

RUOTA LIBERA

Periodico della FIAB

FIAB Verona Amici della Bicicletta Onlus



NO LUCI... NON PARTI!

**CICLISTA ILLUMINATO
2022**

ANCORA IL 40% DI CICLISTI SPENTI

**1.300 FIRME AL COMUNE
DI ZEVIO**

PER UNA CICLABILE SU VIA SPERANZA

**SAN GIOVANNI
LUPATOTO**

INSEDIATA LA NUOVA CONSULTA

**INTERVISTA A
TOMMASO FERRARI**

NUOVO ASSESSORE ALLA MOBILITÀ

**BICIMPRESA:
MOVE BY BIKE**

MARCHIO SVEDESE CUORE VERONESE

RACCONTI DI VIAGGIO

- CINEMA A PEDALI
- LA ROUE LIBRE
- BRETAGNA DEL SUD



DIRETTORE RESPONSABILE:
Elena Chemello.

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

Hanno collaborato:
Margherita Righetti, Denis Maragno,
Franco De Grandis, Marco Muratore,
Luigia Pignatti, Paolo Pigozzi, Claudia Salvi,
Federico Girardi.

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 2800 copie
Stampato su carta ecologica T.C.F.
(sbiancata senza l'uso di cloro)

3	IL PUNTO	17	CIBO DA VIAGGIO
	INIZIATIVE FIAB	18	ENIGMISTICA
4	Ciclista illuminato: calma piatta		MOBILITÀ
	MOBILITÀ	19	Inseziata la commissione consultiva della mobilità a San Giovanni Lupatoto
6	Pista della ex ferrovia di Santa Lucia		CICLOTURISMO
7	Consegnate a Zevio le firme (quasi 1300) per una pista ciclabile su via Speranza	20	Ciclovacanze 2023
8	I nostri impegni per la mobilità: intervista all'Assessore Ferrari		RACCONTI DI VIAGGIO
10	San Martino Buon Albergo: pedalare appena a est del capoluogo	22	La roue libre
	BICI IMPRESA	25	Ciclocinema: un cinema a pedali, itinerante ed auto sostenibile!
12	Move by bike: marchio svedese cuore veronese	28	Biciviaggio FIAB: Bretagna del sud
14	CICLOFFICINA		FIAB ROVIGO
16	NOTIZIE DALL'EUROPA	30	Incidenti in provincia di Rovigo 2021
		31	2022: record storico associati
		32	EL CANTON

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.



Il “tappo urbano” e i progressi in provincia e in regione

Nell'ultimo Punto avevamo espresso l'auspicio che la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale agli inizi di ottobre del PGMC (Piano Generale della Mobilità Ciclistica) avrebbe convinto gli uffici tecnici comunali ad applicare – pur nelle more dell'apparizione di alcuni regolamenti attuativi – le novità normative introdotte nel Codice della Strada a settembre 2020 di cui la mobilità cittadina ha un grande bisogno per andare verso un futuro più sostenibile: pensiamo alle case avanzate, alle strade scolastiche ma soprattutto a quella che più di tutte farebbe fare un salto di qualità all'uso urbano della bicicletta, il doppio senso ciclabile. La situazione invece è ancora di stasi, non solo a Verona ma in buona parte delle città italiane. Per queste novità bisognerà continuare a lavorare sulle perplessità delle amministrazioni ma anche del cittadino medio, che reagiscono con diffidenza a una questione che nonostante il pluridecennale esempio internazionale ancora non capiscono.

Di fronte a questo “tappo urbano”, per cercare qualche buona notizia stavolta è meglio pensare a varie novità che stanno maturando attorno a noi, in provincia e in regione: eccone alcune.

San Bonifacio, Soave e Monteforte d'Alpone: la nascita di una rete. Tre comuni vicini ma lontani, un paio di km l'uno dall'altro ma in mezzo l'autostrada e la statale. Finalmente però tra essi sta prendendo forma la rete di itinerari ciclopedonali ipotizzata già 15 anni fa lungo i fiumi e i binari dismessi: così tra Soave e San Bonifacio apparirà tra circa un anno una pista sull'argine del Tramigna, mentre tra Monteforte e San Bonifacio si sta puntando sia a una messa in sicurezza della SP17 che al recupero del sedime dismesso della ex tramvia. In vista anche una sistemazione arginale del Chiampo per congiungersi con la splendida pista ciclabile realizzata l'anno scorso dal comune vicentino di Gambellara fino al confine provinciale.

Verona e San Martino Buon Albergo: finalmente un collegamento ciclabile. Ne parliamo nell'articolo all'interno: grazie al prossimo completamento dei lavori nella proprietà dell'azienda AIA e a fianco della ex SS11 a cura del comune di San Martino, sarà presto disponibile un percorso ciclopedonale in sicurezza tra i due comuni utile per la mobilità quotidiana e non solo.

La ex ferrovia Treviso-Ostiglia entra in territorio veronese. Con una cerimonia alla vecchia stazione di Sossano sono partiti in novembre i lavori di recupero del sedime della celebre ex ferrovia nel lungo tratto tra Montegaldella e Cologna Veneta: salvo imprevisti, dunque, entro il 2023 la pista dell'”Ostiglia” arriverà a Cologna. Inoltre, poiché anche il restante tratto veronese fino a Casaleone e il breve tratto lombardo sono già stati finanziati, è ipotizzabile che entro il 2024 il recupero sarà completo e si potrà pedalare in sicurezza e agio fino a Ostiglia.

La ciclovia della Destra Adige avanza anche in provincia di Rovigo. Chi conosce la Destra Adige sa che la bella pista ciclabile asfaltata del tratto veronese termina bruscamente al confine provinciale di Castagnaro, diventando una carrareccia di campagna: ebbene, non è più così. Sono finalmente iniziati nei mesi scorsi i lavori di sistemazione della pista anche in provincia di Rovigo, con cantieri attualmente attivi nei comuni di Badia Polesine e Rovigo ma presto anche negli altri fino a San Martino di Venezze, circa 10 km dopo il capoluogo e 40 km prima della foce di Rosolina Mare. ●



Cerimonia a Sossano



Manifestazione a San Bonifacio

CICLISTA ILLUMINATO: CALMA PIATTA

di **Giorgio Migliorini**
foto di **Luciano Lorini**

Questo articolo potrebbe essere un copia incolla del precedente visti i risultati degli ultimi 5 anni che mostrano una situazione di stabilità con un 40% di ciclisti completamente spenti, privi cioè di ogni sorta di dispositivo di illuminazione (erano il 60% quando abbiamo cominciato la rilevazione nel 2011), e un 44-46% di ciclisti sostanzialmente illuminati (erano il 27% undici anni fa). I restanti sono i "poco illuminati", cioè hanno solo la luce anteriore o quella posteriore, magari per pura dimenticanza.

Riassumendo, nei primi sette anni di rilevazioni si è avuto un sensibile miglioramento che nei successivi cinque si è stabilizzato.



Consigli ad una ciclista poco illuminata

NOVEMBRE - Iniziativa "Ciclista Illuminato"
Campagna di sensibilizzazione all'uso delle dotazioni luminose di sicurezza
FIAB Verona - Consenso ciclisti e conteggio sistemi di illuminazione utilizzati

VARCO: P. VITTORIA RILEVATORE: GUIDO CRIVELLARI DATA: 29.10

RESERVATO ELABORAZIONE

	NIENTE	LUCE ANTERIORE	LUCE POSTERIORE	CATARIFER BARGI	GIUBBETTO
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					
21					
22					
23					
24					
25					
26					
27					
28					
29					
30					
31					
32					
33					
34					
35					
36					
37					
38					
39					
40					
41					
42					
43					
44					
45					
46					
47					
48					
49					
50					
51					
52					
53					
54					
55					
56					
57					
58					
59					
60					
61					
62					
63					
64					
65					
66					
67					
68					
69					
70					
71					
72					
73					
74					
75					
76					
77					
78					
79					
80					
81					
82					
83					
84					
85					
86					
87					
88					
89					
90					
91					

La scheda di rilevazione

Lati positivi della rilevazione 2022: il notevole aumento dei passaggi soprattutto in Piazzale XXV Aprile e a Castelvevchio, in totale 1.212 superati solo dal dato del 2012; la presenza di uno sponsor, Trek Bicycle di Via Roveggia, che ha partecipato regalandoci luci di buona qualità rispetto a quelle "primo prezzo" che normalmente regaliamo. I lati negativi sono impliciti nei risultati, non si riesce ad incidere sullo zoccolo duro dei renitenti alla illuminazione. Per curiosità statistica a Ponte Nuovo abbiamo la situazione migliore, con "soltanto" il 29% di spenti, negli altri tre varchi situazioni equivalenti attorno al 40%.

Come Fiab non ci stancheremo mai di ripetere che pedalare di sera senza rendersi visibili è un'azione sconsiderata e pericolosa. In parte il problema nasce dalla scarsa qualità di molte bici soprattutto MTB molto datate e anche all'origine acquistate senza luci. Da questo punto di vista le ebike sono un passo in avanti in quanto ovviamente in regola. L'altro problema ormai detto e ridetto è la scarsa consapevolezza dei ciclisti sul problema luci e qui chiedo almeno ai nostri soci di essere sempre nel gruppo degli "illuminati" e magari convertire qualche spento a migliori abitudini.

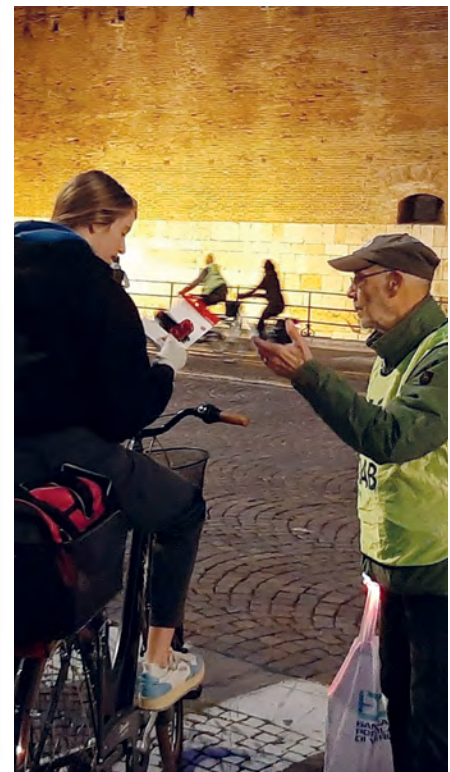
CICLISTA ILLUMINATO Novembre 2022	Punti di controllo <i>(attivi fra le 17.20 e le 18.50 di MARTEDÌ 08 NOVEMBRE 2022)</i>				Temp. 12°	TOTALI	%	
	Ponte Nuovo	Ponte della Vittoria	viale Piave (Stazione B.S.)	Castelvechio (via Roma)				
Totale PASSAGGI	161	226	426	399	1212			
COMPLETAMENTE SPENTI	46	89	184	160	479	39,5%	Senza luci, catarifrangenti e casacca (non obbligatoria in città)	56,1%
POCO ILLUMINATI	30	42	59	70	201	16,6%	Quasi spenti	
Solo luce anteriore	13	26	35	34	108	8,9%		
Solo luce posteriore	11	14	10	24	59	4,9%		
Catarifrangenti + luce ant	0	1	0	4	5	0,4%		
Catarifrangenti + luce post	1	1	0	1	3	0,2%		
Catarifrangenti nessuna luce	4	0	1	7	12	1,0%		
Solo casacca	0	0	12	0	12	1,0%		
Casacca + una luce (ant o post)	1	0	1	0	2	0,2%		
QUASI ILLUMINATI	67	75	182	134	458	37,8%	Entrambe le luci (ma senza catarifrangenti sui raggi)	37,8%
Luci (entrambe) e casacca	0	0	6	3	9	0,7%		
Luci (entrambe)	67	75	176	131	449	37,0%		
ILLUMINATI	18	20	1	34	73	6,0%	Luce (entrambe) e catarifrangenti sui raggi (come da Codice)	6,1%
ILLUMINATISSIMI	0	0	0	1	1	0,1%	Luci (entrambe) e catarifrangenti. E casacca (più che in regola!)	
Hanno i catarifrangenti sui raggi	23	22	2	47	94	7,8%		
Hanno la casacca	1	0	19	4	24	2,0%		

IL NOSTRO IMPEGNO

Durante la serata abbiamo regalato quasi 200 coppie di luci, alcune di "primo prezzo" e tante altre di buona qualità, grazie al contributo di Trek Bicycle di Via Roveggia. E' la prima volta che un'azienda privata ci sostiene!

Come volontari facciamo tutto questo in maniera assolutamente disinteressata e gratuita, sempre col sorriso sulle labbra. Questi nostri sforzi ricordano tuttavia la fatica di Sisifo se si pensa che ogni giorno moltissimi modelli di biciclette (ad esempio i modelli semisportivi ma spesso usati anche in urbano come le mountain bike) escono dai rivenditori perfettamente nudi, cioè privi di dispositivi di illuminazione.

Se vogliamo vincere questa battaglia per la sicurezza, è necessario che tutti, nessuno escluso, facciano la propria parte: gli utenti col dotare le biciclette dei previsti requisiti nelle situazioni di scarsa visibilità (tra cui le luci funzionanti e catarifrangenti alle ruote), i rivenditori nel dotare le biciclette di un impianto d'illuminazione adeguato al loro uso, e le istituzioni nell'aumentare i controlli e le necessarie conseguenti sanzioni sulla strada.



CICLISTA ILLUMINATO Confronti 2011-2022	Dati rilevati ai varchi											
	VEN 11.11.2011 (18.00-19.30) temp: +13°	MAR 13.11.2012 (17.30-19.00) temp: +11°	MER 27.11.2013 (17.00-18.30) temp: +6°	MER 26.11.2014 (17.30-19.00) temp: +10°	GIO 26.11.2015 (17.30-19.00) temp: +7°	GIO 10.11.2016 (17.30-19.00) temp: +9°	VEN 10.11.2017 (17.30-19.00) temp: +12°	GIO 29.11.2018 (17.15-18.45) temp: +5°	GIO 14.11.2019 (17.30-19.00) temp: +12°	MAR 10.11.2020 (17.20-18.50) temp: +14°	MAR 09.11.2021 (17.20-18.50) temp: +13°	MAR 08.11.2022 (17.20-18.50) temp: +12°
Totale PASSAGGI	926	1363	1083	1115	1106	1099	1131	963	1191	1019	994	1212
COMPLETAMENTE SPENTI	58,0%	47,9%	52,4%	41,2%	38,3%	43,2%	43,9%	33,6%	39,7%	38,1%	39,0%	39,5%
POCO ILLUMINATI	13,7%	24,7%	17,6%	25,2%	25,9%	19,5%	18,6%	21,8%	19,6%	19,4%	15,1%	16,6%
QUASI ILLUMINATI	25,9%	22,7%	23,2%	26,5%	27,5%	25,1%	31,0%	33,3%	34,3%	33,0%	35,2%	37,8%
ILLUMINATI	1,8%	4,3%	5,2%	6,5%	7,6%	11,4%	6,4%	10,6%	6,1%	8,9%	10,2%	6,0%
ILLUMINATISSIMI	0,5%	0,4%	1,7%	0,6%	0,7%	0,8%	0,2%	0,6%	0,3%	0,6%	0,5%	0,1%
Hanno i catarifrangenti sui raggi	4,1%	11,7%	10,5%	14,0%	17,4%	19,6%	11,2%	14,7%	10,7%	14,2%	12,3%	7,8%
Hanno la casacca	3,2%	2,1%	3,9%	5,1%	4,6%	2,6%	1,9%	3,5%	3,2%	2,9%	2,0%	2,0%

PISTA DELLA EX FERROVIA DI SANTA LUCIA: FINALMENTE LA ROTAIA È STATA COLMATA!

di Corrado Marastoni

La vicenda della rotaia-trappola sulla pista dell'ex ferrovia a Santa Lucia, risoltasi all'inizio di novembre, è stata tra le più surreali che si possano immaginare. Realizzata nei primi anni del 2000 dal Comune di Verona su un sedime ferroviario dismesso tra lo scalo merci di Porta Nuova e la ZAI, sul quale RFI (Rete Ferroviaria Italiana) ha concesso l'autorizzazione all'uso ciclabile-pedonale pur mantenendo a sé la proprietà del terreno e in particolare dei binari ancora presenti, la pista è diventata fin da subito uno spazio sociale amatissimo dai residenti e non, luogo ideale per una passeggiata col cane o gli amici o una pedalata per raggiungere i quartieri Golosine e Santa Lucia in serenità e sicurezza.

Ma la pedalata era "in sicurezza" proprio dappertutto? Purtroppo solo "quasi". Accade infatti che in un tratto di 50 metri dall'incrocio con via Ghetto le rotaie si trovino dentro la zona destinata ai pedoni ma corrano parallelamente appena a fianco della pista ciclabile destinata alle biciclette. Pertanto, finché le rotaie erano allo scoperto, al ciclista bastava un piccolo scarto laterale – magari causato da qualche pedone con o senza cane che invadeva la pista ciclabile – per ritrovarsi con la ruota anteriore in movimento improvvisamente penetrata dentro la fessura della rotaia stessa, una vera trappola il cui esito era inevitabilmente una caduta spesso rovinosa. In questo modo negli anni un numero considerevole di ciclisti si è fatto male con conseguenze talvolta serie. Tuttavia, quando chiamati in causa di fronte all'evidenza del problema, sia RFI che il Comune declinavano ogni responsabilità in merito, attribuendo alla controparte l'eventuale dovere di agire.

Questa situazione kafkaiana si è trascinata fino allo scorso luglio,

quando la vicenda ha iniziato ad avviarsi tanto rapidamente quanto insperabilmente a una rapida soluzione grazie a tre attori: una delle vittime che non si è limitata a occuparsi delle gravi conseguenze della sua caduta (lesioni permanenti alla funzionalità di un arto) ma si è data da fare per creare visibilità alla vicenda contattandoci; la nostra azione associativa di mediazione e aiuto mettendo la persona in contatto diretto con l'amministrazione e appoggiandola nella richiesta col nostro peso; e infine, ultimo ma non ultimo, il nuovo assessore a Strade e Giardini Federico Benini, cui va il nostro plauso per aver mostrato attenzione alla questione e volontà di trovare una via d'uscita

motivando gli uffici tecnici in modo efficace finché non si è arrivati alla giusta azione amministrativa che ha risolto l'impasse tra il Comune e RFI.

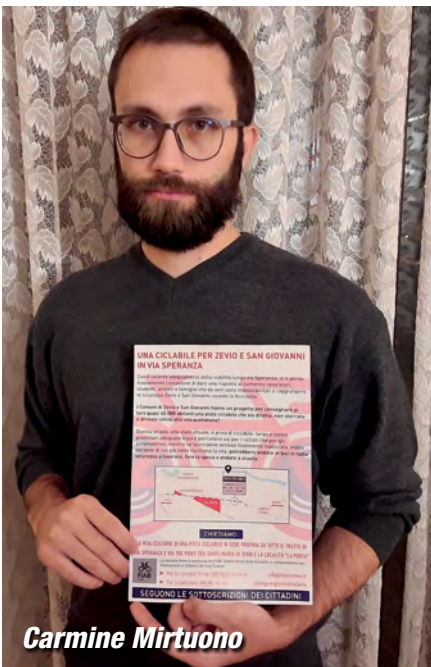
Così, all'inizio di novembre, con un intervento stradale il Comune ha provveduto a riempire di materiale inerte la fessura della rotaia-trappola, togliendo finalmente quell'incombente quanto assurda minaccia per i ciclisti e approfittandone anche per migliorare la visibilità nell'incrocio di via Ghetto. Insomma, un "lieto fine" che ci auguriamo resti definitivo e, chissà, un utile insegnamento per tutti gli attori in gioco da usare in altre eventuali future occasioni di problemi di questo tipo. ●



CONSEGNATE A ZEVIO LE FIRME (QUASI 1300) PER UNA PISTA CICLABILE SU VIA SPERANZA

di Corrado Marastoni

Forse molti dei lettori ricorderanno che in vista delle elezioni amministrative dello scorso 12 giugno FIAB Verona aveva promosso una petizione popolare per munire di una pista ciclabile in sede propria la dritta strada di 3 km tra l'uscita da San Giovanni Lupatoto (località La Punta) e l'inizio dell'abitato di Santa Maria di Zevio. Questa strada – il cui toponimo è in gran parte via Speranza e si trova tutta in territorio comunale di Zevio – costituisce il percorso più naturale per recarsi da San Giovanni a Zevio e viceversa, cosa di notevole interesse per la mobilità quotidiana legata a lavoro, acquisti e scuola: giusto per capirci, lungo la strada si trovano un supermercato Rossetto e uno stabilimento AIA. Tuttavia, poiché tale strada è sostanzialmente priva di spazio di sicurezza laterale, essa risulta altamente pericolosa per ciclisti, pedoni e altri utenti deboli, un fatto testimoniato da un elenco purtroppo già lungo di incidenti in alcuni casi anche fatali.



Tutto era partito in marzo da un'idea di Carmine Mirtuono, un giovane zeviano che lavora nella zona industriale a fianco di AIA e che per gli spostamenti usa prevalentemente la bicicletta. A seguito del suo contatto noi di FIAB Verona ci siamo attivati organizzando assieme a lui una petizione popolare su due canali: uno tradizionale cartaceo – il più importante in queste situazioni locali – e uno online sulla piattaforma *Change.org*. Grazie al lavoro indefesso di Carmine, che ha bravamente e rapidamente saputo raccogliere consensi attorno alla petizione aiutato in questo dalla sezione Legambiente di Zevio (un grazie a Giorgia Vesentini) e a San Giovanni Lupatoto dal lavoro dei nostri attivissimi soci Simone Montagnoli, Alberto Bottacini e Paolo Zaccarella, si è riusciti a raccogliere quasi 1300 firme sui moduli cartacei – un risultato davvero sorprendente in un tempo così limitato, che testimonia quanto sia sentita la questione – delle quali circa il 75% nel comune di Zevio, più altre 300 online.

Una volta ottenuto questo importante consenso, come abbiamo fatto a farlo

valere? Con due eventi: il 6 giugno – sei giorni prima delle elezioni – abbiamo organizzato in piazza a Zevio un incontro pubblico coi tre candidati sindaco Raffaele Bazzoni, Paola Conti ed Enrico Righetto, nel quale essi si sono dichiarati interessati a portare avanti la richiesta se eletti, e noi abbiamo promesso che dopo le elezioni saremmo tornati a trovare il/la nuovo/a sindaco/a per consegnargli/le le firme raccolte; e il 25 ottobre abbiamo consegnato i moduli cartacei originali della raccolta firme nelle mani della nuova sindaca Paola Conti, chiedendole di dare seguito a una così ampia richiesta popolare emersa dal suo territorio.

A questo punto non ci resta che attendere vegliando periodicamente che le cose si stiano muovendo verso una risposta concreta a questa domanda di civiltà... nell'augurio che presto Carmine e tutti gli altri che come lui si muovono ogni giorno tra Zevio e San Giovanni possano farlo in ragionevole sicurezza, senza essere costretti per questo ad usare un mezzo a motore. ●

“I NOSTRI IMPEGNI PER LA MOBILITÀ” INTERVISTA ALL’ASSESSORE FERRARI

di Michele Marcolongo

Studi classici, laurea in ingegneria ambientale, attivo nel sociale, dal 18 luglio scorso Tommaso Ferrari è il nuovo assessore alla Transizione ecologica, all’Ambiente e alla Mobilità. Un incarico guadagnato sul campo, oltretutto per curriculum, grazie al gran numero di preferenze personali raccolte e il ruolo di “frontman” del movimento civico Traguardi che ha contribuito a fondare all’indomani delle elezioni del 2017. Traguardi è stato infatti una delle anime dell’opposizione alla passata amministrazione Sboarina e uno dei pilastri della rinnovata alleanza progressista che ha vinto le elezioni di giugno 2022 con la candidatura a Sindaco di Damiano Tommasi.

A distanza di qualche mese dal suo insediamento, come si trova nel nuovo ruolo di assessore? La situazione che ha trovato corrispondeva alle sue aspettative?

Sul tema della mobilità credo che Verona abbia questioni irrisolte da parecchi anni, un trascorso che non si risolve con la bacchetta magica. Verona Sud, per esempio, è una stratificazione di tanti anni di scelte sbagliate. Sulla mancanza di un mezzo di trasporto rapido e di massa, poi, la situazione è nota da tempo. Bisogna avviare un percorso affinché si riduca la quota di chi usa la macchina abitualmente. Si tratta di una sfida non facile, perché è anche di tipo culturale, ma è la nostra sfida principale.

Le aspettative generate in campagna elettorale sono piuttosto elevate: si è parlato tanto di città di prossimità, di sostenibilità, di moderazione del traffico. Quanto è complicato attuare nella pratica tali principi e che tipo di ostacoli state incontrando?

Quando si tratta di applicare i principi



Tommaso Ferrari, assessore alla Mobilità

di sostenibilità la prima cosa da fare è pianificare, e la pianificazione richiede del tempo. Soprattutto non si può pensare di cambiare di direzione in pochi mesi ad una stratificazione di 15-20 anni. Alla via degli interventi a spot, abbiamo preferito imboccare quella delle sperimentazioni, alcune delle quali hanno già dato delle informazioni utili che concorreranno alla formazione di un piano. Parlo ad esempio delle zone 30 o delle strade scolastiche. Poi, certo, si tratta di mettere a terra questi interventi, ma non dimentichiamo che questa amministrazione si è insediata a luglio e ora siamo soltanto a dicembre. Quando una nuova amministrazione si insedia il primo bilancio che controlla è quello dell’anno precedente. Quindi diamoci del tempo. La volontà e la determinazione di andare nella direzione giusta sicuramente non mancano.

Abbiamo visto segnali incoraggianti: l’adesione finalmente convinta alla Sem, celebrata con la realizzazione di una nuova ciclabile (via Locatelli); piazza Bra chiusa al traffico privato per una settimana; una mattina di Strada scolastica in via Battisti... Poi però la settimana è finita, la ciclabile è rimasta ma piazza Bra è tornata aperta al traffico e di strade scolastiche o di contatti con i dirigenti scolastici per farne altre non si è più sentito parlare. Che ritmo dobbiamo attenderci da questa amministrazione?

Torno a sottolineare: in luglio ci siamo insediati; subito abbiamo predisposto l’adesione alla Settimana Europea della Mobilità Sostenibile con un programma concreto che ruotava attorno alla sperimentazione delle strade scolastiche, che stiamo ancora approfondendo. Non mi trova pertanto d’accordo nel dire che non se ne parla più. Il punto piuttosto è che questi interventi funzionano se inseriti in un discorso di zone 30 più complessivo, ma le zone 30 non possono essere soltanto un cartello che tanti neanche vedono, come è stato finora. Affinché siano effettive devono prevedere anche la risagomatura della sede stradale. Su questo stiamo ragionando e con l’anno nuovo ci potranno essere delle novità.

Completamento ciclabile dell’Adige-Sole, tratto da Boscomantico alla Stazione ferroviaria di Porta Nuova: si sono separati i lotti in appalto (da fare subito) e gli stralci (da fare se arrivano nuove risorse). La proposta di Fiab Verona, ma non solo, è di mettere a bilancio un milione di euro per fare subito anche gli stralci, a partire dall’indispensabile “Variante dello Stadio” su via Camuzzoni. Tale proposta potrà essere recepita?

Di opere di ciclabilità da fare ce ne sono moltissime, e molti sono i tratti

importanti. Ma sappiamo tutti che il tema della contabilità e del bilancio è quello che alla fine regola di fatto gli interventi. Come assessore alla mobilità darò il massimo per trovare anche nelle pieghe del bilancio le risorse da portare alla mobilità.

Abbiamo sentito che ci sono intenzioni serie per ripensare finalmente via Basso Acquar. Ci può dire qualcosa a proposito?

Posso dire che uno dei temi più importanti è che da sud l'unico accesso attuale è viale Piave, che oltre ad essere bisognoso di interventi di riqualificazione è comunque insufficiente. Ecco che per noi diventa prioritario fornire un ingresso ciclabile anche da Basso Acquar.

Ciclovía della Sinistra Adige: è vero che proseguono i contatti con i Comuni interessati, primo tra tutti Dolcè che è stato il promotore, per dare sviluppo alla pista Ceraino-Volargne?

Condividiamo l'idea di una progettazione d'insieme, congiunta, che vorremmo realizzare l'anno prossimo per poi andare alla ricerca di finanziamenti utili alla sua concreta realizzazione. Lottica è dunque quella di valutarne la fattibilità, stringere un accordo tra Comuni e con Veneto Strade per la progettazione del percorso ciclabile.



Quanto pesa su questi tipi di progettualità il taglio dei fondi sulle ciclabili deciso dal nuovo Governo?

Di fatto è un brutto segnale perché i Comuni hanno disperato bisogno di risorse per infrastrutture di mobilità sostenibile. Queste opere si progettano e poi ci si mette alla ricerca di soldi, che possono essere nostri in quota parte, regionali o statali o europei. Se si tolgono 94 milioni di euro è chiaro che diventa tutto più problematico.

A quando il raddoppio delle biciclette previsto dal Pums e soprattutto, come?

Quello che dobbiamo fare è creare una cultura favorevole a questo sviluppo soprattutto in alcune aree città, facendo capire che la strada è una infrastruttura condivisa e direi anche "democratica". Bisogna cambiare la sensibilità. Solo così possiamo favorire la penetrazione della mobilità ciclabile a Verona. Non basta la pista ciclabile, ci sono anche le corsie ciclabili, il doppio senso ciclabile, le zone 30, le strade scolastiche. Pensare che solo grazie alle piste si ottengano risultati è una visione parziale, serve un disegno complessivo ed è ciò a cui stiamo lavorando.



Si fa largo un po' in tutti i settori l'idea di coinvolgere le aziende private nel finanziamento delle infrastrutture. Vale anche per le piste ciclabili?

Auspichiamo un rapporto più sinergico anche con le aziende perché lo sviluppo della mobilità sostenibile è interesse comune in quanto essa porta un vantaggio alla collettività ma anche alle aziende stesse che così riescono a dare un servizio in più ai propri dipendenti. Ci stiamo muovendo in questo senso anche con i Mobility Manager. ●

SAN MARTINO BUON ALBERGO: PEDALARE APPENA A EST DEL CAPOLUOGO.....

di **Corrado Marastoni**
e **Giorgio Migliorini**

Situata subito a est di Verona, a un tiro di schioppo dal borgo orientale cittadino di San Michele Extra da cui è divisa dalla tangenziale nord, l'industriosa San Martino Buon Albergo deve fare i conti con un territorio ricco di insediamenti produttivi ma anche di particolare interesse ambientale e paesaggistico sia nelle suggestive Basse che degradano sull'Adige, sia nella parte alta che sale sulle prime verdi pendici collinari e già odora di Lessinia. In un panorama come questo la mobilità ciclistica offre spunti molto vari, ravvivati anche dalle recenti novità di un importante intervento nell'ingresso ovest al centro abitato, proprio quello che viene dall'incombente città. Per parlare di questo, ma non solo, in un mattino di metà dicembre ci siamo incontrati col vertice della giunta insediatasi sei mesi fa, ovvero il sindaco Giulio Furlani e il vicesindaco Mauro Gaspari,

accompagnati dal responsabile del settore Lavori Pubblici arch. Berto Bertaso.

Arrivando a San Martino provenendo da Verona si può osservare da tempo la progressiva comparsa di una bella pista ciclabile bidirezionale in sede propria a margine dell'ex Strada Statale 11 (da tempo declassata a strada comunale) che partendo dalla rotonda per Verona Est attraversa il paese da un capo all'altro. Possiamo fare il punto della situazione, tra interventi di competenza dell'azienda AIA e del Comune?

Sì, in effetti siamo quasi al completamento di questo importante collegamento ciclopedonale tra Verona e San Martino. Tutto è partito sull'onda del progetto di percorso ciclabile che da Verona (via Marotto) tramite un sottopasso alla tangenziale nord prevede di raggiungere i terreni dell'azienda AIA la quale, a sua volta, nell'ambito di un



Pista comunale in costruzione (fine ottobre)



Da sinistra Gaspari, Furlani, Marastoni, Migliorini

accordo con i Comuni deve continuare la costruzione del percorso all'interno della sua proprietà. Questo intervento da parte di Verona e di AIA si è fatto attendere per un bel po' ma, come tutti possono vedere, è finalmente potuto iniziare negli scorsi mesi e ora è quasi concluso. Era dunque naturale pensare che anche il nostro Comune dovesse fare la sua parte proseguendo l'opera verso est per permettere all'utenza debole di raggiungere in sicurezza il centro abitato, intervenendo sulla larga sede stradale del tratto ovest della ex SS11 per ricavarne una comoda pista bidirezionale. Attualmente i lavori sono quasi terminati sia da parte di AIA che da parte del nostro Comune: manca solo un tratto di circa 50 m tra le due rotonde della ex SS11 che deve realizzare AIA. Conteremmo di inaugurare almeno il tratto di competenza comunale durante i primi mesi del 2023, e comunque di poter vedere il completamento di tutto il percorso entro il 2023.

A parte questa importante novità, che finalmente darà ai cittadini dei due comuni l'opportunità di raggiungere in sicurezza il vicino centro di Verona e viceversa anche usando la bicicletta, avete qualche altro progetto in corso che vi piacerebbe far conoscere?

Stiamo lavorando per realizzare uno studio di fattibilità per il collegamento ciclabile tra il centro di San Martino e Marcellise, che al momento esiste solo nella prima metà del percorso totale che è di circa 4 chilometri. Al di là dell'esigenza – che già di per sé basterebbe – di dare sicurezza agli abitanti della frazione nei loro spostamenti quotidiani, vorremmo farlo anche per far diventare Marcellise una meta comoda e desiderabile per le uscite fuori porta in bicicletta dei cittadini di Verona, ancor più adesso che sta per essere completato l'itinerario ciclabile tra i due comuni di cui abbiamo parlato poco fa. Siamo convinti che Marcellise abbia tutti i numeri per ambire a questo ruolo, grazie alla sua attrattività ambientale nella quale conteremo anche la presenza della celebre villa Girasole Invernizzi, che ci auguriamo venga presto recuperata al suo originale splendore e aperta alle visite dei molti che desiderano ammirarne la bellezza e le singolari caratteristiche tecniche.

Avete fatto qualcosa anche per le e-bike e gli interventi meccanici più semplici, vero?

Sì, abbiamo provveduto ad installare nel territorio comunale cinque colonnine di ricarica per e-bike complete di attrezzatura per auto-manutenzione (pompa con manometro e una serie di attrezzi e chiavi). Esse sono molto funzionali e dal design accattivante, e sono state installate nel capoluogo San Martino (in piazza del Popolo e nel parco urbano di Casa Pozza) e nelle frazioni di Ferrazze, Marcellise e Mambrotta.

Tra le questioni che ci sono state segnalate, c'è un cartello che dalla pista ciclabile della sinistra Adige segnala la direzione di San Martino mandando però presto i ciclisti sulla trafficata strada comunale che passa da Campalto e Centegnano per



arrivare a Mambrotta. Avete notato la cosa? Ci sarebbe l'idea di fare qualche intervento di messa in sicurezza ciclopedonale su quella strada che serve più frazioni?

Sulla strada comunale che scende da San Martino (zona supermercato Eurospin) passando da Campalto, Centegnano e Mambrotta sono previsti alcuni interventi di messa in sicurezza ciclopedonale nella prima parte, indicativamente fino a Corte Pellegrini. Per il seguito valuteremo ma non si possono negare le difficoltà, la struttura della strada fiancheggiata da fossi non rende facile effettuare interventi. Nell'immediato provvederemo a sistemare la situazione che segnalate.

Un'altra segnalazione riguarda la strada – spesso usata dai ciclisti anche se non molto al riparo dal traffico – che corre parallelamente alla SS11 circa 300 m sopra il centro di San Martino e attraversa la frazione di Casette Marcellise proseguendo poi per la chiesa di San Giacomo al Grigliano e le cosiddette “Quattro Strade”. Anche a causa delle deviazioni imposte dai lavori stradali, un tratto di circa 150 m di strada è stato reso a senso unico, così chi proviene in bici da San Giacomo è obbligato a svoltare a sinistra come ogni altro veicolo trovandosi presto immerso nel traffico della SS11. Non si potrebbe pensare di riaprire a regime il doppio senso in quel tratto solo per le bici, disegnandovi una pista ciclabile di 1,50 m per il senso attualmente vietato?

Sì, questa in effetti è una proposta interessante anche perché manterrebbe risolto il problema del traffico di attraversamento di Casette Marcellise che è uno dei pregi dell'attuale situazione con il senso unico. La valuteremo con attenzione.

Infine: il percorso regionale I-1 Garda-Venezia (recepito anche dalla ciclovia nazionale AIDA Alta Italia Da Attraversare) attraversa il territorio di San Martino in uno dei suoi tratti più complicati, che prevede anche un tratto della trafficata SP20 (via Busolo). Un'alternativa più sicura sarebbe data dal poter penetrare da via Ca' dell'Aglio in via Ortini per poi usare una strada vicinale (via Formighè) al di là della SP20. Pensate che ci sia una possibilità in tal senso?

La zona è caratterizzata dalla presenza di insediamenti industriali e agricoli privati, oltre che dal passaggio del torrente Fibbio. Esamineremo la questione, anche se una soluzione semplice che risolva tutte le situazioni elencate non appare di facile realizzazione.

Possiamo salutarci con una visione ottimistica del futuro ciclabile di San Martino?

Come avete giustamente osservato, il nostro territorio comunale è molto variegato e soggetto a vincoli di varia natura, e la mobilità inevitabilmente ne risente. La nostra volontà è tuttavia di progredire nell'avanzamento della mobilità sostenibile, per migliorare la vita dei nostri cittadini e dei visitatori. ●

MOVE BY BIKE: MARCHIO SVEDESE CUORE VERONESE

di Michele Marcolongo

Il "Cervello in fuga", Francesco Sabaini se n'è andato dall'Italia nel 2011 per fare esperienza in Svezia dove ha giocato un ruolo centrale nello sviluppo di Move By Bike, una realtà della logistica in bicicletta che lassù conta circa 100 dipendenti in 5 città, fattura 5 milioni di euro all'anno ed è quotata in borsa. Dal Grande Nord è tornato di recente per esportare un modello di ciclogistica avendo le idee molto chiare su quelle che sono le potenzialità e i limiti del mezzo.

Sabaini, il vostro sito è molto preciso: dice che trasportate fino a 200 chili e 2 metri cubi di merce. Sembra che sappiate bene come posizionarvi nel mercato della logistica...

Questa azienda ha visto nelle cargo bike più potenziale rispetto ai comuni servizi di bike messenger, ed ha pensato a mezzi diversi rispetto ai tricicli con due ruote anteriori che solitamente offre il mercato, secondo noi più adatti ad uso domestico e familiare. Nei nostri mezzi la lunghezza del pianale di carico



può arrivare fino a 1,2 metri, quindi capace di ospitare 1 pallet standard da 1,20 metri. La normativa italiana ci limita nelle misure fino a 1,30-1,40 metri di pianale di carico, ma l'idea apre comunque a grandi possibilità dal punto di vista commerciale, nonostante diverse criticità dal punto di vista tecnico.

Perché criticità tecniche?

Nel senso che essendo in anticipo sul mercato le bici della nostra azienda erano auto-costruite ed abbisognano di costante manutenzione. Tra il 2015 e il 2019 ne abbiamo prodotte una trentina. Sono insomma prodotti artigianali, quindi costosi in quanto tali. Mi auguro che il mercato si evolva nel senso di una maggiore diffusione delle cargo bike tale da fare abbassare i costi di produzione.

Ma le limitazioni indotte dalla normativa italiana non rappresentano uno svantaggio competitivo?

Non necessariamente, nella misura in cui le città italiane sono molto più densamente popolate di quelle svedesi, che hanno una conformazione più "all'americana" con ampi spazi e più grandi distanze. Qui i percorsi sono massimo di 4-5 km con tante fermate intermedie. Ne consegue che su distanze più brevi il fatturato

orario può risultare lo stesso anche con bici meno capienti.

Ma scusi: perché la Svezia?

Non mi avevano pagato un lavoro ed avevo deciso che era venuto il tempo di cambiare aria. Era il 2011, avevo 27 anni, in Svezia avevo trovato un master in Gestione della Sostenibilità Urbana. Nel frattempo ho conosciuto questi due signori di Malmoe, padre e figlio, con questa idea pazza di un nuovo modello di logistica in bicicletta e mi sono messo a lavorare con loro in vari ruoli, da ultimo come direttore di filiale. Ma sono stato anche consulente di uno studio di architettura in Norvegia. A 35 anni ho deciso che era venuto il tempo di tornare. In ragione del contributo dato all'espansione dell'azienda, operiamo in regime di licenza del marchio valorizzando il tanto know-how dietro a questa esperienza.

Quindi lei potrà testimoniare che al Nord sono molto più avanti che in Italia?

Sì e no. Nel senso: dal punto di vista della pianificazione urbana sono sicuramente avanti di almeno 20 anni, mentre il contesto è del tutto diverso dal nostro. La piazza centrale di Malmoe ospita un grandissimo parcheggio, ma in



pochi si sognano di andare in centro in macchina. Stoccolma e Goteborg hanno problemi di traffico più rilevanti ma non c'è bisogno di Ztl perché appunto la gente non ci va in macchina. E' del resto la stessa idea di centro cittadino a non coincidere con la nostra. La gran parte delle attività là si svolgono a livello di quartiere ed è in questo contesto che anche noi svolgiamo la gran parte della nostra attività svedese. Non si creda nemmeno che le amministrazioni locali ci abbiano accolti a braccia aperte. Certo, non ci hanno ostacolato me nemmeno ci hanno favorito. Come già detto, quando abbiamo iniziato le bici erano tutte auto-costruite.

Ma voi dite che il mercato italiano sia pronto?

Senza contare l'e-commerce c'è una valanga di lavoro generato da aziende che spediscono ad altre aziende. Noi lavoriamo quasi esclusivamente per queste per le quali trasportiamo di tutto. La quota dei lavori che svolgiamo per privati è per lo più limitata a qualche trasloco, per esempio: studi dentistici, studi di professionisti, una volta mi è capitato di trasportare un pianoforte, di quelli a muro.

Quante persone occupa la vostra impresa?

Siamo in 4 interni più un paio di



consulenti esterni. Abbiamo quattro mezzi (naturalmente elettrici) ma entro il 2023 contiamo di inserire altri due tricicli. L'azienda è stata fondata a fine 2020, da aprile di quest'anno abbiamo ingranato bene.

Ed ecco la domanda da un milione di dollari: la bici diventerà protagonista della logistica dell'ultimo miglio in

sostituzione dei furgoni?

Se il riferimento è ai grandi corrieri, bisogna dire che l'accessibilità dei centri storici è tema che va ben oltre la questione della cargo bike. Soprattutto in contesti urbani ad altissima densità abitativa come i nostri, razionalizzare la consegna merci necessita di tutta una serie di infrastrutture di supporto (come micro-magazzini ma anche app di tracciamento) finalizzate a rendere meno traumatica la cosiddetta rottura di carico. L'ultimo miglio assorbe fino al 50% dei costi del viaggio. Ma serve anche una normativa sulle zone a traffico limitato molto più stringente.

Ma un furgone elettrico che inquina meno e trasporta di più di una bici, non sarà sempre in vantaggio?

In realtà quello dell'inquinamento diretto è un falso problema. Quando si parla di mobilità sostenibile si valuta anche lo spazio occupato dai mezzi e in questo senso la bicicletta fornisce un indubbio vantaggio. Il vero problema riguarda piuttosto la marginalità. I grandi corrieri potrebbero già adesso passarci tonnellate di merci ogni giorno ma se la remunerazione del nostro servizio non è in linea con le loro previsioni di costi, il gioco non vale la candela. ●



SPORT IN BICICLETTA

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

Ormai usare il termine "bicicletta" per descrivere la nostra fedele due ruote è riduttivo, infatti bisognerebbe specificare ogni singolo componente (telaio, cerchi, freni, copertoni, etc) per descriverla in modo accurato.

La tecnologia ha fatto passi da gigante ed il giusto mix di componenti altamente personalizzati e performanti permette di praticare attività un tempo impensabili: pedalare sott'acqua, andare sul ghiaccio, fare salti, scendere da strapiombi, traino canino ...

Provo a dare un'idea di quali sport si riescano a praticare e che caratteristiche abbiano le biciclette utilizzate, incominciamo con le pratiche più comuni...

CYCLING

Il ciclismo su strada è probabilmente la disciplina più diffusa, praticata e seguita del ciclismo.

Le uscite possono compiersi in un giorno o più a seconda delle tappe.

Le caratteristiche salienti di queste biciclette sono il peso contenuto e l'aerodinamica grazie alle quali è possibile raggiungere e mantenere velocità molto elevate. Essendo modelli concepiti per corridori ed agonisti generalmente montano rapporti molto duri che richiedono un buon allenamento per poter affrontare salite di una certa difficoltà.

Nelle bici da strada il modello più diffuso dei freni sono quelli ad archetto che genera attrito tra i pattini ed il cerchio.

Le leve del cambio si trovano accanto alle leve freno.



CROSS COUNTRY (CYCLO CROSS)

Le competizioni si svolgono su terreni impegnativi, nelle quali vince chi per primo arriva a tagliare il traguardo.

A differenza di altre discipline della mountain bike, qui la velocità in salita è importante tanto quanto quella in discesa.

Le biciclette utilizzate sono molto simili alle bici da corsa: leggere, con ruote sottili, più robuste e meno rigide, i pneumatici hanno tasselli molto pronunciati.

Il telaio, a confronto di una bici da strada, è più compatto.

Il movimento centrale è più alto da terra (per evitare gli ostacoli), carro posteriore e forcella anteriore sono più larghe per evitare che il fango

blocchi le ruote, per lo stesso motivo si usano freni di tipo Cantilever.

Recentemente è stata introdotta la possibilità di utilizzare freni a disco.

Le corone anteriori hanno dentatura inferiore a quella di solito usata nel ciclismo su strada, questo per poter usufruire di rapporti più corti ed affrontare più facilmente le asperità del terreno.

FREESTYLE BMX

La così detta BMX non è altro che una semplice bicicletta particolarmente resistente di dimensioni ristrette e con ruote abbastanza spesse, la bici può portare modifiche alle ruote togliendo o aggiungendo i così detti pegs, i pegs sono tubi di ferro massiccio che si possono fissare al lato delle ruote per mezzo di bulloni e possono venir utilizzati per "grindare" o per svariati trick. Il sistema frenante permette di ruotare il manubrio di 360°.

MOUNTAIN BIKING

È uno sport nel quale si conducono le mountain bike in fuoristrada, spesso su terreno sconnesso. Rispetto alle

normali biciclette, le mountain bike sono progettate per raggiungere maggior robustezza ed efficienza su terreni irregolari.



PURSUIT RACING

È una forma di inseguimento individuale: due ciclisti partono da lati opposti del velodromo, simultaneamente, ogni ciclista tenta di raggiungere l'altro per la vittoria. I ciclisti sono anche cronometrati, per confronto con altri concorrenti. Nella competizione maschile si pedala per 4 km, in quella femminile per 3 km.

Si utilizzano biciclette particolari con scatto fisso, prive di freni e di cambio di velocità.



DOWNHILL

Si pratica su terreni ripidi e sconnessi spesso caratterizzati da salti (anche di 12 metri!), cadute, pietraie e altri ostacoli. Le biciclette sono particolari MTB, biammortizzate, caratterizzate da un'escursione molto elevata della forcella anteriore (200+220 mm) e posteriore (200+ 240mm).

Le ruote sono tipicamente da 27.5 "con pneumatici tra i 2.40 e i 2.70 ". Freni ad alte prestazioni, con dischi da 200 mm e pinze fino a 4 pistoncini. Visto l'utilizzo in sola discesa, la trasmissione ha di solito rapporti relativamente lunghi, distribuiti in un numero limitato di velocità (fino a 7). Per ottenere una maggiore stabilità della mountain bike, le dimensioni del manubrio variano da 780mm ai 800mm di larghezza.

ADVENTURE RACING

È uno sport di squadra o in solitaria, multidisciplinare che si svolge su un percorso impervio, non contrassegnato, le competizioni vanno da due ore fino a due settimane. Alcuni percorsi in bicicletta si compiono in sella ad una MTB, altri portandola sulle spalle. La bicicletta deve essere robusta ma leggera.



CICLO POLO

Il gioco è molto simile al polo solo che i cavalli sono sostituiti dalle biciclette. Le due squadre colpendo la palla con una mazza devono segnare dei punti nella porta avversaria. Si può giocare con qualsiasi bicicletta, le estremità del manubrio devono essere tappate e bisogna avere almeno un freno. Le bici hanno preferibilmente un passo corto per eseguire curve strette. Una trasmissione fissa equivale ad un freno. Le coperture per le ruote (pologuards) sono ammesse, mentre qualsiasi aggiunta al telaio destinata alla difesa non è permessa. Alcuni giocatori realizzano copriruota in plastica, policarbonato, o tessuti spessi per proteggere i raggi e creare solide superfici di blocco. Queste coperture sono spesso dipinte con disegni elaborati per aiutare ad identificare i membri di una squadra o il club della loro città.



Sondaggio del Nonno



In ciclofficina ci stiamo domandando dove siamo arrivati e in che direzione dovremmo proseguire... abbiamo bisogno delle tue risposte ad un breve questionario online.

Le risposte, anonime, ci aiuteranno a migliorare il servizio e ad andare incontro ad un numero sempre maggiore di ciclisti. **Inquadra il codice QR col tuo smartphone** oppure **visita il link:** https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSePTp_S5rK11Av-UR58b2MC9SrPgckNJB00KzCBQBa5CNV1Q/viewform



Torino ospita l'edizione 2023 del Forum delle città: Insieme per città verdi e giuste



La Direzione Generale per le Politiche Regionali e Urbane della Commissione Europea sta organizzando il suo grande evento biennale, il "CITIES FORUM", dal 16 al 17 marzo 2023 a Torino. Giunto alla quinta edizione, il forum delle città è un momento di confronto sulla dimensione urbana della politica di coesione, sull'Agenda urbana per l'UE, sul ruolo delle città nell'attuazione del Green Deal europeo, sulla risposta dell'UE alla dimensione urbana dell'Agenda territoriale 2030, ed infine su come evidenziare le nuove iniziative a livello di UE sviluppate per sostenere le città. La quinta edizione si sforzerà quindi di creare uno spazio dedicato allo sviluppo urbano sostenibile, per lo scambio di informazioni sulle attuali sfide urbane e sulle soluzioni disponibili. L'evento mira anche a dare rilievo al ruolo delle città di piccole e medie dimensioni, nonché dei territori funzionali nell'adottare soluzioni per affrontare le sfide locali. CITIES FORUM 2023 è un'opportunità unica per fare una riflessione su varie iniziative e politiche dell'UE recenti che offrono un sostegno più coerente alle città nell'attuazione dello sviluppo urbano sostenibile, in particolare attraverso finanziamenti, capacità e sviluppo di conoscenze. <https://www.uia-initiative.eu/en/events/cities-forum-2023-together-green-and-just-cities>

Secondo Eurobarometro il 49% degli europei fa esercizio fisico

Il 19 settembre 2022 la Commissione europea ha pubblicato il quinto Eurobarometro dedicato allo sport e all'attività fisica. Secondo l'indagine il 38% degli europei fa sport o esercizio fisico almeno una volta alla settimana, a fronte di un 17% che lo pratica meno di una volta alla settimana. Attualmente fino al 45% degli europei non fa mai esercizio fisico né partecipa ad attività sportive. Sebbene la situazione risulti stabile rispetto all'Eurobarometro del 2017, è evidente la necessità di continuare a promuovere lo sport e l'attività fisica. Dall'indagine emerge poi che la ragione principale per cui si svolge attività fisica è la volontà di migliorare la propria salute, seguita dal desiderio di sentirsi più in forma e di trovare metodi di rilassamento. Un nuovo sviluppo, forse rafforzato dalla pandemia di COVID-19, consiste nel fatto che circa un terzo dei rispondenti preferisce praticare sport a casa propria. L'indagine eurobarometro può essere consultato al seguente link: <https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/2668>

I dati relativi all'Italia possono essere consultati al seguente link: file:///C:/Users/csalvi/Downloads/eb525_factsheet_it_it.pdf

HealthyLifestyle4All: un'iniziativa della Commissione europea per promuovere uno stile di vita sano per tutti

L'iniziativa HealthyLifestyle4All (Uno stile di vita sano per tutti) è stata lanciata nel settembre 2021 come campagna biennale per collegare lo sport e gli stili di vita sani alle politiche sanitarie, alimentari e di altri ambiti. Mira a mettere in evidenza l'impegno della Commissione nel promuovere gli stili di vita sani per tutti, ed è aperta ai movimenti sportivi, alle autorità pubbliche e alle organizzazioni della società civile, che possono aderirvi dichiarando i propri impegni, pubblicati in un elenco online (Pledge Board). Ulteriori informazioni sono disponibili al seguente link: <https://sport.ec.europa.eu/initiatives/healthylifestyle4all>





Pedalarare, ma quanto?..... di Paolo Pigozzi

Pedalarare produce salute. Su questo siamo tutti d'accordo, scienziati e ciclisti. Ma qualcuno ha quantificato e messo in relazione lunghezza della pedalata e vantaggi per la salute? Diversi studi testimoniano che per avere risultati significativi sulla riduzione del rischio cardiovascolare occorre pedalare per almeno un paio d'ore alla settimana. In questo caso l'eventualità di incorrere in un evento cardiovascolare mortale si riduce del 23%. Non pensate subito alla necessità di fare uscite su ronzanti bici da corsa, chini sul manubrio come Bartali o Coppi. No, non dobbiamo trasformarci in atleti professionisti (se non altro per l'età...). Piuttosto si tratta semplicemente di inforcare con regolarità la bici per il percorso casa-lavoro, casa-scuola o casa-negozio. Se uno o più dei tragitti elencati ci consente di pedalare per una ventina di minuti al giorno siamo a posto e il nostro cuore ci ringrazierà. In ogni caso, qualsiasi utilizzo della bicicletta è preferibile a nessun utilizzo. Non scoraggiamoci quindi, sia pure di fronte a tempi che magari sembrano fuori dalla nostra portata. Anche se, ovviamente, i vantaggi saranno proporzionali al nostro impegno. ●



INGREDIENTI

farina di integrale di farro	100 g
farina integrale di riso	100 g
mele	2
uvetta	3 cucchiaini
latte di avena	1 bicchiere
cannella in polvere	½ cucchiaino
lievito istantaneo per dolci	1 bustina
sale	un pizzico
olio extra vergine d'oliva	2 cucchiaini
granella di mandorle	2 cucchiaini

PROCEDIMENTO

DELICATISSIMA DI MELE

Fate ammolare l'uvetta nel latte di avena per tutta la notte. Sbucciate e grattugiate le mele, unite l'uvetta con il suo liquido di ammollo e frullate con un mixer (se serve aggiungete ancora un poco di latte di avena). In una ciotola mescolate le farine, il sale e mezzo cucchiaino di cannella, la bustina di lievito, il composto di mele e uvetta e l'olio. Amalgamate con cura fino a ottenere un impasto morbido e liscio. Versate l'impasto in una tortiera rivestita con carta forno, spolverate con granella di mandorle e fate cuocere in forno già caldo a 220° per 40 minuti. Sfornate e fate raffreddare. Due fette (o anche tre) rendono speciale la colazione prima di una cicloinvernale.

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

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

di **Luigia Pignatti**

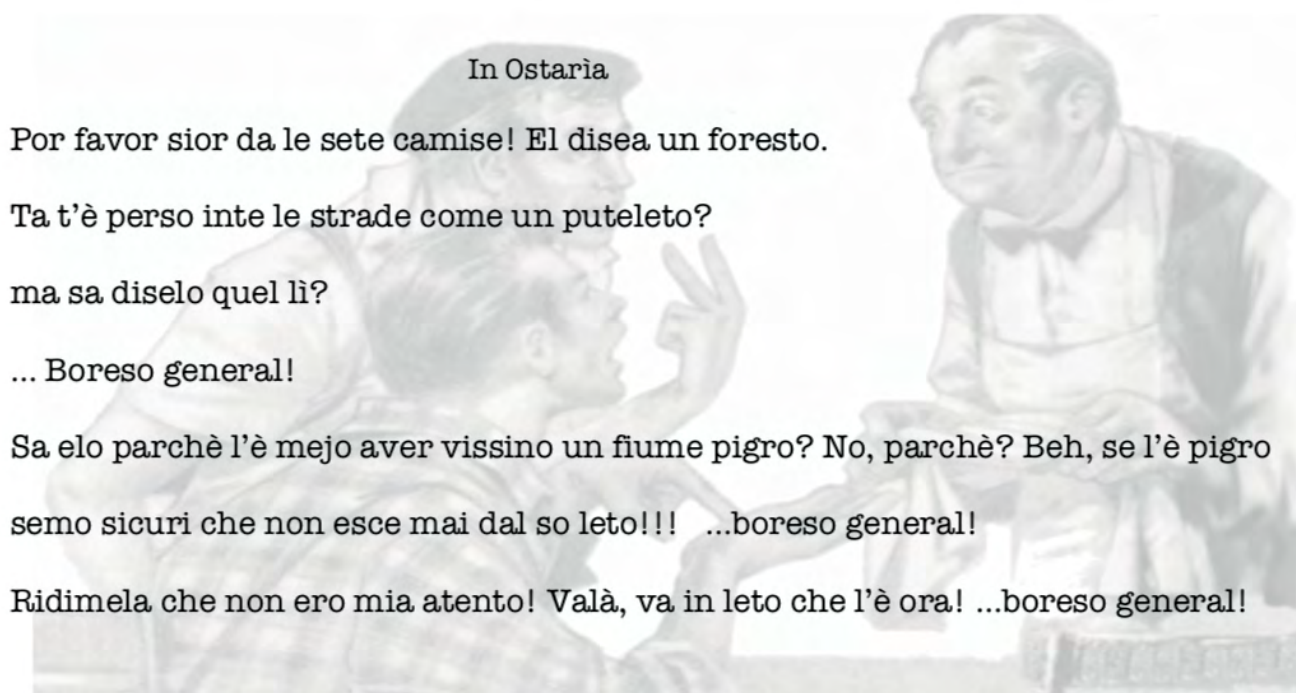
Eccoci qui ancora una volta a distrarvi qualche minuto dalle problematiche del momento proponendovi uno degli enigmi della *Caccia al Tesoro in Bicicletta*, finalmente in presenza, dello scorso 16 settembre 2022.

E' stata una *Caccia* appassionata e partecipata dalla settantina di giocatori/ciclisti che, riuniti in 6 Squadre, si sono presentati in Piazza Erbe per superare le 7 prove e arrivare a scovare il Tesoro, rappresentato quest'anno dal *Gioco Tradizionale*, che l'AGA di Verona è riuscita a far riconoscere Patrimonio UNESCO. Quest'anno si festeggiava la *Ventesima* edizione del *Festival dei Giochi di Strada Tocati*, e la nostra *Diciottesima Caccia* quindi anche noi abbiamo incentrato le prove sui *giochi tradizionali*.

Ma per arrivare ai luoghi dove affrontare le prove, le sei Squadre hanno dovuto risolvere vari enigmi. Ecco a voi, come promesso nello scorso numero, quello che per i partecipanti alla *Caccia* è stato il più difficile, ma per voi sarà facile facile!

1 SCOPRI IL LUOGO

Cercate di individuare il nome del luogo del centro storico di Verona scritto in vari pezzettini nel testo di questa scenetta da osteria e con parlata in un finto e falso dialetto, create apposta per celare la risposta.



In Ostaria

Por favor sior da le sete camise! El disea un foresto.

Ta t'è perso inte le strade come un puteleto?

ma sa diselo quel li?

... Boreso general!

Sa elo parchè l'è mejo aver vissino un fiume pigro? No, parchè? Beh, se l'è pigro semo sicuri che non esce mai dal so leto!!! ...boreso general!

Ridimela che non ero mia atento! Valà, va in leto che l'è ora! ...boreso general!

Il luogo è: _____

Soluzioni di questo numero: sul prossimo Ruotalibera!
Se però volete sapere subito se avete fatto giusto scrivere all'indirizzo: luigiapignatti@virgilio.it

Lantidoro quindi è **POVERE DI MELISSA**.
OmniCello, DeragLiatore, gallEito, cacciatagomme, Manopole.

Ecco la soluzione dello scorso numero: *Enigma n. 1*. Pignone, cAnOto, SmagLiatore, pedIVella,

INSEDIATA LA COMMISSIONE CONSULTIVA DELLA MOBILITÀ A SAN GIOVANNI LUPATOTO

la Redazione

Nello scorso mese di ottobre nel Comune di San Giovanni Lupatoto è stata ufficialmente istituita la **Commissione Consultiva della Mobilità**.

La Commissione è un organismo con funzioni consultive, appunto, di studio e di ricerca in tema di mobilità e di trasporti sul territorio del comune lupatotino tese a valorizzare le esperienze e le competenze per la promozione e lo sviluppo della mobilità sostenibile.

La Commissione ha anche la finalità di contribuire a migliorare gli interventi del Comune in ambiti condivisi con altre Pubbliche Amministrazioni con particolare riguardo a proposte sulla mobilità dolce per conseguire un sistema che produca un miglioramento

della qualità della vita. Potrà produrre pareri, osservazioni, relazioni e progetti di carattere tecnico contenenti anche suggerimenti all'Amministrazione Comunale concernenti le materie di competenza.

La prima riunione si è tenuta lo scorso lunedì 28 novembre alla presenza del sindaco di San Giovanni Lupatoto Attilio Gastaldello e dei nove membri da lui precedentemente nominati.

In particolare sono stati nominati come presidente Alberto Bottacini e vicepresidente Simone Montagnoli soci attivi Fiab da diversi anni e Paolo Zaccarella (Esperto Promotore della Mobilità Ciclistica) già collaboratore della attività dell'associazione.

Nel primo incontro il gruppo di lavoro dopo un momento di conoscenza

reciproca ha condiviso le modalità organizzative della consultazione e gli strumenti di lavoro più idonei da utilizzare. Oltre agli incontri programmati con cadenza indicativamente mensile nei quali ci si intende avvalere anche di esperti esterni si intendono organizzare uscite sul territorio, promozione di collaborazioni con altre associazioni o commissioni ed eventi inerenti il tema della mobilità sostenibile (congressi, incontri...).

L'obiettivo concreto del gruppo è di poter dare un contributo al miglioramento della qualità della mobilità pedonale e ciclistica di San Giovanni Lupatoto dando quando possibile più spazio alle bici e ai pedoni riducendo così gli spostamenti privati con mezzi inquinanti e riequilibrando lo spazio: più per le persone e meno per le auto. ●



Alberto Bottacini (a sinistra) e Simone Montagnoli

CICLOVACANZE 2023 di Giorgio Migliorini

Aprile da Feltre ad Arco attraverso 6 valli, Agosto dal Garda al Wörthersee: sapori di Mitteleuropa, Settembre "A Ravèna valén (Ravenna e dintorni)"

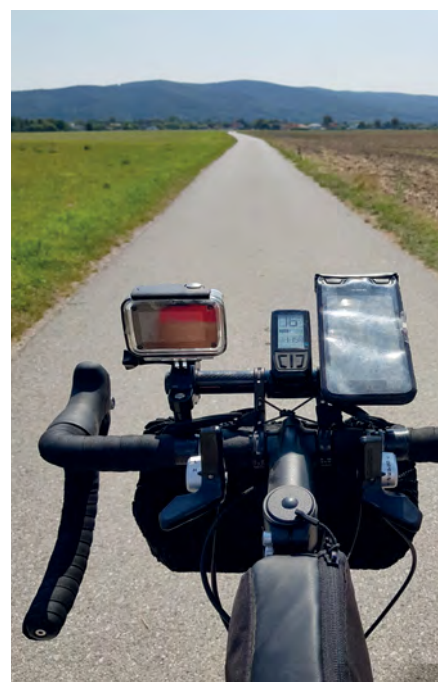


Anche quest'anno, benché non sia stato facile, proponiamo due ciclovacanze brevi e una lunga. Come sempre percorsi non selettivi: non tutti hanno la ebike e non tutti sono superallenati. Abbiamo trovato alloggi di buon livello e percorsi estremamente interessanti sia per i paesaggi sia per i luoghi attraversati, senza cercare inutili difficoltà altimetriche e di distanza. Ecco allora le tre proposte, è possibile qualche piccola modifica che troverete comunque nel programma dettagliato:

22-24 aprile: Feltre-Rovereto-Arco attraverso sei valli

Giuseppe e Luca vi accompagneranno in questa breve vacanza fra Veneto e Trentino quasi tutta in ciclabili: un'affascinante escursione attraverso sei belle valli del nostro arco prealpino: Val Belluna, Valsugana, Val d'Adige, Val Lagarina, valle di Loppio, Valle del Sarca. Partendo da Feltre, l'antica *Feltria* di ascendenze retiche, scenderemo a

Primolano poi risaliremo il corso del Brenta sostando a Borgo Valsugana. La discesa a Trento ci porterà a pedalare a fianco dell'Adige fino a Rovereto, da dove proseguiremo godendo di un indimenticabile panorama sul lago di Garda scendendo a Torbole. Infine dalla vicina Riva del Garda, l'elegante sentinella all'estremità nord del Benaco, risaliremo la ciclabile del Sarca giungendo alla meta finale di Arco, dominata dal castello sulla rocca.





Lungomare ravennate

12-20 agosto: dal Garda al Wörthersee: sapori di Mitteleuropa

Fabrizia e Marco come di consueto conducono la ciclovacanza estiva. Il percorso sfrutta molte ciclabili anche con tratti nuovi e inediti. Partendo dall'Adige arriveremo prima a Monselice, poi a Mestre. Da qui utilizzando i treni estivi con 60 posti bici della Regione FVG raggiungeremo Cervignano per poi passare in bici da Palmanova ed arrivare a Cividale del Friuli con il ponte del Diavolo. Lungo la splendida valle del Natisone con un piccolo sconfinamento arriveremo alla ben nota Caporetto o, se preferite, Kobarid. Risalendo il lato est del Friuli sosteremo per una notte a Carnia

per arrivare a Tarvisio. Da qui due sconfinamenti: prima a Kraniska Gora con splendide viste sulle montagne. L'ultimo giro porta in Carinzia, prima a Villach e, superata la Drava costeggiando il Wörthersee, fino a Klagenfurt. Rientro come sempre con autobus e carrello bici.

Un itinerario ricco di storia dalla pianura alla laguna veneta fino alle alpi orientali con tre sconfinamenti due in Slovenia e uno in Austria.

Tappe non troppo lunghe qualche dislivello altimetrico non ripido, molti percorsi in ciclabile.

21-24 settembre: a Ravenna valén (Ravenna e dintorni): terra, mare, arte, relax

Ripetiamo l'esperienza di Rimini e Jesolo nella superciclabile zona di Ravenna comune 5 stelle Fiab! Giuseppe e Luca vi accompagneranno in questa vacanza a margherita e zero dislivelli fra il mare, le pinete, tanti monumenti, luoghi suggestivi e buona cucina. Si comincia dalle valli di Comacchio con un nuovo percorso per passare alle pinete che conducono fino alle saline di Cervia. Ci sarà anche un itinerario interno lungo argini che conducono alla villa romana di Russi ed un ecomuseo della civiltà palustre. Gran finale lungo la costa fino alla diga del molo sud di Ravenna che si prolunga in mare per più di 2 km. Confortevole soggiorno di 3 notti in ottimo hotel 4*sup! ●



Campagna tesseramento 2023



**SOLUZIONE ENERGETICA
SOLUZIONE CLIMATICA**

#scelgolabici

fiabitalia.it



DIVENTA SOCIO

LA ROUE LIBRE

di Marco Muratore

Chissà cosa avrà pensato Damien, seguendo l'ansa della Saone, quando ha visto per la prima volta l'edificio. Anzi, chissà se l'ha visto subito, oppure se era preso come noi a guardarsi intorno e godersi il paesaggio. Poco prima un pontile privato, con due sedie colorate e un tavolino di ferro battuto, sembravano messi apposta per farti invidiare chi poteva ritagliarsi ogni giorno qualche ora a stare lì, gustarsi un bicchiere di Borgogna e vedere scorrere placido il fiume.

Ma la voglia di rilassarsi, qualche ora o qualche minuto, Damien e Greg ve la soddisfano poco dopo, nel loro splendido bike café, la Roue Libre. E con un nome così non poteva che uscirne un articolo su Ruota Libera!

Ma facciamo un po' di ordine.

Stiamo scendendo la Saône, provenendo dalla Borgogna e diretti a Lione, dove prenderemo la ciclabile del Rodano.

Itinerario tranquillo, a pelo d'acqua, tappe leggere ma bici pesanti, anche se siamo nella media bassa dei carichi che incontriamo.

Trevoux è una delle tante cittadine che meriterebbero di essere visitate, ma per quanto non abbiamo tempi stretti, qualcosa lasciamo indietro. D'altra parte il cicloturista un po' è ciclo ed un po' è turista, mica può essere solo uno o l'altro, almeno noi la pensiamo così.

C'eravamo fermati un'ora prima a mangiare, pane, pomodori e formaggio, non abbiamo l'abitudine, purtroppo, di programmare le soste seguendo la cartina, ci facciamo guidare dalla pancia, dal caldo e dalla fatica. Ci mancava il caffè, quindi guardavamo con attenzione ogni edificio che si affacciava sulla pista ciclabile o poco più in là.

Dietro un'ansa, sotto grandi alberi, qualcosa che sembra quello di cui abbiamo bisogno. Qualcosa che si rivela ciò di cui ogni ciclista potrebbe aver bisogno. Siamo essenziali noi ciclisti,

siamo pratici e siamo, penso, in fondo un po' ecologisti, quindi non ci facciamo impressionare delle sedie diverse, di plastica e di legno, certamente riciclate, oppure dai tavolini anch'essi dalla provenienza variegata, alcuni ricavati dai grandi rulli di legno su cui si avvolgono i tubi elettrici. Tutto questo ci attrae, ma soprattutto ci attrae lo spirito che pervade il luogo e fin dalla prima impressione ci cattura.

Sono quei posti dove ci staresti ore, lasciandoti incantare da ogni singolo dettaglio, dalla ruota appesa a mo' di insegna alle bici appese nell'officina, che fanno capolino dietro il bancone del bar, ai pannelli espositivi di alcune mostre di fotografia, anch'essi riciclati e appesi alla recinzione di canne di bambù.

Particolarmente invitanti le sdraio a bordo fiume, su cui ci stravacchiamo, godendoci il posto e bevendo il nostro agognato caffè.

Tre giovani operai francesi sono seduti ad un tavolo, stanno indicando a due





Greg e Damien sono amici da più di 15 anni, impegnati in differenti percorsi professionali ma con la stessa passione di viaggiare in bicicletta, anche se con stile diverso.

Greg ama i viaggi a lungo raggio: nel suo primo ha attraversato tutte le Americhe in ogni possibile direzione per 18 mesi, nel successivo ha percorso il deserto di Sonora per raggiungere il Messico, nel terzo ha attraversato i principali parchi nazionali del Nord America: a quei viaggi, che molti sognano e che pochi potranno realizzare, accenna appena ma ogni parola nasconde un racconto. Parla delle strade andine, di tempeste tropicali, della calda ospitalità latina, di meccanici di strada, abili a riparare ogni tipo di mezzo, ma sempre super economici, dei più curiosi tipi di cibo

cicloturisti il percorso sulla mappa. Un'altra ciclista si ferma, la salutano e la invitano ad accomodarsi con loro, noi restiamo un po' in disparte, a scattare qualche fotografia.

Ad un altro tavolo Damien e Greg, i proprietari del posto, si godono la scena e intervengono dando alcune dritte. Mi avvicino anch'io e faccio i complimenti per il posto, esordendo subito con l'asso che avevo in tasca, citare Ruota Libera. "Fantastico, un'Internazionale delle Ruote Libere" esordisce Damien, e da lì si apre al racconto della loro esperienza, stimolato dal mio "potrei sentire se possiamo scrivere un articolo su di voi".



di strada, delle notte caraibiche, a ballare fino all'alba, dei rumori della selvaggia natura amazzonica e ti sembra di vederlo, vivere fino in fondo ogni emozione di viaggi così pregnanti.

Più nordico, Damien, aveva sì una esperienza di viaggi in bicicletta, ma ad un livello diverso, piccoli viaggi in Europa con gli amici e la famiglia, nei quali usavano un simpatico tandem olandese dove potevano sedere i due bambini. Ma in particolare aveva fatto un sacco di chilometri in bicicletta lavorando con una bici cargo per una piccola società da lui fondata. Damien si trasferì poi oltreoceano per qualche tempo, nell'insonnabile (per le bici e non solo) deserto del Sonora dove è stato *warmshower host*. Qui il mio inglese ha



arrancato per un po', ma non si trattava di lingua, ma di cultura. Letteralmente "fornitori di doccia calda", gli warmshowers aderiscono ad una rete mondiale di ospitalità per ciclisti, grazie alla quale Damien ha avuto fantastiche esperienze accogliendo viaggiatori da tutto il mondo. Ed è lì, nel deserto del Sonora, tra i cactus ai confini tra Messico e Stati Uniti, che i due si conoscono, uniti dalla passione per la bicicletta.

Né Greg né Damien l'hanno mai considerata come un mezzo agonistico, ci tiene a sottolinearlo, ma entrambi la vedono come un meraviglioso strumento per la vita quotidiana e per viaggi a lunga distanza.

Per quanto riguarda la Roue Libre, Greg è il vero iniziatore del progetto, gli piace usare termini ciclistici, si definisce *quello che ha lanciato la fuga*: stancatosi del suo lavoro di ingegnere informatico ha abbandonato il *peloton* della sua vita quotidiana, iniziando un apprendistato come meccanico per biciclette. Quando ha iniziato una sorta di Tour de France dei Bike Cafè per raccogliere le migliori idee Damien è "saltato sulla sua ruota" e hanno intrapreso assieme questo fantastico viaggio.

L'idea del bike cafè che hanno aperto è di offrire uno spazio come gli piacerebbe trovare durante i loro viaggi: cibo locale, birre artigianali del posto, belle persone da incontrare, supporto tecnico, pezzi

di ricambio e accessori, concerti, presentazioni di storie di viaggio, corsi di meccanica. La loro idea è di mescolare i ciclovicciatori sulle loro strade con la gente locale, con lo scopo di connettere i viaggiatori con la vita dei posti in cui passano e contaminare i locali con il virus felice del viaggio in bicicletta.

Così, dopo avere cercato per un po' un buon posto – volevano essere lungo una pista ciclabile, non distanti da connessioni con i trasporti pubblici e non troppo lontani da una grande città – hanno trovato questa opportunità a Trevoux, a 25 chilometri da Lione, lungo la Voie Blue, la ciclabile tra Lussemburgo e Lione. "Siamo molto contenti di questo posto, che è sulle rive del placido fiume Saône, dalla terrazza del caffè sembra di essere in mezzo ad

un sito naturalistico e al tempo stesso siamo a 5 minuti di pedalata dal centro di questa città medievale". Sono anche molto contenti che in estate accolgono ciclisti di tutto il mondo, soprattutto nordeuropei e vedono passare persone, persone che partono per viaggi di 3 anni, persone con ogni tipo di bicicletta ed ogni tipo di materiale, "tutto ciò è elettrizzante!"

La cosa più bella che gli capita è quando vedono un gruppo di viaggiatori che parlano con i ragazzi del posto seduti qui per bere una birra e non hanno bisogno di loro, aprono le cartine e si scambiano dritte, informazioni e storie, come peraltro ho avuto modo di constatare personalmente.

Anche qui, a Trevoux la ruota gira libera, viva le ruote libere! ●



CICLOCINEMA: UN CINEMA A PEDALI, ITINERANTE ED AUTO-SOSTENIBILE!.....di Margherita Righetti

Se vuoi guardare il film devi pedalare.
La sella sarà la tua poltrona e la borraccia i tuoi popcorn.

Ciclocinema (<https://www.ciclocinema.org/>) è il risultato di un'iniziativa nata dagli sforzi di un gruppo di amici, guidati dalla passione per la cinematografia e per la bicicletta, che sognano di portare "il grande schermo" là dove questo non è presente.

Verso fine estate, per una settimana, dieci membri dell'associazione si spostano in bicicletta portando con sé tutta l'attrezzatura necessaria per allestire delle proiezioni serali.

Proiettore, amplificatori, generatori, batteria, alternatore e schermo vengono assemblati ogni sera in un luogo diverso. In questo modo piazze, parchi o giardini si trasformano in sedi perfette per godersi la serata. Tutto il sistema prende vita grazie alle persone, normalmente il pubblico, che pedalando su biciclette collegate a generatori producono l'energia necessaria ad alimentare l'impianto audio e video per la proiezione.

Dal primo lancio nel 2018, Ciclocinema ha esplorato prima diverse aree del



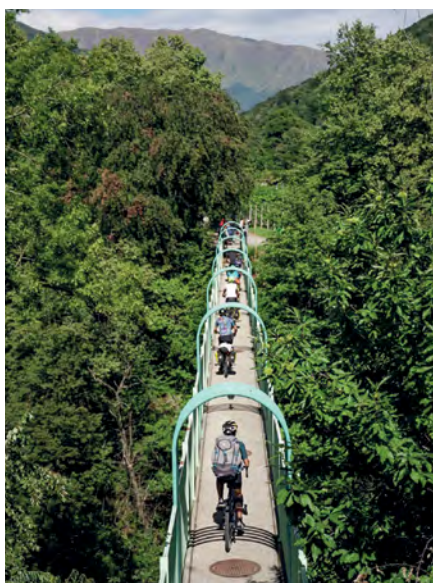
Trentino, per poi spostarsi in Alto Adige e in Tirolo. In occasione della quarta edizione - estate 2022 - il gruppo è stato invece ospite in quattro località del Ticino (CH): Gole della Breggia, Cagiallo, Sonogno (Verzasca) e Cagiallo.

Il 19 Agosto scorso siamo approdati nel pomeriggio al Parco delle Gole della Breggia, dove abbiamo predisposto strumenti e materiale per iniziare proprio con una ciclo-proiezione questa edizione: "Una campana per Ursli", tratto da un libro illustrato svizzero. Da parte del pubblico un grande

entusiasmo per pedalare, soprattutto da parte dei più piccoli, per i quali abbiamo predisposto biciclette adeguate.

Gli imprevisti non si sono fatti attendere, e nell'ultimo quarto d'ora alcuni di noi si sono improvvisati velisti per sostenere lo schermo di fronte al forte vento che si era alzato. Il nostro motto è "di fronte a un problema c'è sempre una soluzione"... o un colpo di fortuna!

Durante la prima tappa di spostamento, di circa 34 km e 450m di dislivello, ci siamo concessi un'immersione nel Lago di Lugano, e una "lavata di capo" nelle





IL GRUPPO:

- numero indefinito e di componente mutevole;
- regista, ingegnerø, economista, insegnantø, ricercatorø... diamoci una mano e siamo prontø a tutto;
- voglia di fare, e ovviamente pedalare;
- frase iconica: "Quante birre?"



gelide acque di fontana, quasi necessarie con l'alta temperatura e il sole battente. Giunti a Caglio, nel quartiere di Capriasca, siamo rimasti affascinati dal luogo predisposto all'evento: non è stato immediato scegliere come allestire lo spazio per valorizzare al meglio un prato che fa da sagrato alla chiesetta di Santa Lucia vicino ad un lavatoio coperto, un abbeveratoio e un pozzo: un punto d'incontro per la gente del paese. È stato un successo di risate per "Appuntamento a Belleville".

La terza tappa si è confermata la più dura: circa 64 km e 1.100m di dislivello. Siamo stati messi alla prova anche dal caldo cocente, da forature, da erte salite, da attacchi di fame, da sentieri nel bosco e da tratti di scale... nonché da un esoso piatto di pasta a pranzo lungo la strada, ospitati a casa di Veronica (organizzatrice degli eventi in Ticino per ATA Pedibus). Per fortuna il gruppo eterogeneo ha buone teste, braccia, stomaci e spirito!

Un sciacquata gelida nel torrente per riprenderci dalla fatica accumulata e per godere dell'immersione naturalistica.

Giunti alla fine della lunghissima valle, reintegrando i sali con un'ottima birra ci siamo subito apprestati al montaggio nella piazzetta di questo nucleo ben conservato: le casette caratteristiche circondate da verdi montagne erano uno sfondo perfetto.

Grandi tensioni durante la serata per problemi tecnici all'audio, fronteggiati con ingegno, cooperazione e pazienza... anche da parte del pubblico, che è stato coccolato con popcorn ancora tiepidi.

"Primascesa" ha portato risa e sorpresa con il suo originale intento di denuncia; e il contesto montuoso ha avuto particolare valore aggiunto.

La terza ed ultima tappa, di circa 73 km e 394m di dislivello, è iniziata con una levataccia fredda e umida, ma presto ci siamo rincorati con un'abbondante colazione di prodotti tipici, dolci e salati...veri fuochi d'artificio per il palato!

Tappa perlopiù pianeggiante, ma le gambe iniziavano ad accusare le fatiche accumulate: il vero carburante sono state le caramelle gommosi dispensate

dalla nostra amica svizzera e un buon gelato per resistere fino al traguardo.

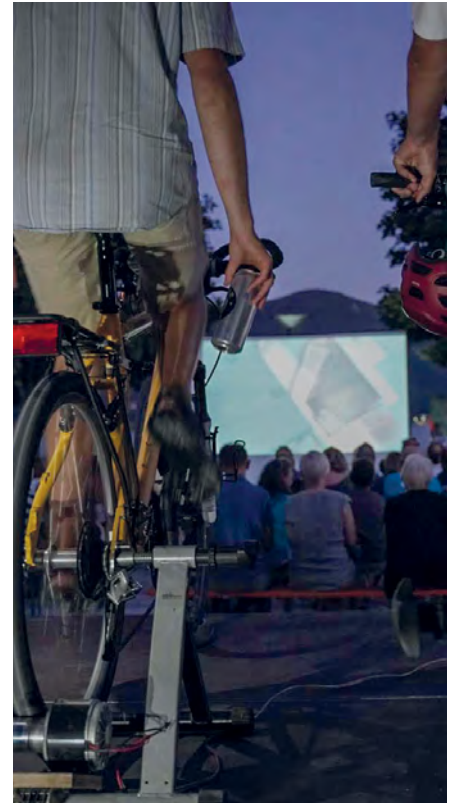
Ci siamo subito fatti riconoscere a Caslano con un tuffo nel lago. Dopo pranzo ci siamo concessi addirittura una pennica sul prato, prima di allestire sul lungolago.

Il lago a fare da cornice allo schermo e le bici sollevate su un palco dietro le sedute...che spettacolo!

Tante persone e tanto entusiasmo: ingredienti perfetti per la serata conclusiva del nostro tour.

Nell'attesa di capire quali saranno le nuove mete ed avventure, Ciclocinema continua a sognare di riuscire ad approdare un giorno in Mongolia.

Ogni supporto è accolto a braccia aperte e con le gambe già in movimento sui pedali!

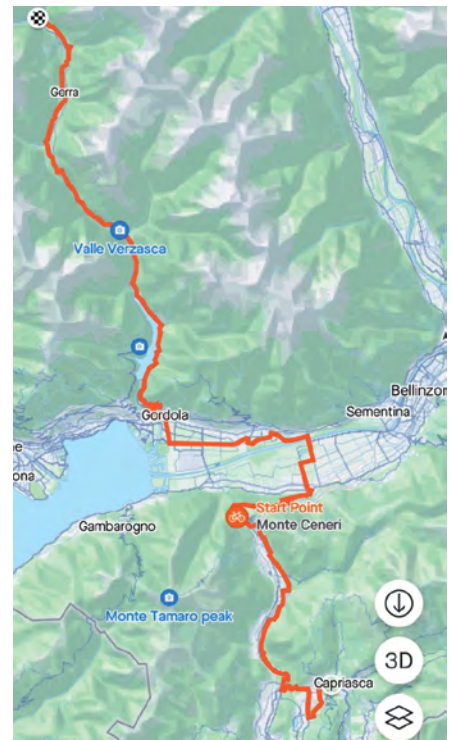
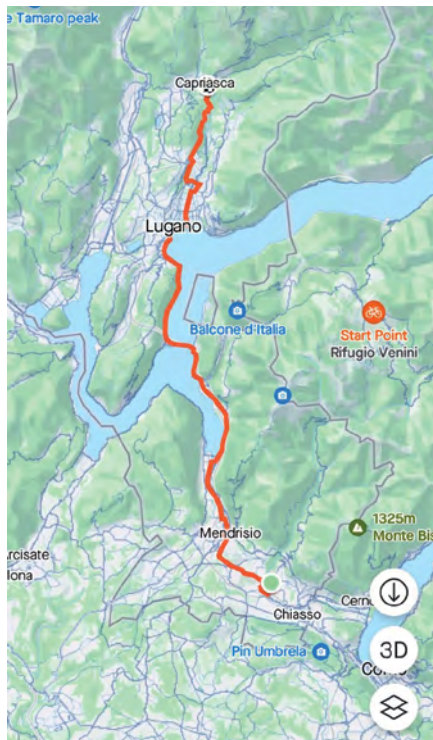
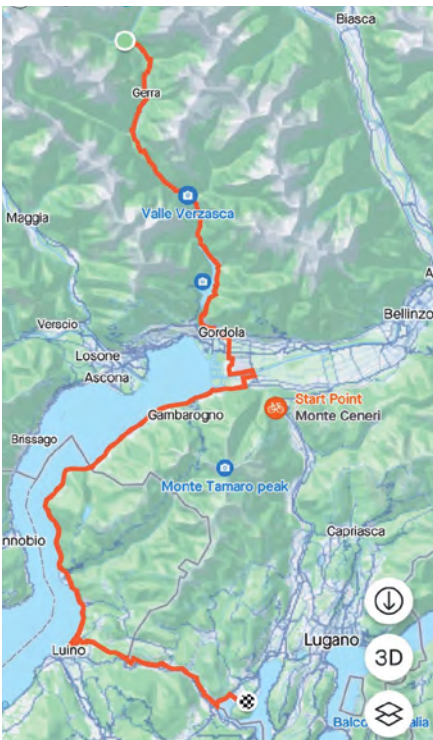


CURIOSITÀ ORGANIZZATIVE:

Pasti. La cena avveniva presso attività di ristorazione locali e adiacenti gli spazi di allestimento: un rifocillamento veloce e tipico prima degli spettacoli.

Alloggio. Per pernottare siamo stati ospiti in oratori parrocchiali con materassini e sacchi a pelo personali o in strutture adibite a eventuali situazioni di emergenza con brandine.

Colazione e pranzo "al sacco".



BICIVIAGGIO FIAB BRETAGNA DEL SUD DALL'1 AL 10 LUGLIO 2022.....

di Franco De Grandis

Un viaggio lungo ciclabili da sogno nelle terre ricche di storia e archeologia, tra coste selvagge e oceano, abitati suggestivi e paesaggi che hanno da sempre incantato pittori e letterati

E lungo il viaggio in pullman per arrivarci, ma appena scesi si capisce subito che ne vale la pena.

Già la cittadina di Quimper, lungo l'Odet, storica capitale della Cornovaglia, fondata dai romani, in cui arriviamo nel mezzo di un festoso "gay pride", ci accoglie con il suo centro storico dalle tipiche case a graticcio, la cattedrale gotica e coi suoi menù a base di pesce, "moules" (cozze) e ostriche.

Il giorno seguente, raggiunto Concarneau (in cui Simenon ha ambientato due romanzi), si visita la suggestiva "Ville close", un'isola fortezza nel porto, voluta dal Generale Vauban nel 1577 e collegata alla terra da un ponticello.

Da qui inizia il percorso in bici verso Lorient lungo la ciclabile Nazionale V5, passando accanto alla Chapelle Saint Philibert, con fonte battesimale all'aperto, una costruzione in pietra veramente suggestiva: si arriva così alla riva dell'Oceano e, costeggiando tra splendidi scorci marini, infine a Lorient con i poderosi bunker tedeschi per i sottomarini, triste ricordo di una tragica



Bici sul catamarano

guerra.

Lungo il percorso è sorprendente la vista dei fiori, molto curati dagli abitanti, con cespugli di ortensie dai colori intensi, che adornano le case bretoni, tutte bianche, tutte con il tetto molto pendente a due falde, tutte con le facciate coronate dal camino centrale, portato sopra la linea del colmo per esigenze di tiraggio in un clima molto ventoso.

Da Lorient, la mattina successiva si parte verso la bella penisola molto stretta sulla cui punta sorge Quiberon: un percorso

lungo una costa frastagliata (Cote sauvage), con rocce e spiagge sabbiose che, dopo alcuni tratti su una provinciale, si snoda lungo una via verde di rara bellezza, con il fondo che varia dalla terra battuta a quello di un sentiero tra i boschi.

E' suggestivo trovarsi con il mare su due lati in una terra abitata da antichissime popolazioni di cui restano come unico documento storico alcuni "menhir".

Poi la giornata "clou" del viaggio: ci imbarchiamo tutti, assieme ad una quarantina di bici su un bellissimo catamarano dotato di randa, di fiocco e di spinnaker per raggiungere la magica "Belle Ile", immortalata soprattutto da Claude Monet con i celebri quadri dedicati alle "aiguilles" cioè agli splendidi faraglioni appuntiti circondati da un mare dalle trasparenze incredibili.

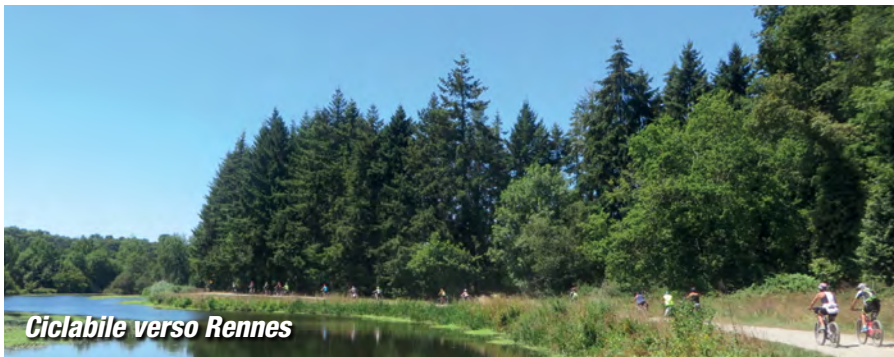
Con le bici si visitano i punti più belli dell'isola, con il celebre faro, la casa fortezza di Sarah Bernard, Port Coton, Pointe des Poulains e le accoglienti spiagge sabbiose, dove i più audaci si bagnano.

Infine, sazi di sole, di oceano e di bellezze straordinarie, rientriamo con il catamarano a Quiberon nel nostro hotel dopo aver gustato specialità marinare nei ristoranti lungo la riva.

Ma le sorprese non sono finite: il giorno dopo si parte in direzione di Vannes



I partecipanti



passando per Carnac con la sua suggestiva distesa di “menhir” dalle misteriose origini che richiede una visita guidata ai celebri megaliti tra cui il più grande della storia, lungo 23 metri, spezzato da un terremoto, i tumuli e il celebre “dolmen” con la “Tavola dei mercanti”.

Attraversato un tratto di mare con traghetto, si giunge a Port Navalo e da qui su una ciclabile molto varia si giunge a Vannes.

Vannes prende il nome da “Civitas Venetorum”, come l’ha chiamata Giulio Cesare che riuscì a sconfiggere questa popolazione celtica fiera e potente nel 56 a.C. distruggendone la flotta con il ricorso all’alleanza delle popolazioni rivali dei “veneti” e riducendola in schiavitù.

Vannes è una città di straordinaria suggestione con la cinta di mura medioevali dotate di torri e porte ben conservate e valorizzate dai giardini assai curati inseriti nei valli.

La “Place des lices” ricorda i tornei (cioè le lizze) del periodo dominato dai Duchi di Bretagna che hanno avuto il potere per 6 secoli, fino all’annessione al Regno di

Francia nel 1532.

Anche questo centro storico è caratterizzato da case a graticcio policrome, viuzze e piazzette assai ben conservate.

Lasciata la bella Vannes ci si avventura verso Pontivy lungo un percorso collinare, incontrando anche un “menhir” nel bosco, lungo il corso sinuoso del fiume Blavet.

Pontivy ha subito danneggiamenti e incendi in seguito alle guerre napoleoniche. Napoleone l’ha risarcita a modo suo trasformando la parte distrutta



in una “Napoleonville” tracciata con criteri urbanistici “moderni” con piazza d’armi, vie larghe in un reticolo ortogonale.

La toponomastica è tutta dedicata alle battaglie vinte da Napoleone. A questa parte di città si contrappone il vecchio centro storico con le case dei secoli precedenti.

Lasciata Pontivy in pullman si giunge a Messac da dove si riparte in bici verso Rennes: è difficile descrivere la bellezza di questa ciclabile lungo la “Vilaine” con il corso sinuoso, le rive boschive ed un paesaggio di rara bellezza.

Il percorso abbastanza breve permette una bella visita con guida alla città di Rennes, antica corte del regno di Bretagna dal passato celtico e romano, con il suo centro storico straordinario, con la sua grande cattedrale.

Le bici vengono caricate e il giorno successivo si parte in pullman per Digione. E’ sabato pomeriggio quando si giunge in città in piena “Festa della vigna” con balli

in piazza, gruppi folkloristici regionali e musiche popolari.

Sembra fatta apposta per noi per coronare in bellezza questo fantastico ciclotour.

Il ritorno in Italia in pullman è stato accompagnato dal racconto delle impressioni e dei ricordi dei partecipanti e da un lungo e sentito applauso a Michele Mutterle, a Saverio, al bravissimo Walter e a tutti gli organizzatori.

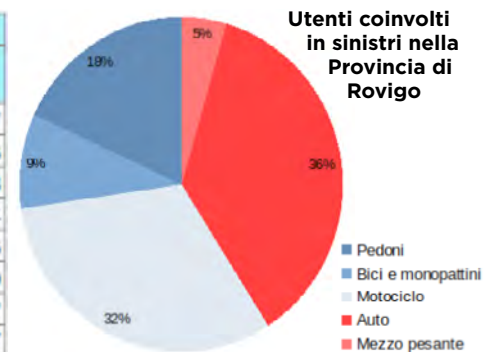
P.S. Per chi volesse vivere una sintesi del viaggio, su Youtube si trova una fotocomposizione di 36 minuti con musiche di Bizet, comprendente oltre alle immagini e i percorsi, i quadri di Monet, un ballo popolare bretone e i saluti dei partecipanti : basta cliccare su:

<https://youtu.be/rn9Lp3dw/Gw>

INCIDENTALITÀ IN PROVINCIA DI ROVIGO 2021

di Denis Maragno

TERRITORIO	Incidenti Stradali			
	Tasso di mortalità	Tasso di lesività	Tasso di pericolosità	Incidenti per abitanti
Verona	1,74	130,00	1,32	29,07
Vicenza	1,64	130,01	1,25	22,76
Belluno	3,69	138,57	2,59	20,38
Treviso	3,20	138,54	2,26	22,34
Venezia	2,66	134,91	1,93	26,76
Padova	1,77	131,56	1,33	27,79
Rovigo	4,10	136,31	2,92	23,27
Totale	2,30	133,13	1,70	25,47



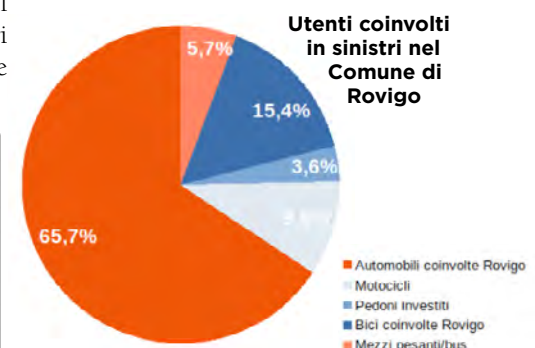
Come ogni anno in prossimità della Giornata mondiale in memoria delle vittime della strada, il 20 novembre, vengono pubblicati i dati relativi all'incidentalità in Veneto (dati ACI-ISTAT). Dati fondamentali per comprendere anche le dinamiche locali.

Il primo dato da osservare riguarda il numero dei sinistri avvenuti nella **Provincia di Rovigo**. Da uno sguardo alla serie storica decennale, emerge come l'incidentalità complessiva nella Provincia segni un **piccolo calo: 97 sinistri in meno rispetto al 2019** (escludendo il 2020 segnata dalle limitazioni alla mobilità). Si tratta di un calo limitato, ma **il più significativo dal 2010** con anche una conseguente importante riduzione dei feriti (oltre 100 in meno rispetto al 2019). Purtroppo la mortalità resta stabile, con quasi due morti sulla strada al mese (1,7) e oltre un sinistro al giorno (45 al mese). Per avere una ulteriore misura di questi dati, è necessario fare un confronto con le altre Province venete e, purtroppo, la nostra non ne esce affatto bene. I numeri parlano chiaro: le strade polesane **sono mortali il doppio** (4,10) rispetto a Verona (1,74),

Vicenza (1,64) e Padova (1,77). Solo Belluno e Treviso si avvicinano al nostro "record". Dati analoghi anche per la pericolosità. Guardando nello specifico la localizzazione degli incidenti in ambito provinciale, possiamo distinguere tra quelli avvenuti in ambito abitato e quelli fuori. Emerge che la maggior parte avvengono nell'abitato (55% contro il 45%). Se andiamo ad applicare gli indici specifici sulla base della localizzazione degli eventi, emerge come il **tasso di mortalità e quello di pericolosità delle strade fuori dell'abitato siano nettamente più alti, con valori tripli rispetto a quelle urbane**, nonostante un numero più contenuto di sinistri. Riguardo invece la tipologia dell'utente coinvolto, **ben il 59% dei morti sulle nostre strade è rappresentato da utenti vulnerabili**, dove spiccano i motociclisti con un importante 32% sul totale. Passando invece al capoluogo, anche qui possiamo notare un calo complessivo degli incidenti e feriti per i sinistri e purtroppo ancora una volta stabile il dato sui morti. Si evince anche qui un leggero miglioramento della sicurezza stradale cittadina (27 sinistri in meno rispetto al 2019). Anche per Rovigo però, i numeri complessivi perdono di ottimismo se

confrontati con i capoluoghi delle altre province venete (abbiamo inserito anche Bassano del Grappa per dimensione demografica simile). Emerge quindi che **nonostante gli incidenti per abitante non siano elevati come in altre città, le loro pericolosità, mortalità e lesività risultano essere molto elevate**, più del doppio per alcuni indicatori in particolare per la mortalità e la pericolosità. Due podi poco invidiabili. Dati che dovrebbe spingere ad un impegno concreto e urgente ad aumentare la sicurezza delle nostre strade che non può non passare per una **riduzione della velocità**. Restando nell'ambito del Comune di Rovigo, passiamo a dare uno sguardo alle tipologie di utenti coinvolti in sinistri. Non emerge una significativa riduzione per i **ciclisti** che, seppur con un buon dato (51 casi), resta piuttosto **stabile negli anni**. Più significativo il dato riguardante le automobili con un calo dei mezzi coinvolti di oltre 30 unità ma comunque sopra le 200 annuali. Si tratta, a ogni modo, di lievi cambiamenti, nella direzione giusta, ma pur sempre lievi.

2021	Tasso mortalità	Tasso lesività	Tasso pericolosità	Incidenti per abitante
Padova	1,08	130,13	0,82	4,86
Verona	0,8	124,8	0,63	4,38
Vicenza	0,69	124,77	0,55	3,89
Treviso	1,85	118,77	1,53	3,83
Rovigo	3,45	131,03	2,56	3,44
Bassano del Grappa	0,76	122,9	0,62	3,08
Venezia	1,02	126,95	0,79	2,3
Belluno	0	143,59	0	2,2



Analizzando la localizzazione degli incidenti in ambito comunale, vediamo che 2/3 degli incidenti avvengono nell'ambito urbano. Ma con tassi di pericolosità e mortalità che, anche in questo caso, sono rispettivamente il doppio e il triplo nell'ambito fuori dell'abitato rispetto all'urbano. Analizzando, viceversa, le tipologie di veicoli coinvolti in sinistri abbiamo **ben il 71,4% che sono stati**

causati da auto (65,7%) e mezzi pesanti (5,7%) viceversa **gli utenti vulnerabili rappresentano solo il 28,6% principalmente rappresentati dai ciclisti (15,4%)**. Valori che, come abbiamo evidenziato sopra, restano stabili in proporzione da almeno un decennio. Si sottolinea inoltre che per quanto riguarda **i decessi avvenuti nelle strade rodigine hanno coinvolto principalmente automobilisti ben 5**

su 6 (un motociclista). In conclusione, si nota in primo luogo una stabilità che non racconta molto altro che una inerzia per raggiungere gli obiettivi di Vision Zero fissati in ambito europeo, ovvero zero morti nelle strade entro il 2050. In particolare è evidente come sia necessario (e prioritario) un intervento deciso per ridurre pericolosità e mortalità delle nostre strade extraurbane in particolar modo per i centauri. ●

2022: RECORD STORICO ASSOCIATI di Denis Maragno

Con la consueta assemblea di fine anno, lo scorso 11 dicembre, FIAB Rovigo ha tirato le somme dell'anno sociale 2022. Un fondamentale momento di confronto interno, dopo due anni trascorsi con attività parzialmente limitate, senza però mai fermarle del tutto. Il 2022 ha visto un importante incremento degli associati che hanno raggiunto il **record storico di 224** (di cui 19 appartenenti alla sezione di FIAB Occhiobello – Sinistra Po). Un numero importante che dimostra un crescente interesse verso i temi portati avanti

dall'Associazione: dal cicloturismo alla sicurezza stradale, dall'ambiente nelle sue numerose declinazioni (su tutte, la qualità dell'aria e il consumo di suolo) al sociale. Numeri che sono stati anche accompagnati da un'intensa attività, con una media di **ben 5 iniziative al mese**. Un impegno costante e variegato che ha portato FIAB a tessere rapporti stretti con tante realtà private, associative e pubbliche. Una crescita che riconosce l'impegno deciso e inflessibile che l'Associazione porta avanti da oltre diciassette anni e che, negli ultimi tempi, è anche riuscito a portare a casa piccoli

ma significativi risultati. Con l'occasione dell'Assemblea è stato anche **rinnovato il Direttivo** che ha visto un suo parziale ricambio con l'uscita del Segretario Maria Grazia Raminella e della consigliera Silvana Sartorello, rispettivamente dopo 5 e 8 anni di dirigenza. Contestualmente sono stati eletti Daniela Marchetto e Andrea Spazio, soci storici che hanno deciso di mettere le loro competenze a disposizione. Confermati Denis Maragno alla Presidenza, Emanuela Martini alla Vicepresidenza, Franco Pavanello come Tesoriere e il consigliere Mario Pattavina. ●





El Canton Sogni infranti

Avevo già scritto il "Canton" per questo numero sulla ciclabile contestata di Via Locatelli. Era tutto all'insegna della nostalgia: avevo lavorato al numero 1 della via per più di vent'anni e c'ero arrivato quasi sempre in bicicletta. Sapere che vi era stata disegnata una corsia ciclabile mi aveva riempito di entusiasmo. Leggere sul famoso quotidiano veronese, che porta il nome dell'anfiteatro, che erano partite le solite, insulse e immotivate proteste dei residenti, mi aveva procurato un profondo senso di prostrazione.

Ma questa piccola vicenda locale è stata oscurata pesantemente da una norma inserita nella Legge finanziaria del prossimo anno che, con un colpo di spugna, ha cancellato 94 milioni di euro di finanziamenti, per la costruzione di ciclabili urbane, stanziati nel 2019. La notizia mi ha talmente colpito da non riuscire nemmeno a commentare gli innumerevoli post apparsi

su Facebook e su WhatsApp. E conoscendomi, capirete la gravità della situazione. Ero come caduto in catalessi, dalla quale mi ha svegliato l'amico Giampaolo, socio Fiab e attento lettore di Ruotalibera, incontrato ad una riunione.

"Mi sono stupito - mi ha apostrofato - di non aver visto nessuna tua reazione a questa grave notizia. Proprio tu che sei sempre così critico". E ha chiuso ricordandomi un Canton di qualche anno fa, quando avevo i nipoti ancora alle elementari, dove lamentavo la lentezza esasperante con cui il Comune provvedeva a costruire le ciclabili. "Di questo passo, concludevo, i miei nipoti, tra vent'anni, forse potranno portarmi i fiori sulla tomba pedalando in ciclabile".

Svanita anche questa speranza, dovrò tornare alla decisione di far depositare l'urna con le mie ceneri in cantina. Vicino alle bici.

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