTTE LE PROPOSTE.

Forte dell’entusiasmo giovanile, delle prime indicazioni del Parlamento Europeo a favore dell’uso della bicicletta e dei primi finanziamenti regionali e statali per la realizzazione di ciclopiste





Primo Piano

2

di Lucio Garonzi

Durante l'Assemblea annuale gli AdB hanno deciso di lanciare una campagna per ripristinare i diritti dei soggetti deboli della strada. A fianco della denominazione Amici della Bicicletta troverete lo slogan della campagna "per una città possibile"

ASSEMBLEA DEI SOCI 1997: IMPORTANTI NOVITÀ

L'Assemblea annuale degli AdB di quest'anno è stata particolare. Preparata per essere occasione di dibattito interno all'associazione, ha visto la partecipazione di circa 30 soci ("da vecchie querce a giovani neo-iscritti") di cui oltre la metà sono intervenuti con interventi molto interessanti. La relazione introduttiva è stata tenuta dal Presidente Massimo Muzzolon che ha presentato le principali attività del 1996 (vedi scheda allegata). Il Presidente ha ricordato come andare a piedi e in bici in città è diventato, negli anni, sempre più impossibile e che nessuna associazione ecologista ha come priorità operativa l'ECOLOGIA URBANA. Spetterà agli Amici della Bicicletta farsi carico di diffondere una cultura di difesa degli utenti deboli della strada, con azioni concrete che denuncino il degrado attuale.

di Verona ha un PIANO CICLABILE e che il compito dell'associazione diventa quello di spingere per la sua attuazione. Inoltre ha portato alcune esperienze straniere, quali quella di Berna "Lentezza = Sicurezza" e quella di Brescia dove i Vigili riprendono con la telecamera le zone maggiormente a rischio di incidenti stradali. Giovanni Fazio ha presentato la sua esperienza di Cerea. Per affrontare il problema degli anziani, ha ideato "il percorso sicuro casa di riposo-chiesa" ed ha richiesto al Comune una serie di miglioramenti stradali per poter permettere gli anziani di essere autonomi ad andare a piedi. Sergio Pieropan si è detto d'accordo nella adozione del marchio/slogan "per una città possibile" e ha avanzato la proposta di far aderire anche altre associazioni/movimenti al

(il futuro disegno di legge Tognoli), il Congresso AdB del gennaio 1987 diede il via alla "battaglia per le ciclabili" sulla base di un documento, molto articolato, intitolato "Idee per un progetto di rete di piste ciclabili a Verona", redatto da Stefano Gerosa, Fabio De Togni e Marco Passigato in collaborazione con Carlo Furlan di Legambiente, che a lungo ha rappresentato la "madre" di tutte le proposte di pianificazione, con soluzioni innovative in molti casi valide ancora oggi.

Se pensiamo che al tempo non c'era Internet e tanto meno Google Maps, e che pertanto tutte le informazioni, le misure, i confronti andavano attinti personalmente, sul campo, il lavoro svolto dal gruppo potrebbe sembrarci improbo. Ed in effetti lo fu.

Nel 1988, sotto la spinta delle ciclomaniestrazioni e delle petizioni, l'amministrazione Sboarina (quella di Re Lele) con assessore Giuseppe Adami, si decise finalmente ad avanzare una prima proposta di piano, che tuttavia venne respinto dal gruppo AdB come "sciatto, incompleto, discontinuo". Dopo un confronto politico, le osservazioni degli Amici delle Biciclette vennero accolte soltanto come raccomandazioni. "È comunque un inizio" commentavano su Ruotalibera di febbraio 1989.

In occasione dei Mondiali di calcio Italia Novanta gli AdB tornarono alla carica con il documento "4 ciclopiste per i Mondiali Novanta" (supplemento

a Ruotalibera numero 20 dell'ottobre 1989) che si poneva un duplice obiettivo: da una parte rendere il centro storico più permeabile alle bici attraverso l'individuazione di percorsi ciclabili in Piazza Bra, Via Roma, Via Oberdan e Piazza Erbe. Dall'altra parte, si proponeva di creare delle direttrici di collegamento centro-quartieri, possibilmente lontane dalle grandi arterie di traffico, quindi: a Corso Venezia veniva preferito il passaggio da via Fiumicello; all'Attiraglio veniva preferito un percorso interno al quartiere Catena fino alla Diga del Chievo. Inoltre si puntava molto sulla pista del Camuzzoni, di cui era già stata avviata la progettazione, e su quella di Viale Piave, passaggio obbligato per raggiungere Verona Sud.

I PRIMI RISULTATI NEGLI ANNI NOVANTA.

Poco alla volta, a suon di "bicifestazioni" e di incarichi al tecnico AdB Marco Passigato chiamato da quasi tutte le amministrazioni a visionare e rivedere i piani di "rete", le idee degli AdB cominciarono a farsi strada.

La prima importante vittoria arrivò nella prima metà del 1993 con una ordinanza che ammetteva le bici sulle corsie preferenziali di Corso Castelvechio (tratto da Via Roma a Largo Don Bosco), Ponte Navi (direzioni Via San Paolo) e Via Rosa Morando fino a Porta Vescovo. Una "legalizzazione delle biciclette in centro storico", come venne definita.

Per il primo cantiere di una ciclabile

si dovrà invece attendere il 1994, con l'avvio dei lavori della pista di Viale Piave ("Il cartello intanto c'è", titolava il numero 45 di Ruotalibera di ottobre-dicembre 1994).

Immediatamente dopo il termine dei lavori, emersero tuttavia i primi limiti di frammentarietà e discontinuità che ricorreranno in molte altre realizzazioni veronesi: "Invece di creare una striscia continua di sicurezza – scriveva Gerosa sul numero 52 di aprile-giugno 1996 – si sono posizionati molti segnali di fine/inizio pista ciclabile in prossimità di ogni accesso carrabile, con evidente pericolo per il ciclista; e beffa, anche perché ha torto se un automobilista svolta repentinamente e lo investe".

Della ciclabile di via Torbido, gli AdB apprezzeranno proprio l'attraversamento ciclabile in intersezione con Viale dell'Università, mentre per il resto accoglieranno l'opera (che avrebbero voluto più spostata tra la siepe e il vallo) con relativa freddezza in quanto percepita come calata dall'alto.

CRISI DI IDENTITÀ.

Il tanto impegno profuso e i relativamente magri risultati raccolti, unitamente alla scarsa incisività che il movimento ambientalista italiano mostrava nel suo complesso, sembravano determinare un momento di ripensamento all'interno dell'associazione.

Nel numero 54 del gennaio-marzo 1997 il neo presidente Massimo Muzzolon, succeduto nel frattempo a Lucio Garonzi, si chiedeva "se non tocchi agli AdB e alla Fiab nazionale cominciare a lavorare per promuovere la riqualificazione dell'ambiente urbano", in favore del quale "la bicicletta può svolgere un ruolo importantissimo, ma sicuramente non l'unico possibile".

Nel numero 57 dell'ottobre-dicembre 1997 Gerosa annunciava provocatoriamente di voler rinunciare alla bicicletta in città in quanto troppo pericoloso circolare. "Questa mia decisione non è definitiva – precisava –. Significa però che la battaglia per le piste ciclabili seppur necessaria non è più sufficiente, e che occorre muoversi e agire in molte altre direzioni".

È il momento in cui gli Amici della Bicicletta abbandonano la linea della

pista ciclabile come unica o principale richiesta rivendicativa per sviluppare più organicamente i temi dell'ecologia urbana: moderazione del traffico, sviluppo di percorsi sicuri casa-scuola, iniziative di bike to work. Un passaggio suggellato anche dall'aggiunta della dicitura "Per una Città Possibile" accanto al proprio nome.

L'ESPLOSIONE NEGLI ANNI DUEMILA.

Principale interprete di questa nuova fase sarà Paolo Fabbri che nel 2002 prenderà il testimone della presidenza da Muzzolon, confrontandosi con la nuova amministrazione civica e di centrosinistra guidata dall'avvocato Paolo Zanotto: "Una politica a sostegno della bicicletta non è solo percorsi ciclabili – scriveva Fabbri in uno dei suoi primi editoriali sulla rivista – è comunicazione, moderazione del traffico, interessamento degli operatori turistici e dei commercianti, recupero dei quartieri, coinvolgimento delle scuole e delle circoscrizioni, politiche giovanili e polizia municipale (per contrastare i ladri di bici)".

Di fatto però la nuova amministrazione si concentrò soprattutto nel riattivare le tante progettualità pregresse, a lungo sopite o rinviate. Cominciò a lavorare al completamento della ciclabile di Via Torbido collegandola a Ponte Aleardi e a Via Pallone; al completamento della pista di Viale Piave collegandola a Corso Porta Nuova e alla Stazione; alla ramificazione della pista di Stradone Santa Lucia per portare le bici fino al cuore dei quartieri. E, soprattutto, al costosissimo collegamento Montorio - Borgo Venezia - Porta Vescovo.

Con un Sindaco (Zanotto) che figurava tra i soci, il 2002-2007 si annunciava come un periodo d'oro per la mobilità ciclistica veronese. E in effetti il censimento riepilogato da Luciano Lorini su Ruotalibera nel 2010 (numero 116 del marzo-aprile 2010) sommava 50 km di percorsi ciclabili, "di cui 35 sono piste (ovvero con elemento separatore) e i rimanenti corsie (con la sola striscia gialla)".

Sulla base delle indagini sulla mobilità svolte dal Comune, la percentuale dei movimenti quotidiani fatti in bicicletta



passò dal 2,5% del 1997 al 7,3% del 2004. Comunque la si voglia vedere, si trattava di un bel salto in avanti, realizzato in pochissimi anni. I risultati tuttavia non ressero alle altissime aspettative presenti al vertice dell'associazione che alla giunta di centrosinistra riconoscevano sì, l'impegno profuso, ma chiedevano molto di più in termini di promozione della ciclabilità che invece veniva "sminuita" sotto l'aspetto dell'immagine e della sicurezza, fissando lo stereotipo secondo cui andare in bici restava un'azione rischiosa.

IL DECENNIO TOSIANO.

I rapporti con l'amministrazione si guastarono ma quel che è peggio è che la destra, riconquistando il Comune alle elezioni del 2007, fece scontare all'associazione il fio della (presunta) vicinanza con la precedente giunta di centrosinistra: venne immediatamente chiuso l'Ufficio Biciclette; ritirata l'ordinanza che consentiva libera circolazione alle biciclette sulle preferenziali della Ztl; gli Adb esclusi dalla Consulta della Mobilità a cui venne invece ammessa la federazione dei ciclisti sportivi. L'associazione si trovò così a contestare la cancellazione di alcune piste, a partire da quella di via Ghetto e poi anche quella di via Todeschini, mentre cercava di arginare i tentativi di mettere al bando altre ciclabili (ad esempio Via Nizza) finite nel mirino di petizioni promosse da

commercianti affamati di posti auto per la clientela.

Il decennio tosiano fu caratterizzato da duri scontri politici tra associazione e giunta, ma non fu improduttivo sotto l'aspetto della realizzazione delle ciclabili. Sotto Tosi sono iniziati i lavori per la realizzazione delle ciclabili di Via Valpantena; Borgo Roma è stata collegata alla Zai di San Giovanni Lupatoto; San Michele è stato collegato con Porta Vescovo; è arrivato il bike sharing, si sono gettate le basi per la marchiatura.

Le rilevazioni Fiab sul campo, nell'ambito dell'iniziativa "Premia il Ciclista", stimavano la presenza di circa 14 mila ciclisti quotidiani. A conferma che, destra o sinistra, l'onda della mobilità ciclistica stava comunque montando.

I TEMPI NOSTRI.

Il resto è storia recente: Verona ha sviluppato una rete (per molti tratti ancora frammentaria e incompleta) di circa 100 km di piste e percorsi ciclabili, con un Pums, Piano Urbano della mobilità sostenibile, che si ripromette di raddoppiarli.

Con le ultime presidenze di Giorgio Migliorini e Corrado Marastoni l'obiettivo strategico dell'associazione viene spostato ulteriormente: a fare la differenza, oggi, è una politica che limiti e disincentivi il traffico motorizzato privato. ●

LEGNAGO: SEGUIRE LA VOCAZIONE CICLABILE DELLA PIANURA VERONESE . . .

di **Corrado Marastoni e Andrea Restivo**



Ciclovía della destra Adige vicino al ponte Principe Umberto

Se doveste scegliere un territorio dove muovervi in bicicletta con piacere sia nelle faccende quotidiane che nel tempo libero, a quali caratteristiche fareste attenzione?

Azzardiamo qualche risposta: andamento generalmente pianeggiante, centri abitati poco accessibili ai mezzi a motore e a bassa velocità, una rete di collegamenti ciclabili pratici e sicuri tra centro comunale e frazioni (e magari anche coi comuni limitrofi), un ambiente con tanto verde, tracciati ideali come argini di corsi d'acqua o sedimi di ferrovie dismesse lungo i quali pedalare comodamente e in libertà, buona intermodalità con treni e bus. Siete d'accordo? Ebbene: la Pianura Veronese, a partire dalla città di Legnago che ne è il capoluogo per elezione, vorrebbe diventare sempre più questo "Eden dei ciclisti", seguendo quella che in fondo – basta guardare com'è fatta – è la vocazione che le è stata assegnata. Per parlarne abbiamo incontrato a Legnago Roberto Danieli (vicesindaco e assessore a Lavori Pubblici, Urbanistica, Edilizia Pubblica e Privata, Viabilità e Trasporti) e Luca Falamischia (assessore a Sport, Sicurezza, Manutenzioni), rappresentanti di un'amministrazione

che senza grandi clamori sta compiendo da tempo passi concreti e interessanti in questa direzione.

Tra situazione attuale e programmi futuri, come giudichereste la mobilità ciclistica a Legnago?

Stiamo lavorando per rendere sempre più appetibile muoversi in bicicletta nel centro di Legnago, sia con la creazione ove possibile di percorsi ciclabili sicuri sia con provvedimenti di moderazione del traffico. La strada è ancora lunga, ma la volontà di progredire c'è e ci auguriamo sia possibile accorgersene un passo alla volta nel prosieguo del nostro mandato.

Argini di fiumi come Adige e Bussè, sedimi ferroviari dismessi come la Treviso-Ostiglia: non si può dire che la pianura veronese manchi di itinerari votati alla mobilità ciclistica...

Questa disponibilità di itinerari di grande bellezza votati alla ciclabilità è una ricchezza del nostro territorio, sulla quale dobbiamo investire sempre più. Grazie a importanti finanziamenti regionali, entro i prossimi due anni tutta la ex ferrovia Treviso-Ostiglia sarà recuperata come ciclopedonale anche in territorio veronese e lombardo, e il nostro tratto urbano che lungo via Adige, via dei Tigli, via dell'Artigliere e via Trento congiungerà in sicurezza il ponte Umberto I sull'Adige con l'argine destro del fiume Bussè avrà anche importanti implicazioni di mobilità locale. In realtà la parte di questo tratto urbano fino a via dei Tigli verrà realizzata già nell'ambito dei lavori per l'itinerario "Adige-Po ovest", che da Legnago lungo lo stesso Bussè conduce sul Canal Bianco a Torretta per poi raggiungere il Po con un nuovo percorso ciclabile fino a Bergantino. Infine, l'Adige da noi è una ciclovía consolidata sia per la vita quotidiana che per il tempo libero, e anche come rotta cicloturistica è destinata a svilupparsi ulteriormente col prossimo miglioramento della percorribilità in provincia di Rovigo. (Ndr: da agosto sono in corso lavori sulla pista dell'argine destro in un tratto di 50 km dal confine provinciale con Badia Polesine).



La golena della destra Adige a Legnago



Ciclovia del Bussè



Da sinistra Andrea Restivo, Roberto Danielli e Luca Falamischia

Come stanno evolvendo i collegamenti ciclabili tra Legnago e le frazioni?

Questo è un tema che ci sta particolarmente a cuore. Le frazioni di San Pietro, Vangadizza e Porto sono già ben collegate. Casette e Torretta godranno dell'intervento su via dell'Artigliere e via Trento illustrato prima. Il progetto di pista ciclabile di 3 km tra Porto e Canove lungo la SP42, diviso in tre stralci, è stato realizzato nei due stralci esterni e manca solo quello centrale di circa 800 m tra via Savinaro e villa Fagioli che sarà finanziato dal Comune. Per Terranegra, la pista ciclabile monodirezionale in carreggiata lungo via del Pontiere attualmente non è molto usata, la questione andrà approfondita.

Per Vigo, entro il 2023 si prevede di migliorare il collegamento con Legnago allargando e rendendo più sicuro con separatore un tratto di circa 1 km di pista ciclopedonale esistente. Infine, per San Vito l'idea è di realizzare una pista ciclabile sulla strada ex SS10, un'opera da 1mln€ inserita nel piano triennale di cui si farà la progettazione nel 2023.

Quanto ai collegamenti coi comuni limitrofi, oltre alla naturale strada dell'Adige tiene sempre banco il tema di un percorso ciclabile pratico e sicuro per Cerea, giusto?

Sì, è così. Per la creazione di questo importante percorso ciclabile, tra i comuni di Legnago e Cerea è in atto una convenzione per un intervento che è in graduatoria in attesa di finanziamento da parte della Regione con la Legge 39/1991 "Interventi a favore della mobilità e della sicurezza stradale". Al momento la progettazione – che prevede un collegamento tra le rispettive zone industriali di via Napoli nel lato cereano e via Modigliani da quello legnaghese – è a livello di fattibilità tecnico economica, ed è realistico prevedere la realizzazione dell'opera per il 2025.

Il festival Legnago Bike è ormai un appuntamento consolidato della seconda metà di settembre.

Anche l'edizione di quest'anno ha dato motivi di soddisfazione, vero?

Sì, è una manifestazione che anno dopo anno raccoglie una partecipazione lusinghiera. Tra gli eventi nel calendario di quest'anno vorremmo citare in particolare l'ultimo del 2 ottobre, la prima edizione della pedalata "Piase Gravel" su due percorsi di 70 e 130 km che mostrano il meglio della bellezza *bike-friendly* del nostro paesaggio: l'iniziativa ha avuto un notevole successo, sia coi 170 ciclisti di domenica che col prologo degli incontri di sabato con la nota ultraciclista Paola Gianotti.

Per chiudere: avreste un augurio per la mobilità ciclistica nella pianura veronese?

Certo: che essa diventi col cicloturismo un motore trainante per la nostra economia, e con la mobilità quotidiana e nel tempo libero un modo di vivere sano per i nostri cittadini. Per dare un esempio concreto di impegno in questo senso citiamo il grande progetto, da noi promosso con la Provincia di Verona e gli altri comuni del Patto Territoriale del Basso Veronese e del Colognese, con cui chiediamo al MISE (Ministero dello Sviluppo Economico) finanziamenti per la realizzazione di un'infrastruttura digitale per la valorizzazione delle risorse naturali, culturali e turistiche della pianura veronese facendo leva soprattutto sulla messa in rete dei percorsi ciclabili. Se – come ci auguriamo – il MISE riterrà di finanziare il progetto, questo darebbe di certo una notevole spinta nella direzione che tutti insieme vogliamo intraprendere. ●



direzione artistica **ANDREA CASTELLETTI**

modus

TEATRO | MUSICA | CINEMA | INCONTRI | LAB

Uno spazio modulare con platea sgomberabile e palco retraibile, tavolini, bookshop e buvette bar. Accogliente per ogni tipo di evento culturale ed aggregativo. **Anche il tuo.** BIKERS WELCOME

Piazza Orti di Spagna, San Zeno, nel cuore di Verona
Scopri il programma e come affittare su modusverona.it

ILLUMINAZIONE

di **Federico Girardi e Paolo Villa**
ciclofficina@fiabverona.it

Che bello uscire con la nostra bici da trekking al crepuscolo!

ma ...riusciremo a vedere bene il sentiero, saremo visibili agli altri utenti della strada?

Quando si decide il tipo di impianto di cui dotare la propria due ruote ci sono diversi aspetti da considerare, tra questi:

- tipo di percorso
- uscita in gruppo o in solitaria
- durata
- condizioni meteo

TIPO DI PERCORSO

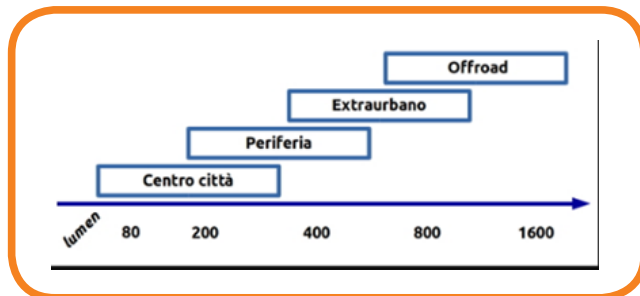
Un terreno regolare/ciclabile richiede meno luce di un terreno con asperità od ostacoli.

In linea di massima possiamo seguire questa tabella:

Senza scivolare in tecnicismi si può affermare che il Lumen sia la luminosità di una fonte di luce.

In passato si indicava con i Watt (che indica il consumo energetico) quanta luce facesse un fanalino ma da quando è nata l'illuminazione a LED fare riferimento ai Watt è forviante perché a parità di luminosità una fonte LED consuma meno energia di una fonte alogena o ad incandescenza; in altre parole, per illuminare un sentiero fino a 30 metri con un fanalino LED consumiamo meno corrente che con un fanalino tradizionale.

Attenzione però, se è vero che in città con l'illuminazione stradale possiamo vedere bene il suolo è altresì vero che l'inquinamento luminoso circostante potrebbe coprire il nostro fanalino a dinamo.



USCITA IN GRUPPO O SOLITARIA

Questo è un caso in cui l'unione fa la forza in quanto tanti fanalini con luce fiavole illuminano più strada e sono visibili da maggior distanza che non un solo fanalino.

In caso di uscita in solitaria sono dell'idea che, nel malaugurato caso di una caduta, avere una buona illuminazione permetta ai soccorritori di trovarci prima.

DURATA

È opportuno fare una stima della durata dell'uscita per non trovarsi al buio a seguito dell'esaurimento delle batterie. Io personalmente porto sempre con me una piccola torcia da usarsi nei casi di riparazioni "crepuscolari".

CONDIZIONI METEO

Cielo terso con la luna piena e stelle o nebbia e pioggia richiedono diverse luminosità del nostro sistema elettrico.



TUFFIAMOCI ORA QUALCHE ASPETTO TECNICO...

Premesso che il codice della strada ci educa ad una visibilità minima... vediamo alcuni tipi di illuminazione (FIG.A)

LUCI A DINAMO ALLA RUOTA

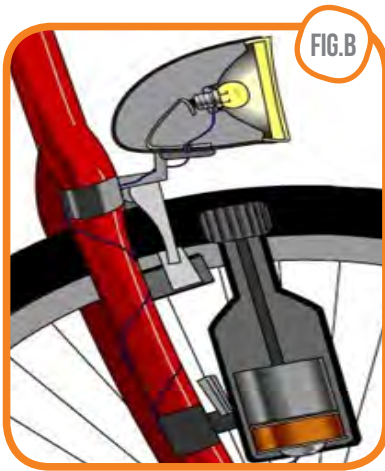
Il contatto con la ruota in movimento genera la corrente necessaria alla lampadina (FIG.B).

PRO

Economico

CONTRO

Con la pioggia la dinamo perde aderenza col copertone e potrebbe smettere di girare.



LUCI A DINAMO AL MOZZO

Questa dinamo di solito richiede delle lampadine apposite.

- PRO** Funziona bene anche con la pioggia, nei sistemi più elaborati (= costosi) permette di ricaricare anche dispositivi USB.
- CONTRO** La ruota nasce generalmente con questo mozzo ed è più costosa, se si guasta può essere necessario rifare la ruota.



LUCI AD INDUZIONE

In questa tipologia tutta la ruota diventa una specie di dinamo in quanto i magneti vengono montati sui raggi.

Le luci si trovano generalmente più in basso rispetto alle altre tipologie perché il sistema è fissato sulla vite del mozzo.

- PRO** Funzionano senza bisogno di batterie, non generano attrito.
- CONTRO** Vanno ri-orientati ad ogni smontaggio ruota, costo.



SISTEMI A BATTERIA

Dai più economici...

- PRO** Costo contenuto, facilità montaggio.
- CONTRO** Facilmente rubabili.



...ai più costosi fanali a batteria

- PRO** Illuminazione super.
- CONTRO** Costo elevato, vanno ricaricati.



Consigli del Nonno



Paolo, un nostro socio, ha verificato che sia possibile trasformare un impianto a lampadina ad incandescenza alimentata con dinamo in un sistema a LED sostituendo il bulbo e la dinamo.

Le dinamo per LED hanno al loro interno un mini circuito elettrico che previene gli sbalzi di corrente deleteri per i LED; queste dinamo necessitano di avere il cavo positivo e quello negativo in collegamento con ogni lampadina.





Ancora sul Covid

di Paolo Pigozzi

Dopo due anni di restrizioni, sofferenze, difficoltà economiche e lutti, oggi conosciamo un po' meglio la pandemia. I dati relativi alle strategie terapeutiche e vaccinali godono di molta stampa e visibilità in tv e in rete mentre altri, dai quali potremmo dedurre comportamenti adeguati per ridurre il rischio di ammalarsi e di sviluppare sintomi gravi dopo il contagio, molto meno. È il caso dell'attività fisica: una meta-analisi di 16 studi che ha confrontato il rischio di ammalarsi di chi fa regolarmente esercizio fisico e di chi ha una vita sedentaria ha accertato che l'esercizio fisico è associato a minor rischio di infettarsi (-11%), di finire in ospedale (-36%) e di morire di COVID (-43%) (British Journal of Sports Medicine Published Online First: 22 August 2022). Un altro studio ha arruolato 2884 medici e altri operatori sanitari di sei diverse nazioni (BMJ Nutrition, Prevention & Health 2021;bmjnph-2021-000272). Durante il periodo di osservazione, 568 sanitari hanno sviluppato il COVID. Ebbene, chi seguiva una dieta ad elevato consumo di verdura, legumi e semi oleosi aveva il 73% in meno di probabilità di sviluppare la forma più grave della malattia rispetto a chi seguiva una dieta usuale, specialmente se sbilanciata da un eccesso di proteine. Insomma, oltre all'attività fisica anche diete salubri, bilanciate e composte da alimenti ricchi di sostanze nutrienti e protettive (come quelle ad alto contenuto di vegetali) possono proteggere contro i sintomi gravi del COVID. Buono a sapersi. ●

INGREDIENTI

zucca pulita	1 tazza
mela mondata a tocchetti	1 tazza
uvetta	2 cucchiaini
farina di riso integrale	1 cucchiaino
mandorle tostate e tritate	2 cucchiaini
vaniglia o cannella	a piacere
sale	un pizzico

CREMA DI MELE E ZUCCA

Un dolcetto realizzato con prodotti di stagione, ottimo come spuntino ristoratore al rientro dalla gita, ma buono anche per integrare la prima colazione con sostanze antiossidanti e protettive. Fate cuocere la zucca e le mele in un cucchiaino di acqua con un pizzico di sale. Aggiungete gli aromi in polvere e frullate. Incorporate l'uvetta e la farina di riso e fate cuocere ancora per 15 minuti. Distribuite in coppette e fate raffreddare a temperatura ambientale. Prima di servire decorate con le mandorle tritate.



Cierre Gruppo Editoriale

via Ciro Ferrari 5 - Caselle di Sommacampagna (Verona)

Cierre Grafica

tel. 045 8580900 - fax 045 8580907
grafica@cierre.net.it

Cierre Edizioni

tel. 045 8581572 - fax 045 8589883
edizioni@cierre.net.it

Cierrevecchi distribuzioni editoriali

tel. 049 8840299 r.a. - fax 049 8840277
distribuzione@cierre.net.it

www.cierre.net.it



DALLA TORRE DEI LAMBERTI ALLA TORRE PENDENTE: UNA CICLOVACANZA ALL'INSEGNA DELLE FORATURE

di **Claudia Salvi**
e **Francesco Covelli**

Perché ci piace la fatica della bici? Interroghiamo internet per capire cosa ci spinge ad ammazzarci di fatica sotto il sole, mentre il resto della popolazione italiana si riposa al mare o in montagna e ne viene fuori una descrizione interessante. Prima di tutto il ciclismo stimola la produzione di endorfine, ormoni che attenuano la fatica e il dolore e che hanno un effetto positivo sull'umore. Inoltre, andare in bicicletta ci fa sentire più energici, allontana la fatica e lo stress. Saranno state queste le motivazioni, oppure altre, fatto sta che anche quest'anno abbiamo deciso partire per un ciclovaggio organizzato dalla FIAB Verona intitolato **"Dall'Adige all'Arno: il giro dei fiumi e delle torri"**.

Si parte come sempre da Verona con il nostro mitico capo-gita Marco Giavoni e la nostra amatissima scopa Fabrizia Graziani con i loro immancabili (e

detestati) fischietti; ma di questo parleremo tra un attimo.

Il gruppo come sempre annovera la presenza di soci "storici", conosciuti in altre ciclovacanze, e anche di nuovi partecipanti. Tra le "new entry", una coppia di canadesi che sembrano essere all'inizio un po' spaesati, sensazione che però si esaurisce di fronte alla prima birra. Saranno tante le scoperte della coppia durante la settimana, sugli usi e costumi eno-gastronomici italiani, tra cui il fatto che il caffè può essere corretto, come se avesse delle imperfezioni sulle quali bisogna agire e soprattutto come valutare la qualità di una grappa, mediante "strofinamento" di alcune gocce tra le mani.

Ma torniamo ai volti noti. Non potevano mancare anche quest'anno Natalino e la Santa Donna (la sua consorte, che da anni lo sostiene e principalmente lo sopporta, amorevolmente). Il nostro Natalino normalmente nel corso dei tour

sostiene le fanciulle in difficoltà nelle salite spingendo con tocco d'artista, preferibilmente il fondoschiena, affinché la salita diventi più lieve. Ma quest'anno ha avuto un compito ben più gravoso; il nostro uomo è dovuto intervenire per ben 13 volte per aiutare i ciclisti (questa volta non più solo donne) che foravano: probabilmente il nuovo record della specialità per una ciclovacanza. Per un gruppo di circa 40 persone, 13 forature sono veramente tante, ma il premio lo ha meritato il nostro Natalino che, senza mai lamentarsi, ha riparato i 13 buchi quasi alla stessa velocità del pit stop della Ferrari.

Non poteva poi mancare il mitico Riccardo, noto a tutti come WikiRicky, la nostra mascotte che, come lo scorso anno, aggiornava costantemente i ciclisti, andando avanti e indietro per l'intera fila, comunicando con regolarità velocità media, temperatura, località attraversata e chilometri percorsi.



Tra i partecipanti poi era presente il mitico gruppo dell' "Ape Ritivo", nato lo scorso anno (nel corso della ciclovacanza 2021 "Tour dei Cento Laghi") davanti ad un aperitivo assaporato sulla terrazza della Rinascente di fronte al Duomo di Milano. I componenti del gruppo nel corso dell'anno si sono incontrati diverse volte per organizzare week end in bici e per rinnovare l'impegno della degustazione dell'aperitivo prima di una meritata cena. Anche in questa ciclovacanza il gruppo ha osservato rigorosamente il rito. L'impegno è ammirevole, visto che gli aderenti vengono da diverse regioni italiane e quindi fanno discreti sacrifici per essere presenti ai vari appuntamenti. Se qualcuno fosse interessato, sappia che per poter aderire al gruppo bisogna superare un test di verifica dei requisiti, dei tassi alcolici tollerati e della disponibilità a concedersi qualche cena succulenta e predisposizione al rilassamento.

Altra curiosità di questa ciclovacanza: erano presenti ben tre dottoresse, una fisiatra (rimasta per fortuna inattiva), una pediatra (siamo tutti un po' bambini) e una radiologa (anche questa per fortuna non ha dovuto mostrare le sue competenze) tutte rigorosamente bionde.

Ma parliamo ora del nostro cicloviaggio. Come sempre partenza dalla bella Verona, quattro le Regioni attraversate: Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna e Toscana con visite ad alcune delle più



Marco e Fabrizia

belle città d'Italia (Mantova, Bologna, Firenze, Pisa e Lucca). Durante le pedalate ci hanno fatto compagnia due grandi cicliste: Alda e Marisa che ci hanno accompagnato nella tappa da Mirandola a Bologna.

Torniamo al crono-racconto. Lasciamo Verona e il percorso prevede una sosta a Borghetto sul Mincio, borgo medioevale caratterizzato dalla presenza del campanile, dalle ruote dei mulini ad acqua (utilizzati un tempo per la molitura del frumento e dei cereali) e dalle rocche del Ponte Visconteo, dalla straordinaria diga fortificata costruita nel 1393 per volere di Gian Galeazzo Visconti, Duca di Milano, allo scopo di garantire l'impenetrabilità dei confini orientali del ducato. Restiamo estasiati dalla bellezza del posto e guardiamo con cupidigia gli innumerevoli bar e ristoranti sul fiume che potrebbero essere un'occasione d'oro per una pausa rigeneratrice; purtroppo, il sogno si interrompe nel momento in cui il capogita utilizza il fischietto per farci tornare in sella. La delusione, ben visibile sui nostri volti, viene eliminata con la promessa di una successiva pausa in un caratteristico bicigrill nel bosco. E qui veniamo al secondo problema.



Tredicesima foratura

Non avevamo mai realizzato fino ad ora che in Italia, proprio quando arrivano i turisti, i ristoratori di bar e ristoranti delle città, chiudono per andare in ferie, oppure riducono il personale. Questo si è tradotto in un incubo in quanto, la maggior parte dei bar erano chiusi. Si formavano lunghissime code alla cassa per un caffè e per l'utilizzo dei servizi igienici quando si trovava una struttura aperta. Quando finalmente si raggiungeva l'obiettivo come un caffè o un gelato, l'immancabile fischiello della guida ci costringeva ad ingozzare in fretta e furia quanto ordinato.

Nel tratto da Bologna a Firenze abbiamo usufruito "dell'aiutino": il pullman guidato dal grande Paolo, il miglior autista sulla piazza!

Questa pausa nella pedalata ci ha permesso di visitare il paese di Marzabotto, teatro di una delle più grandi tragedie della Seconda Guerra Mondiale dove il gruppo ha sostato per una doverosa pausa di riflessione e commozione.

Altra perla della ciclovacanza è stata la visita al nuovo museo della Piaggio a Pontedera. Inaugurato nel marzo del 2000 nei locali dell'ex officina attrezzeria, il Museo ricostruisce le vicende di Piaggio e del suo Territorio ripercorrendo un lungo tratto di storia italiana, fatto di trasformazioni economiche, di costume e di sviluppo industriale. Tutto questo attraverso l'esposizione dei suoi prodotti più famosi e rappresentativi, la mitica Vespa, il Ciao, le moto Gilera, ecc. e grazie alla ricchissima documentazione conservata nell'Archivio Storico. Qui il gruppo dei ciclovicciatori ha perso la propria dignità di ciclisti tornando agli anni della giovinezza, ricordando giornate spensierate. Alla vista di un modello su cui ci si poteva sedere, una Vespa sidecar color crema, alcuni di loro hanno preso di assalto il veicolo per farsi qualche scatto e ritornare indietro nel tempo. Ma il fenomeno più preoccupante si è verificato davanti al vagone di un treno, la mitica Littorina (anch'essa parte della storia della Piaggio), posto su binario morto dove gli stessi "sciagurati" hanno simulato improbabili suicidi e momenti di disperazione. Come sempre alle



nostre cicloguide è toccato il difficile compito di riportare ordine nel gruppo promettendo una lauta pausa pranzo.

Un'altra visita importante è stata al Museo di Leonardo a Vinci che invece si è svolta con più sobrietà e non ha quindi creato grossi problemi.

Parte del tour si è svolto prima sulla ciclovia del Sole che collega Verona con Bologna e successivamente sulla Pista

ciclabile dell'Arno. Tra una foratura e l'altra siamo infine giunti alla meta finale per una foto di gruppo sotto la Torre Pendente. Come sempre il viaggio è stato spettacolare e, come ogni anno, ci ha permesso di conoscere tanti nuovi amici. Sarà lunga l'attesa per un altro anno, prima della prossima avventura che ancora non sappiamo dove ci porterà. ●



IL NOSTRO PRIMO BAM-RACCONTO

di **Silvia Golia** e **Luciano Lorini**

Al raduno dei cicloviaggiatori era palpabile la sensazione di appartenere a una comunità

Silvia: – “Forse domani andiamo al BAM di Mantova, ci sei mai stato?”
Luciano: – “Mai, ma dev’essere una figata.”
– “Allora vieni anche tu!”
– “Ehh... ci faccio un pensierino.”

Nasce così il nostro primo BAM e non poteva essere altrimenti. Ne avevamo già sentito parlare in passato. Poi è arrivata la pandemia e le edizioni in tempi di COVID si sono spostate in un rifugio della Lessinia, ribattezzate come Campfire Edition, ma irraggiungibili per le nostre gambe e il nostro fiato... Da quest’anno, finalmente, nuovamente in presenza!

Luciano parte da Verona con altri amici di FIAB, mentre io e Stefano ci avviciniamo in auto da sud, parcheggiamo a Governolo e iniziamo l’avvicinamento seguendo la sinistra orografica del Mincio, un bello sterrato che ci porta all’imbocco dei laghi di Mantova. Mentre stiamo verificando la traccia che sembra volerci portare verso quello che sembra più che altro un sentiero per animali, siamo raggiunti da un cicloviaggiatore che si rivela essere un amico conosciuto in epoca pre-Covid durante uno spostamento in treno per due diversi cicloviaggi (il suo con meta Barcellona, il nostro più modestamente



Cremona). Incredibile! Avevo seguito i suoi giri su Facebook ma non lo avevo più incontrato. Inizia a far capolino la sensazione di far parte di una comunità, e questa sensazione si rafforza all’arrivo al Campocanoa, quando incontriamo una coppia conosciuta qualche settimana prima durante un giro nel Delta del Po. Ci sono anche tanti amici dalle FIAB di tutta Italia, e Luciano subito si “distrarre” in lunghissimi giri di chiacchiere.

Sin da subito l’evento si rivela in tutta la sua bellezza.

L’emozione di questa piccola Woodstock

spalmata sul Campocanoa ci invade il cuore al primo sguardo: una distesa di tendine (oltre trecento, pare) sono già piantate vista lago, piazzole sold-out. Il caldo è torrido e l’aria è tremula sotto al sole, ma nel campo attiguo, dove stanno avendo luogo gli eventi, c’è pieno di alberi, sotto le cui fronde si sta anche piuttosto bene. Una birra (buonissima, l’Impavida!) aiuta a resistere e la buona compagnia fa il resto. Sì, perché i ciclo-viaggiatori convenuti al BAM sono davvero tantissimi, e la voglia di stare insieme e di raccontarsi viaggi e avventure non manca. I più “famosi” lo





fanno dal palco, dove un attento e folto pubblico li ascolta, coltivando sogni e desideri di emulazione, progettando traversate e randonné. Oppure semplicemente beandosi di tanta bellezza e spirito di avventura.

Non mancano nemmeno le occasioni per evolvere la conoscenza tecnica sulle attrezzature e sui mezzi: con tanto pubblico selezionato (o “classificato”, come recitano i manuali di marketing), non dev’essere stato difficile ricevere il supporto dei molti sponsor presenti con i loro stand. Ed effettivamente, c’era da farsi gli occhi a mirare le novità proposte da grandi marchi quali Cinelli, Kona, Locomotive, Scott e Bergamont. O commentare le ultime novità editoriali con Vittorio Anastasia, l’editore di Ediciclo. Oppure seguire i corsi di riparazione selle organizzati dai meccanici della Brooks

IL BAM! (BICYCLE ADVENTURE MEETING) È UN FESTIVAL INTERNAZIONALE DI CICLOTURISTI.

Esplose come per magia trasformando alcuni dei luoghi più suggestivi e più bike-friendly del nostro Paese in una tre giorni in cui si vive insieme giorno e notte, tra incontri, musica, birre e prodotti tipici, pedalate e notti sotto le stelle. È un’occasione per parlare di bici e di cicloturismo, per conoscere nuovi prodotti e trend, per incontrare i più importanti brand del settore, aziende, artigiani e appassionati, per esplorare nuovi territori. Un evento unico nel suo genere, con un respiro glocal (globale, ma locale). Per quanto si possa provare a descriverne l’atmosfera, non sarà mai possibile renderla completamente. Bisogna provarla di persona, occorre partecipare.

COLLEGAMENTI

- Il sito ufficiale <https://www.bameurope.it/>
- Il programma dell’edizione 2022: <https://www.bameurope.it/programma/>
- Tutte le foto dell’edizione 2022: <https://www.bameurope.it/gallery-2022/>



o quelli di navigazione GPS proposti da Komoot. Insomma, un mondo, il nostro mondo, tutto lì, a disposizione per essere gustato, da mattina a sera, in un triduo ininterrotto (per qualcuno letteralmente) di incontri, musica e festa.

Questa volta la visita è stata fugace (andata e ritorno nella giornata di sabato), ma ci siamo già appuntati mentalmente di non mancare la prossima edizione, in presenza “integrale”, consapevoli di esserci persi una parte consistente di tanta bellezza. Bravi gli organizzatori, che hanno dimostrato con evidenza la loro grande passione in ogni più piccolo dettaglio. Un’esperienza consigliatissima! ●

VACANZE IN SALENTO..... di Adalberto Minazzi

Quando ci siamo ritrovati al parcheggio dell'aeroporto di Villafranca per prendere l'aereo che ci avrebbe portato a Bari c'era nel gruppo l'eccitazione... dell'ultimo giorno di scuola (anche se per molti di noi la scuola era un ricordo sbiadito di 40/50 anni fa). Finalmente il periodo di clausura dovuto al Covid era alle spalle, ci si poteva muovere anche lontano da casa, tornare a prendere un volo... Senza bagagli – partiti il giorno prima con le biciclette su un pullmino guidato da due nostri amici di avventura - ci sentivamo veramente liberi.

Rapida uscita dall'aeroporto e treno veloce per Lecce dove abbiamo ricostituito il gruppo bici e valigie comprese. Pronti ad iniziare il bellissimo percorso ciclistico ideato e logisticamente organizzato da Claudio Ferrari e Cristina Gianello per quattordici irriducibili della Fiab di Isola della Scala.

Lecce. Percorrerla di notte, scoprire le porte monumentali illuminate, indovinare, tra le luci e le ombre, i complessi movimenti che quel tipo particolare di architettura barocca sa dare a ogni strada, affacciarsi sulle rovine dell'anfiteatro romano dove i chiaroscuri portano a rivivere le scene di duemila anni fa, ti fa tornare in albergo con un senso di gioia e di appagamento. Senso di gioia che ti colpisce direi quasi violentemente la mattina successiva, quando, dopo un po' di chilometri sulla strada per Gallipoli, ti trovi davanti la lunga striscia blu del mare che all'orizzonte sfuma nell'azzurro intenso di un cielo terso, pulito.

Gallipoli, un'isola diventata penisola che mostra la sua origine con a est il forte per difendersi dagli attacchi da terra e a ovest con i resti delle mura per scoraggiare gli assalitori dal mare. Dopo lo spettacolo del tramonto, per assaporare l'atmosfera della cittadina, ci perdiamo nel dedalo del centro storico: non una strada dritta, se non la principale, vicoli e vicioletti che si intersecano e non sai dove finiscono. Un escamotage – ci dicono – per

disorientare qualunque nemico fosse riuscito a superare le difese esterne.

Da Gallipoli a Santa Maria di Leuca: cielo e mare a dividersi equamente l'azzurro, goduti da una tortuosa pista ciclabile spostata sulla costa che ti fa scoprire angoli e calette che dalla strada non avresti mai potuto vedere. La punta estrema del tacco d'Italia ti dà l'emozione di indovinare, dalla terrazza del santuario di S.Maria de finibus terrae, l'incontro tra il mare Adriatico e lo Ionio, dove l'acqua più chiara che scende dal nord si mescola al blu intenso che l'aspetta.

Per la strada verso Otranto dovresti fermarti ogni chilometro. E' un susseguirsi di piccole insenature con un mare trasparente che ti invita ad accogliere il suo abbraccio che, per la verità, data la stagione è ancora un po' freddo. Meglio fare sosta presso una specie di piccola osteria che al limite di una caletta ti offre la frittura di paranza. Ebbene, servita su quella carta gialla che da noi ormai non si vede più, è stato il miglior pesce che abbiamo gustato in tutto il viaggio. Un altro stop è d'obbligo prima di puntare verso Otranto: la grotta della Zinzulusa. Tra stalattiti e stalagmiti ti sembra di sentire il respiro profondo della terra o forse è solo la voce delle onde che ti accompagnano sino all'ingresso.

Otranto. La città ti affascina con le sue case bianche, le calette, l'enorme pavimento musivo della cattedrale. Ma la sosta di un giorno ci ha permesso di conoscere appieno un'altra realtà. Il disastro originato dalla xylella, il batterio che ha colpito gli olivi. Qui l'emozione diventa tristezza. Scheletri di alberi

centenari a destra e sinistra dei tanti viottoli che attraversano la campagna. Un debole sorriso te lo strappano i cordoni di fiorellini gialli, arancioni, azzurri, rossi che bordano le stradette e lo sforzo dell'uomo che ha cominciato a ripiantare gli alberi. Una piacevole realtà sono invece i tanti agriturismi che popolano la zona dove è facile trovare a pranzo delle orecchiette con le cime di rapa a km 0 fatte a mano dalle donne di casa, orecchiette che – accompagnate da un vino bianco di tutto rispetto - nulla hanno da invidiare a quelle proposte dagli chef più rinomati.

Ritorno a Lecce, percorrendo ancora uno splendido tratto di costa tra centri balneari non ancora aperti (da noi sono in attività da settimane)! e una sorpresa: il sito archeologico di Roca con le grotte della Poesia, un complesso carsico abitato sin dai tempi più antichi, come testimoniano le iscrizioni messapiche trovate sulle pareti. La volta delle grotte è crollata per l'innalzamento e l'impetuosità del mare creando una piscina naturale, considerata una delle più belle del mondo.

Ecco, siamo tornati a Lecce, chiudendo, perla dopo perla, una collana di immagini ed emozioni che sarà difficile dimenticare. Ma il viaggio ha ancora qualcosa di speciale da offrire. A piedi, perché le bici sono già stipate nel pullmino talmente carico che sarebbe difficile farci entrare un pacchetto di fazzolettini. E' la città vecchia di Bari: tra bianche chiese, il lungomare Augusto e le donne del posto che nei vicoli all'ombra fanno abilissime le orecchiette. Il pendente ideale per completare la collana.



DIARIO E NOTE TECNICHE di Gianello Cristina

Il giorno di partenza, cioè il 18, è servito per arrivare a Lecce in serata. Abbiamo viaggiato in aereo da Villafranca a Bari. Poi in treno fino a Lecce, in comodità. Il pulmino carico con le nostre bici e valigie era ad attenderci davanti al B & B ADA SUITES, palazzo storico ristrutturato, a due passi dal centro storico di Lecce. Dopo aver scaricato bici e bagagli, abbiamo preso possesso delle camere e, cercando un ristorante per la cena, abbiamo avuto un primo assaggio di questa suggestiva città.

Il 19 maggio abbiamo affrontato il tragitto che ci ha portato a Gallipoli. Abbiamo attraversato Copertino con il suo castello angioino ed il centro storico ben conservato. Giunti a Nardò ci siamo fermati per una sosta pranzo nella sua bella Piazza Salandra. Giunti a Gallipoli abbiamo alloggiato presso l'hotel Flay. Il tramonto ci ha regalato un bellissimo ricordo con sullo sfondo i fuochi d'artificio.

Il 20 maggio abbiamo raggiunto Santa Maria di Leuca. Il percorso lungo la costa ci ha incantato per il colore del mare, del cielo e dei fiori. Per un tratto abbiamo percorso una stradina in terra battuta vicinissima al mare molto panoramica. Inoltre vista la bassa stagione il traffico era molto limitato e nei paesini incontrati molti negozi stavano ancora organizzando la riapertura. A Leuca abbiamo alloggiato presso il Messapia Hotel, in pratica un mega villaggio turistico, che funziona anche come albergo, in posizione panoramica molto bello.

Il 21 maggio abbiamo percorso il tratto di costa che ci ha portati ad Otranto. In questo tratto abbiamo incontrato saliscendi e scogliere, il fiordo del Ciolo, dove i ragazzi si tuffano nelle acque trasparenti e di un colore incredibile. Ci siamo fermati a Tricase Porto per una pausa caffè ed a Castro per la pausa pranzo, nella piazzetta affacciata sull'insenatura. Abbiamo visitato anche la Grotta Zinzulusa. Nel tardo pomeriggio siamo arrivati ad Otranto dove abbiamo alloggiato presso l'Hotel Vittoria, con piscina. Cena in uno dei tanti ristoranti sul lungomare al fresco.

Il 22 maggio l'abbiamo dedicato ad un giro nell'entroterra di Otranto fino a Maglie. Abbiamo attraversato il comune di Giurdignano dove abbiamo incontrato, casualmente, il sindaco, una bella e simpatica signora che, felice di vedere un gruppo di ciclisti giungere nel suo piccolo paese, ci ha fatto i complimenti e ci ha indirizzati a percorrere la Via dei Megaliti ed il frantoio ipogeo realizzato nel XVI secolo d.C. Proseguendo lungo stradine di campagna asfaltate e praticamente senza auto, abbiamo attraversato tristi uliveti attaccati dalla xylella. Dopo Muro Leccese, con la sua bella piazza ed i suoi abitanti accoglienti, abbiamo raggiunto Maglie dove, dopo una breve visita al paese ed alla casa natale di Aldo Moro, abbiamo sostato per uno spuntino.

Il 23 maggio siamo tornati a Lecce. Abbiamo percorso strade litoranee fin dove è stato possibile fiancheggiando i Laghi Alimini, nel tratto iniziale. Giunti a Torre dell'Orso ci siamo fermati per una pausa caffè con bella vista sul golfo. Dopo pochissimo la visita al sito archeologico Roca Vecchia con la sua bellissima Grotta della Poesia ci ha incantati con i suoi colori. A San Foca ci siamo fermati per uno spuntino e proseguendo abbiamo raggiunto il Parco Naturale "Le Cesine". Da questo punto abbiamo salutato il mare e, su una stradina che attraversa le Cesine, segnalata da Google Map ci siamo inoltrati nell'interno. A questo punto il caldo si è fatto sentire, lontani dalla brezza marina! Ad Acaya, cittadina fortificata, ci siamo fermati per fare rifornimento d'acqua nella piazza assolata e deserta del primo pomeriggio. Proseguendo, con le indicazioni di Google, su una stradina senza traffico, siamo arrivati a Lecce. Dopo aver caricato le nostre bici sul furgone, abbiamo preso possesso delle stanze nella stessa struttura del nostro arrivo.

Il 24 maggio Claudio e Carlo, con il pulmino carico di bici e valigie, hanno raggiunto Bari. Il resto della comitiva ha viaggiato in treno. Dopo aver raggiunto il nostro alloggio presso il Residence Moderno, una vecchia fabbrica di ferro appena ristrutturata, abbiamo avuto tutto il tempo per visitare Bari vecchia.

Il 25 maggio Claudio e Carlo in pulmino sono partiti alla volta di Isola della Scala, mentre il resto della comitiva a malincuore ha raggiunto la stazione e con il treno l'aeroporto.

Importante scegliere il periodo per evitare strade affollate e caldo eccessivo.

GOOGLE MAPS impostazione bici indirizza su percorsi ciclabili e stradine di campagna non trafficate.

Buonissimi: il Caffè leccese – il latte di mandorla (fresco e dissetante) – il pasticciotto – fave e cicoria – le orecchiette con le cime di rapa – le mandorle tostate – il pesce – le mozzarelle e le burratine – le polpettine e tanti altri piatti che non ho assaggiato per mancanza del tempo necessario



TUTTI IN BICI!..... di Denis Maragno

La partecipata estate di FIAB Rovigo



L'estate di FIAB Rovigo si è rivelata un successo di partecipazione. Tante le occasioni per stare assieme e tutte hanno visto l'adesione di molti. Un successo per FIAB e per i volontari che ci hanno lavorato.

GIORNATA FAI DI PRIMAVERA

Classico preludio alla stagione estiva, la giornata FAI, ci ha fatto subito capire che non sarebbe stata una stagione come le altre. Quasi trenta iscritti, il 27 marzo hanno avuto l'onore di pedalare dentro Valle San Leonardo aperta per l'occasione, un viaggio dentro una natura incontaminata e viva nel cuore del Delta del Po.

FUORIPORTA

Tutte le domeniche di maggio e giugno sono state protagoniste di pedalate medio/lunghe che si sono irradiate in tutta la provincia e nella bassa padovana. Una continua ricerca e riscoperta che ha visto protagonisti storie e luoghi, dalla Repubblica di Bosgattia a Bellombra (Adria) al castello del Catajo (Battaglia Terme), dall'ecomuseo della Canapa (Megliadino San Vitale) a villa Giustiniani (San Pietro in Viminario), dalla torre medievale di Tribano ai Colli asolani. Un grande impegno da parte dei volontari che hanno accompagnato soci e non solo, con una importante e sentita partecipazione.

PACICLICA

Il 10 luglio si è svolta la quarta edizione della pedalata per la pace delle terre basse che ha visto convergere a Salvaterra (Badia Polesine) ciclisti dalle tante piccole FIAB del territorio. Occhiobello, Ferrara, Ostiglia, Legnano, Noventa Vicentina e Rovigo hanno ricordato il ruolo della bici come strumento di pace grazie anche al racconto di Antonella Stelitano e il suo libro Donne in Bicicletta.

NIGHT-MARE

Il 30 luglio la notturna dell'Adige quest'anno arricchita con il ritorno in barca lungo il Canal Bianco, in collaborazione con Assonautica Acque Interne Veneto e Emilia e AQUA Natura e Cultura, ha visto l'adesione di oltre 40 ciclisti da tutto il Veneto. Un successo nella magia della notte e nello stupore dell'alba. Magistralmente condotta da un team di volontari che quest'anno ha "sperimentato" la formula senza alcun supporto logistico.

PEDALARE SOTTO LE STELLE

Le tradizionali uscite notturne urbane dei venerdì di agosto sono state un trionfo di partecipazione. Sotto gli occhi stupiti dei volontari ogni sera un numero straripante di ciclisti urbani hanno avuto il piacere di ascoltare e scoprire la città. Il tutto coadiuvati dal sapiente racconto dell'architetto Paolo Lodi che gli ha fatto "rileggere" l'architettura urbana contemporanea con occhi completamente nuovi.



CICLOVACANZA NEL DELTA

Unica ciclovacanza organizzata da FIAB Rovigo, dopo uno stop di diversi anni, pur non raccogliendo moltissime adesioni si è rivelata un'esperienza entusiasmante. Un tour completo di tutto il Delta del po dall'Emilia al Veneto che ha ampiamente superato le aspettative dei partecipanti. Nota d'onore la capillare organizzazione dettagliata dell'accompagnatore Daniele, che non ha lasciato nulla al caso: nemmeno le soste ristoro!

TANDEM!

Terza edizione, questo 10 settembre, della pedalata ad anello tra le frazioni della città. Una pedalata inclusiva pensata sia per abbracciare la città nella sua più estrema periferia ma anche per dimostrare come



la bici (nelle specifico il tandem) sia un efficace strumento di inclusione. Infatti, grazie all'adesione dell'Unione Italiana Ciechi e Ipovedenti di Rovigo e del gruppo dei Tandemoni di Mestre, molti iscritti erano persone che usualmente non avrebbero avuto modo di godere della bici.

FANCY WOMEN BIKE RIDE

Clamoroso il successo della seconda edizione di questa fancy pedalata

all'interno della Settimana Europea della mobilità. Quasi un centinaio le cicliste che, con bici floreali e tanti sorrisi, hanno attraversato la città. Un successo legato al grande lavoro di squadra tra le tante associazioni coinvolte e il supporto tecnico dei volontari uomini di FIAB. Una pedalata che si è svolta contemporaneamente in migliaia di città in tutto il mondo, per reclamare le strade, per reclamare i diritti. #siidonna #siivisibile.





El Canton La mezza età

Quando è nata Fiab Verona avevo quarant'anni di meno, cioè ero poco più che un bambino, anche se avevo già vissuto tante esperienze personali e sociali che hanno plasmato il mio carattere.

La nascita dell'Associazione all'inizio non mi coinvolse più di tanto. Ricordo solo che la prima sede era ospitata dal Movimento Nonviolento, nel romantico bugigattolo di Via Filippini, e che qualche volta mi capitò d'incontrarvi uno Stefano Gerosa poco più che adolescente.

Negli anni seguenti mi dedicai al lavoro, allo studio e alla politica.

Però, andando al lavoro in bicicletta e passando necessariamente da Piazza Bra mi imbattei in uno dei mitici banchetti e cominciai ad iscrivermi all'Associazione. Ero un Amico della Bicicletta ma non partecipavo alle attività di Fiab. Mi iscrivevo per simpatia e per testimonianza. Soprattutto per solidarietà con quel gruppo di ragazze e ragazzi entusiasti che si erano

messi in mente di cambiare la mobilità veronese.

Ora non seguivo più le vicende dell'Associazione solo su L'Arena; ricevevo Ruotalibera e ne ero entusiasta.

Quando mi misi in mente di andare in bici a Roma per festeggiare il mio cinquantesimo compleanno, mi misi a frequentare le gite settimanali, per fare gamba e, soprattutto, per chiedere consigli.

Fu Sandrin Troiani a darmi le dritte più professionali, che io non seguii trovandomi infine in superstrada, come da lui preventivato. Ma da lì cominciai il mio impegno attivo nell'associazione. Impegno che, seppur calato negli ultimi anni per motivi di salute, è diventato il mio principale interesse dopo la famiglia.

A quarant'anni comincia la fase più interessante della vita e sarà così anche per Fiab Verona.

Lunga vita, cara Fiab, e che tu abbia finalmente le soddisfazioni che ti sei meritata in questi quarant'anni di attività ininterrotta, caparbia e fantasiosa!

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