

RUOTA LIBERA

Periodico della FIAB

FIAB Verona Amici della Bicicletta APS



NUOVI BICIGRILL NASCONO

GABANEL HOSTEL A BUSSOLENGO
POLICAFFÈ ECLETTICA A DOLCÈ

REBIKE

ACCESSIBILITÀ E TURISMO INCLUSIVO

UN VAGONE PER 64 BICI

SUI TRENI REGIONALI

CHIUDE LA CACCIA AL TESORO

DOPO 18 ANNI

COOPERATIVE ENERGETICHE

IL CASO DI WEFORGREEN

CICLOVIE NAZIONALI

A CHE PUNTO SIAMO?

AVVENTURE E DISAVVENTURE

IN VAL PUSTERIA



DIRETTORE RESPONSABILE:
Elena Chemello.

Redazione:

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

Hanno collaborato:

Marcello Aprili, gruppo Verona Garda Bike,
Mariapia Cottini, Daniela Lizzari,
Nicola Rossini, Antonio Dalla Venezia,
Luigia Pignatti, Paolo Pigozzi, Europe
Direct Roma Innovazione, Licia De Guidi,
Giovanni Cardinali, Adalberto Minazzi,
Massimo Veronese, Cinzia Malin.

Editore:

"FIAB Verona Amici della Bicicletta APS"
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)
Foto di copertina fornita da
Gabanel Bike Hostel

Stampa:

CIERRE Grafica s.c. a r.l.
Caselle di Sommacampagna - Verona
Reg. trib. di Verona n. 664 del 16.9.1985
Tiratura 3000 copie
Stampato su carta ecologica T.C.F.
(sbiancata senza l'uso di cloro)

3	IL PUNTO	18	BICIMPRESA
			Rebike, accessibilità e turismo inclusivo
4	MOBILITÀ		
	Sopravvivere ai cantieri di Verona? In bici!		
6	MOBILITÀ	20	SOSTENIBILITÀ
	Un vagone per 64 bici sui treni regionali		Le cooperative energetiche: il caso di WeForGreen
7	Il viaggio perfetto	22	CIBO DA VIAGGIO
8	CICLOTURISMO	23	NOTIZIE DALL'EUROPA
	Ciclovie del SNCT		
10	INIZIATIVE FIAB	24	RACCONTI DI VIAGGIO
	Pedalare da Illasi a Vicenza, con uno sguardo alle ciclovie delle valli	26	Il buongiorno dei ciclisti due giorni all'Hub Casello Barbano Una guida per scoprire l'antica Etruria
12	CICLOTURISMO	28	ISOLA IN BICI
	Eclettica, il policaffè che vuole essere anche un bici grill		Avventure e... disavventure in Val Pusteria
14	Gabanel inaugura il nuovo servizio di bici grill	30	FIAB ROVIGO
		31	La sfida (im)possibile di Giulia Federazione Italiana Ambiente e Bici e... molto altro
15	MOBILITÀ		
	Vieni a scuola sostenibile	32	EL CANTON
16	FIAB AL TOCATÌ		
	Chiude la Caccia al tesoro in bici		

Indirizzo e orari

FIAB Verona - Amici della Bicicletta APS - 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
- > **Vai a iscrizioni.fiabverona.it, compila e fai un bonifico su uno dei nostri conti correnti:**
 - ♦ C/C bancario intestato a FIAB Verona - Amici della Bicicletta APS 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 APS 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.



LA CITTÀ 30 E LA GUERRIGLIA URBANA

Milano, ieri. A un incrocio su viale Umbria un'auto passa col verde, ma ignorando l'obbligo di andare dritto svolta di filata a sinistra. Dalla direzione opposta un'auto sportiva passa anch'essa col verde a velocità sostenuta, lo scontro è inevitabile e nella carambola abbatte un semaforo e invadendo il marciapiede travolge un giovane che vi camminava, schiacciandolo contro un palo della segnaletica. Liberato dai pompieri dalle lamiere, il giovane è morto stamattina all'ospedale.

Scene di normale atrocità, nelle nostre città dove le auto vanno più o meno come gli pare e il confine tra lo scorrere del traffico e lo scatenarsi della guerriglia urbana di viale Umbria sta nella sottile speranza che tutti rispettino le regole. Perché, con questo modo di vivere i centri abitati, non appena qualcosa va storto può finire così ovunque.

I dati ASAPS dicono che finora (inizio agosto) nel 2023 sono morti sulle strade italiane 227 pedoni e 106 ciclisti dei quali la grande maggioranza nelle aree urbane, molti dei pedoni sulle strisce. In media un pedone al giorno e un ciclista ogni due, una strage tanto assurda quanto passata sotto silenzio, per la quale però ci sarebbe una risposta naturale: la "Città 30".

"Città 30", concetto che da anni sta prendendo piede ovunque in Europa eccetto che in Italia, non vuol dire una somma di Zone 30 nostrane (che in realtà sono virtuali perché nessuno le rispetta, essendo non controllate e tutto sommato uguali a vedersi alle altre). Significa invece una città in cui di norma si va ai 30 tranne che in pochi selezionati viali di scorrimento dove sono ammessi i 50. Ma non solo: significa anche una città in cui si spende molto nel cambiare il disegno delle strade per renderle un luogo dove superare i 30 crei naturale imbarazzo, e in un'efficace comunicazione ai cittadini. Perché va spiegato bene che essere investiti ai 30 è come cadere dal 1o piano, si muore nel 10% dei casi; mentre ai 50 è come cadere dal 3o piano, si muore nel 70% dei casi.

Il ritardo dell'Italia in questo campo si sta manifestando in modo evidente nell'attuale dibattito parlamentare, che appare lacerato da approcci contraddittori sulla questione. Da un lato è stata appena presentata (fine luglio) una proposta di legge *Norme per lo sviluppo delle "Città 30" e l'aumento della sicurezza stradale nei centri abitati* promossa dalle associazioni della piattaforma "Città 30 Subito" (tra cui FIAB e Legambiente), che mira a dare una cornice statale a iniziative che singole città italiane, sull'esempio di Bologna, stanno iniziando a prendere singolarmente in questo senso. Dall'altro, per iniziativa dell'attuale titolare del dicastero delle Infrastrutture si sta discutendo un progetto di riforma del Codice della Strada che sta andando nella direzione opposta (sbagliata), ovvero cercando una soluzione nell'imporre agli utenti deboli maggiori mezzi di protezione individuale anziché intervenendo sulle reali cause di gran parte degli incidenti, ovvero velocità eccessiva e distrazione alla guida.

Cosa ne uscirà? Ancora non lo sappiamo, ma è importante restare vigili. Perché ne andrà delle nostre vite e del non facile cammino perché le città italiane tornino a essere quello che nella storia sono sempre state tranne che negli ultimi decenni, ovvero luoghi per le persone e non per i veicoli. ●

Presentazione della proposta di legge

Norme per lo sviluppo delle "Città 30" e l'aumento della sicurezza stradale nei centri abitati

d'iniziativa dei deputati
Morassut (PD), Ghirra (AVS), Pastorella (A-IV) e altri

promossa dalle associazioni
della piattaforma "Città 30 Subito" (Legambiente, FIAB, Salvaiciclisti, Kyoto Club, Amodo, Clean Cities Campaign, ASSviSis, Fondazione Michele Scarponi)

redatta a cura di Andrea Colombo

Roma, 26 luglio 2023, ore 12
Camera dei deputati
Sala stampa

SOPRAVVIVERE AI CANTIERI DI VERONA? IN BICI!

di Redazione

Fiab mette a disposizione le mappe online dei percorsi ciclabili cittadini

Tra vecchi lavori stradali, nuovi cantieri del filobus, e la continua serie di eventi ospitati, muoversi in città è diventata una piccola impresa da programmare con attenzione per non incappare in imbottigliamenti o in lunghe e tortuose deviazioni. Quale momento migliore, dunque, per provare a cambiare le abitudini e inforcare la bicicletta, capendo che può essere vantaggioso da vari punti di vista?

Per i nuovi potenziali utenti della bici, per i vecchi utenti che potrebbero avere dubbi sulla praticabilità delle vie limitrofe alla stazione ferroviaria, e per tutti i cittadini veronesi, FIAB Verona ricorda quali sono i principali percorsi cittadini per muoversi in bicicletta in buona sicurezza e praticità tra i quartieri e il centro (piazza Bra) o la stazione di Porta Nuova.

Sul sito dell'associazione all'indirizzo <https://www.fiabverona.it/percorsi->

ciclabili-per-la-citta/ (accessibile anche dalla home page del sito di FIAB Verona) sono disponibili le mappe online (caricate in Google Maps) e le tracce gpx delle 5 principali direttrici ciclabili che collegano con piazza Bra e la stazione ferroviaria (che dispone di un ottimo parcheggio custodito) gli abitati di Avesa, Chievo, San Massimo, Santa Lucia, Golosine, Borgo Roma, Palazzina, Borgo Venezia, Montorio, oltre che la Zai Storica.

Dalla pagina web i visitatori possono consultare la mappa complessiva dei percorsi; selezionare il percorso di loro specifico interesse; scaricare le tracce gpx dei singoli percorsi. Le mappe di Google si possono ingrandire a piacere fino a visualizzare il dettaglio delle vie. Nel menu di sinistra si possono far apparire e sparire i singoli percorsi dalla mappa cliccando su ciascuna casella.

Prendere la bicicletta significa risparmiare tempo, spese, salute e... arrabbiature, facendo così un favore a se stessi e alla città. ●

PERCORSO NORD (VIOLA)

Da Avesa prevalentemente su strade residenziali e poi ZTL, con possibile deviazione per ospedale Borgo Trento e Teatro Romano/ponte Pietra. Si accede poi a tutto il centro storico fino a piazza Bra, da cui si può seguire il percorso standard fino alla stazione di Verona Porta Nuova lungo corso Porta Nuova e viale Dal Cero.

PERCORSO EST (VERDE)

Da Montorio si arriva in Bra in ciclabile toccando il dipartimento UNIVR di Scienze Motorie, il centro Tommasoli, attraversando in parte il quartiere "musicisti", borgo Venezia, porta Vescovo (deviazione per la stazione) e i dipartimenti UNIVR di Economia/Lettere/Lingue.

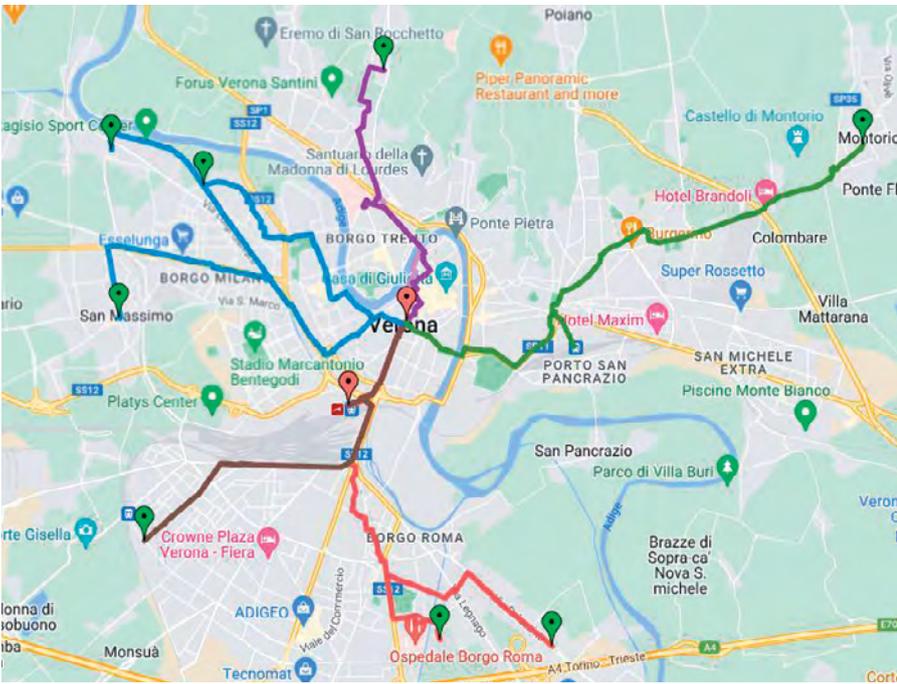
PERCORSO SUD-EST (ROSSO)

Da strada Le Grazie è tutto ciclabile a parte un breve tratto vicino all'ospedale Borgo Roma. Sono toccate in sequenza i dipartimenti scientifici di UNIVR, ospedale Borgo Roma, parco San Giacomo, istituto Einaudi, liceo Galilei, parco Santa Teresa, Fiera (piccola deviazione da viale Agricoltura), grandi supermercati, sedi degli ordini di ingegneri architetti e commercialisti, ingresso stazione lato viale Piave e principale, corso Porta nuova fino a piazza Bra. Questo tracciato viene raggiunto anche provenendo da Palazzina (ma anche da San Giovanni Lupatoto in ciclabile).

PERCORSO SUD-OVEST (MARRONE)

Dalla ciclopedonale di via Torricelli su cui insistono numerose aziende ed esercizi commerciali si passa alla ciclabile ex ferrovia che divide Santa Lucia da Golosine. Deviando in via Monzambano in ciclabile si arriva alla frazione Madonna di Dossobuono; da piazza Martiri d'Istria si raggiunge facilmente quasi tutto il quartiere Santa Lucia. Proseguendo su

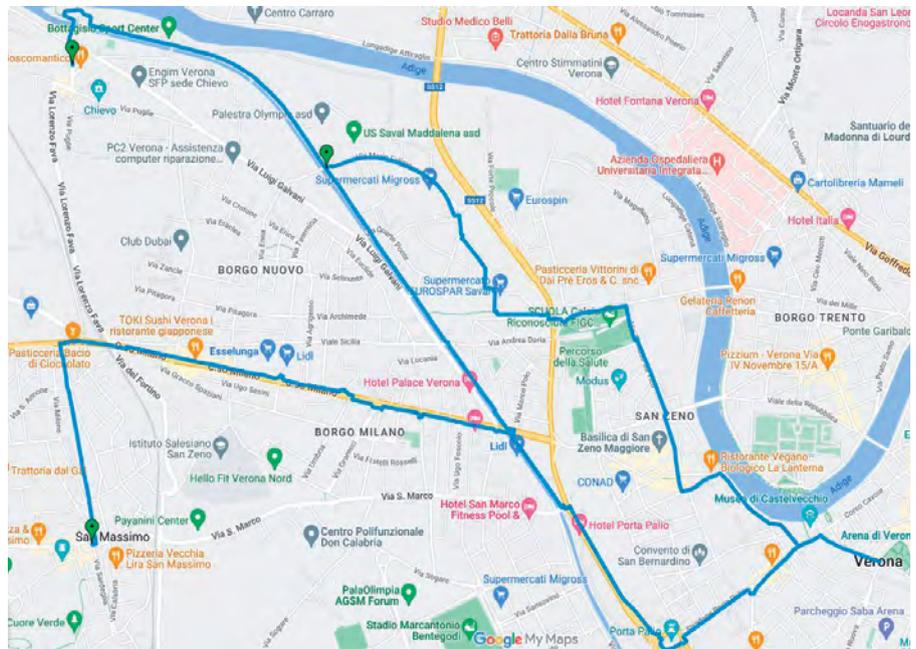




stradone Santa Lucia che raccoglie tutte le traverse di Golosine si raggiunge viale Piave unendosi poi al percorso da sud-est.

PERCORSO OVEST (AZZURRO)

Percorso interamente in ciclabile dalla diga di Chievo che conduce in centro attraversando la circoscrizione più popolosa di Verona e servendo le aree residenziali e commerciali di borgo Nuovo / borgo Milano e il distretto 1 della AULSS9, con le possibili varianti da San Massimo e per Saval – San Zeno.



UN VAGONE PER 64 BICI SUI TRENI REGIONALI TRA VERONA, BOLOGNA E BRENNERO

di Corrado Marastoni

Il nuovo servizio di Trenitalia Veneto per l'estate

Per il treno+bici è partita di recente una novità che – vista la sua notevole taglia – può essere destinata a fare scuola anche su altre linee italiane: dal 1 luglio e fino a fine estate tutti i treni RV (Regionali Veloci) in servizio tra Verona, Bologna e Bolzano/Brennero sono dotati di una speciale carrozza “Tuttobici” in grado di trasportare ben 64 biciclette. Visto che le corse giornaliere dei treni RV sulla linea sono 7 verso Nord e 7 verso Sud, si sta parlando di quasi 900 posti bici a disposizione della clientela.



Si tratta di una vera manna per il cicloturismo dell'Adige-Isarco (da cui si può accedere alle numerose direttrici nelle valli, come ad esempio la val di Sole, la val Venosta e la val Pusteria); ma anche per il Garda scendendo da Rovereto o Mori fino a Torbole (e da là sulla futura ciclovia lacustre o su quella della valle dei Laghi che da Riva passa per Arco) e per la ciclovia del Sole attiva tra Mirandola e Osteria Nuova ma presto fino a Bologna. Quelli citati sono tutti itinerari assai fiorenti e in costante crescita ma finora penalizzati da un'offerta treno+bici inadeguata, che nei fine settimana dava luogo a situazioni imbarazzanti con numerosi cicloturisti a contendersi a muso duro i soli 4-5 posti disponibili sui treni.

Il servizio è stato presentato il 16 giugno con una cerimonia ufficiale in stazione a Verona Porta Nuova da Ivan Aggazio, giovane e dinamico direttore regionale Veneto di Trenitalia cui la linea è stata affidata da Trenitalia nazionale; e da



Elisa De Berti, vicepresidente e assessore ai Trasporti della Regione Veneto. Sono intervenuti Roger Hopfinger, direttore regionale Trentino Alto Adige di Trenitalia; Daniel Alfreider vicepresidente della Provincia Autonoma di Bolzano; Mattia Gottardi assessore ai Trasporti della Provincia Autonoma di Trento; e Tommaso Ferrari assessore alla Mobilità del Comune di Verona.

Erano presenti anche una folta delegazione di FIAB Verona (che ha poi “bagnato” il viaggio inaugurale del treno Tuttobici scendendo ad Ala e poi tornando in bici a Verona) e Antonio Dalla Venezia, coordinatore FIAB del Veneto, che nel suo breve intervento ha ricordato come questo giorno felice sia anche il frutto di anni e anni di richieste e lavoro culturale da parte delle associazioni FIAB.

Come di consueto, per accedere al servizio di treno+bici l'utente deve munirsi, oltre che del suo biglietto personale, anche del **supplemento bici valido per l'intera giornata** su tutta la rete nazionale Trenitalia (tranne che sulla linea Trento-Bassano e sulle linee interne della Campania) del costo di 3,50€.

Per l'anno prossimo è pressoché certo che il servizio verrà ripetuto, probabilmente anche con un'estensione del periodo (non solo nei mesi estivi).



L'automobile è considerata il mezzo di trasporto più comodo che esista: permette di andare da un punto all'altro senza far fatica e in tempi molto rapidi. Chiaramente non sono l'unico ad usarla e, quando siamo in tanti, il rischio di trascorrere tanto tempo in coda, chiuso in uno spazio angusto, forzatamente seduto e in solitudine, è piuttosto alto. Ci sono due tipi di persone: quelle che non soffrono questa condizione e quelle che, come me, non la accettano e preferiscono sempre viaggiare con altri mezzi, per sentirsi più liberi.

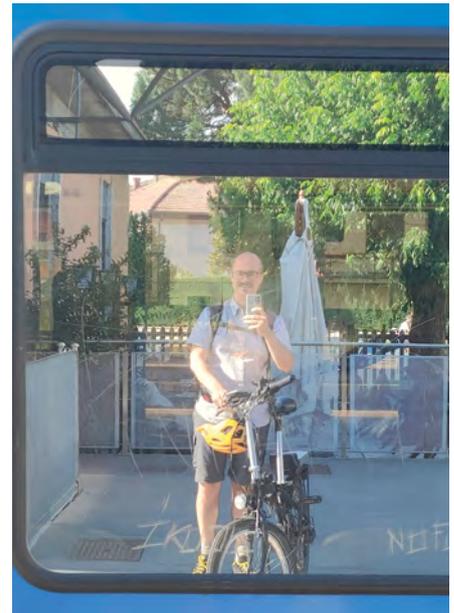
Ho sempre lavorato in provincia, in grandi aziende situate in zone industriali: capannoni, grandi strade e aiuole dimenticate. Luoghi che ho sempre raggiunto in automobile, sia per la distanza (abito in città a Verona), sia per la difficoltà nell'arrivare a destinazione con mezzi pubblici in tempi ragionevoli. Ho sempre invidiato gli amici che, lavorando in centro, potevano raggiungere l'ufficio facilmente a piedi, in autobus o in bicicletta.

Finalmente con l'ultimo cambio di lavoro nel 2018 sono approdato in un'azienda molto vicina a una stazione ferroviaria ed ho subito

capito che potevo arrivare in ufficio lasciando la macchina in garage. I treni erano abbastanza frequenti per l'organizzazione degli spostamenti e, poiché potevo godere della flessibilità in entrata e uscita, non ho mai avuto problemi di ritardo, eventualità che con i mezzi pubblici (come del resto in automobile) bisogna mettere in conto.

Alla mattina inizialmente arrivavo in stazione in autobus, ma dopo poco ho cominciato ad usare le biciclette in sharing di Verona Bike. Partivo da casa facendo una bella passeggiata fino allo stallo più vicino e in una ventina di minuti arrivavo a Verona Porta Nuova. Ovvio, in caso di maltempo, avevo sempre disponibile l'opzione autobus, ma con la bicicletta ero svincolato dagli orari fissi e, a seconda dell'umore della giornata, potevo scegliere che percorso fare. Mi piaceva cambiare e vedere alla mattina presto come si modificavano alcuni angoli della città con il passare delle stagioni.

Alla stazione di arrivo avevo un breve tratto a piedi, che però percorrevo rapidamente: in quel luogo, lungo una statale cinta da fossi in mezzo alla pianura padana (forse accogliente solo per le auto), purtroppo i pedoni erano unicamente di intralcio. Insomma, era piacevole usare mezzi alternativi, ma c'era qualche svantaggio.



La svolta è arrivata l'anno scorso, con un trasferimento di sede del mio ufficio. Il nuovo stabilimento, pur essendo un po' più lontano dalla stazione, almeno è in una zona più adatta al passaggio di pedoni e soprattutto di ciclisti. Ho deciso allora di abbandonare la bici in condivisione per gli spostamenti a Verona e, avendo la possibilità di salire in treno gratuitamente con una bici pieghevole, ho acquistato un mezzo tutto mio.

Adesso il viaggio è perfetto! Parto direttamente in bicicletta, attraverso il centro, salgo in treno e riprendo a pedalare per l'ultimo chilometro. Così il risparmio economico è notevole (non ho spese di carburante e in famiglia possiamo permetterci di avere una sola automobile), la quotidianità è meno stressante (per quanto possa richiedere attenzioni l'attraversare la città in bicicletta, non è mai come viaggiare in autostrada nelle ore di punta) e pur facendo un lavoro d'ufficio non rischio di avere delle giornate totalmente sedentarie.

La cosa che apprezzo di più? Nelle calde giornate estive a fine giornata lavorativa sono contento di non dover chiudermi in una macchina che è stata parcheggiata al sole tutto il giorno, con il sedile e la plancia roventi. Via! In sella alla mia e-bike mi godo il vento fresco della sera! ●



CICLOVIE DEL SNCT (SISTEMA NAZIONALE CICLOTURISTICO): A CHE PUNTO SIAMO?..... di Antonio Dalla Venezia

Il SNCT (Sistema Nazionale CicloTuristico) è il progetto strategico col quale il MIT (Ministero delle Infrastrutture e Trasporti) dal 2017 sta creando in Italia – non senza lentezze e difficoltà – una rete di ciclovie nazionali di qualità. Su dieci ciclovie considerate prioritarie ben cinque interessano il Veneto, ovvero il Garda, la VenTo (Venezia-Torino sul Po), l'Adriatica (Venezia-Puglia), la Trieste-Lignano-Venezia e la Sole (Verona-Firenze); le altre sono la Tirrenica (Ventimiglia-Roma), la Sarda (Santa Teresa di Gallura-Cagliari-Sassari), il GRAB (Grande Raccordo Anulare delle Biciclette a Roma), l'Acquedotto Pugliese (Caposele-Santa Maria di Leuca) e la Magna Grecia (Lagonegro-Pachino e Maratea-Sibari).

Antonio Dalla Venezia, responsabile tecnico del progetto Bicalitalia di FIAB oltre che già presidente di FIAB nazionale durante gli anni Duemila e attuale coordinatore FIAB del Veneto, ha collaborato intensamente in questi anni col Ministero nella scelta dei corridoi che sono già diventati o diventeranno le maglie della rete nazionale. Pubblichiamo dunque con grande piacere l'intervento che Antonio ha gentilmente accettato di scrivere per Ruotalibera per fare il punto sul divenire del SNCT, tra lavori in corso o in partenza e progetti da avviare o completare.

QUADRO GENERALE: UN SISTEMA CHE AVANZA LENTO E DISOMOGENEO, SERVE UNO SCATTO

A cavallo tra il vecchio e il nuovo anno sono partiti i primi tre cantieri delle due principali ciclovie afferenti al Sistema Nazionale Ciclovie Turistiche. Si tratta del primo lotto della **Ciclovía VenTo/ EuroVelo 8** in Lombardia, del primo lotto della stessa ciclovía nel Veneto, del primo lotto della **Ciclovía del Sole/ EuroVelo 7** sempre in Lombardia e dell'unico lotto della **Ciclovía Adriatica** nel Molise. Circa 150 km di ciclabili in totale che entro un anno dovrebbero – e mai come in questo caso il condizionale è d'obbligo – essere messe a disposizione di residenti, turisti e viaggiatori. Quattro cantieri non fanno una prova ma è ipotizzabile che a questi ne seguano molti altri, se non altro perché di questi lunghi corridoi ciclabili si parla già nelle leggi di bilancio dello Stato del 2016 e del 2017. In realtà oltre a parlarne sono state stanziare cospicue risorse per avviare le varie progettazioni e partire con la cantierizzazione dei primi lotti ma i tempi tecnico/amministrativi sono stati terribilmente ed inspiegabilmente lunghi, tant'è che ci sono voluti, appunto, oltre 6 anni per poter avvistare sul terreno le prime imprese appaltatrici. Come sempre in questo paese però la situazione è abbastanza disomogenea sul territorio nazionale. Lo Stato ha

delegato le regioni a gestire tutto il processo progettuale e ogni regione si è organizzata, o non si è per nulla organizzata, a modo suo. Chi ha affidato a società *in-house* tutta la gestione delle ciclovie turistiche, chi ha delegato la pratica a enti parco, comuni o province

attraversati dalla nuova infrastruttura, chi ha tenuto per sé il ruolo di stazione appaltante. Per quest'ultime c'è da dire che quasi nessuna ha potenziato i propri uffici tecnici e amministrativi e tutto è rimasto nelle mani di una sola persona che, bontà sua, dovrebbe seguire



TABELLA 2: IL QUADRO DELLE RISORSE ASSEGNATE ALLE DIECI CICLOVIE TURISTICHE NAZIONALI PRIORITARIE (milioni di euro)

DIECI CICLOVIE TURISTICHE NAZIONALI PRIORITARIE	Risorse assegnate con DM n. 517/2018	Risorse PNRR assegnate con DM n. 4/2022	Ulteriori risorse assegnate con DM n. 4/2022	Totale delle risorse assegnate
Ciclovia Tirrenica	16,62	44,50		61,12
Ciclovia Adriatica	16,62	74,00	27,50	118,12
Ciclovia Ven-To	16,62	51,00		67,62
Ciclovia del Sole	16,62	22,50		39,12
Ciclovia della Sardegna	16,62	33,00		49,62
Ciclovia dell'Acquedotto Pugliese	16,62	39,50		56,12
Ciclovia della Magna Grecia	16,62	61,50		78,12
Ciclovia del Garda	16,62	30,00		46,62
Ciclovia GRAB	14,88			14,88
Ciclovia Trieste - Lignano Sabbiadoro - Venezia	16,62	30,00		46,62
Totale:	164,46	386,00	27,50	577,96

progetti, organizzare conferenze dei servizi, preparare pareri e documenti. Risultato? Alcune ciclovie sono a buon punto (vedi sopra), altre sono in ritardo, altre vanno avanti piano. Non è questo il luogo e il momento di fare una classifica dei migliori ma da oggi in poi ci aspettiamo uno scatto di orgoglio da parte di tutti e una veloce cantierizzazione dei lotti già finanziati di tutte le 10 le ciclovie prioritarie del Sistema, se non altro perché la scadenza perentoria del 31 dicembre 2023 è data da non superare pena la perdita dei finanziamenti. Parliamo dei lotti finanziati, circa **600 milioni di euro** di fondi PNRR e MIT (del precedente governo) a cui si aggiungono risorse regionali e altre fonti di finanziamento, che però non raggiungono nemmeno il 40% del fabbisogno totale quantificato, desumendolo dalla somma dei quadri economici delle singole ciclovie, in circa 2,5 miliardi di euro. Il rischio vero pertanto, in assenza di ulteriori risorse, è che le ciclovie nazionali non siano tali ma che siano piuttosto un insieme di ciclovie di carattere regionale non collegate tra loro.

COSA ASPETTARCI ENTRO IL 2023?

Ciò detto, cosa dobbiamo aspettarci entro il 2023? Dalle informazioni in nostro possesso dovrebbero partire presto ulteriori lotti di **VenTo** e **Sole**, i primi lotti del **Garda** e dell'**Adriatica** (dal Veneto alla Puglia), della ciclovia della **Sardegna** e della **Tirrenica**. In ritardo, in quanto finanziate già dal 2016 e mai partite, il **GRAB** e l'**Acquedotto Pugliese**, anch'esse però ai nastri di partenza. A seguire quasi certamente i due lotti della **Trieste-Lignano-Venezia** (uno per ciascuna regione coinvolta) e la **Magna Grecia**. Se qualcuno non partirà si assumerà una certa dose di rischio per quanto riguarda la conferma dei finanziamenti. Ne sa qualcosa la regione Campania che, non avendo presentato per tempo il progetto di fattibilità tecnico economica per un tratto della ciclovia del Sole nel suo territorio, ha perso circa 40 milioni di euro, subito incamerati dal MIT e destinati ad altre opere (il ponte sullo Stretto?). In ogni caso per molte delle

opere citate la tempistica è saltata completamente, e dopo 7 anni di studi e progetti non c'è un metro di nuova ciclabile su cui pedalare, escludendo le opere finanziate con risorse proprie delle regioni o con altre risorse diverse da quelle già citate, come ad esempio la **Ciclovia del Sole** in Emilia-Romagna tra Mirandola e Osteria Nuova con circa 45 km pedalabili, la **Ciclabile dei Trabocchi** in Abruzzo, 40 km dell'Adriatica, o la **Ciclovia Tirrenica** in provincia di Imperia dove risultano già pedalabili oltre 30 km.

LE CICLOVIE CHE INTERESSANO IL VENETO

Per quanto riguarda la nostra regione la decisione della Giunta di affidare a Veneto Strade la gestione di tutte le cinque ciclabili che transitano nel nostro territorio si è rivelata azzeccata. Come scritto sopra, entro il 2023 partiranno tutti i cantieri finanziati per una somma complessiva di oltre **60 milioni di euro**. I 12 lotti funzionali copriranno circa **300 km** tra nuove realizzazioni e riqualificazione di vecchi tracciati. Trattandosi in buona parte di ciclovie che si relazionano con l'acqua, una parte importante delle risorse sarà impiegata per la costruzione di ponti e passerelle. In questa fase rimangono esclusi dal finanziamento MIT/PNRR i ponti ciclopedonali di Adige e Brenta e quello ancor più impegnativo sul Tagliamento, tra Veneto e Friuli Venezia Giulia. Il completamento di tutti i tratti che andranno in esecuzione è previsto entro il 2025. Per tale data dovrebbe essere interamente percorribile anche la ciclabile realizzata sul sedime dell'ex ferrovia della Treviso-Ostiglia, compresi i 6 km finali in territorio lombardo: sarà una ciclabile di circa 120 km che rappresenterà il tracciato più lungo realizzato in Italia su ferrovia dismessa. Nelle more del completamento di queste opere, decisamente significative, auspichiamo che i tratti non ancora finanziati vengano presi in considerazione dai governi nazionali e regionali e si arrivi in tempi sufficientemente brevi al completamento di tutto il sistema. E questo vale anche per le altre regioni. ●

PEDALARE DA ILLASI A VICENZA, CON UNO SGUARDO ALLE CICLOVIE DELLE VALLI

di Corrado Marastoni

Com'è andato l'evento FIAB regionale del Veneto dello scorso 11 giugno

Per il primo evento regionale 2023 del coordinamento delle associazioni FIAB venete, che ha visto la partecipazione di circa 150 soci e simpatizzanti, è stato scelto un itinerario importante e complesso.

In effetti, tra Verona e Vicenza la ciclovia regionale I-1 Garda-Venezia (parte della ciclovia nazionale AIDA - Alta Italia Da Attraversare) passa in una terra densamente abitata che avrebbe bisogno di una mobilità alternativa più snella e sicura, anche perché percorsa già oggi da un intenso cicloturismo internazionale – la metà dell'intero Veneto – attratto da un territorio ricco di paesaggi, arte, cultura, enogastronomia. Su essa si innestano inoltre le valli che scendono dall'altopiano dei Lessini, in crescente ricerca di valorizzazione: parliamo in particolare di val d'Illasi, d'Alpone, del Chiampo, dell'Agno-Guà.

Ma qual è lo stato di questi percorsi ciclabili? Dal lato veronese, nonostante i grandi numeri vi sono ancora tratti in cui si deve pedalare su fondo sconnesso o in condizioni di scarsa protezione dal traffico; invece nel vicentino si è ben più avanti, con la presenza di nuove infrastrutture di qualità ancora poco note al pubblico. Questa differenza riflette in modo evidente il diverso impegno sul tema dei rispettivi enti provinciali: assai attiva la Provincia di Vicenza,

sostanzialmente assente da anni quella di Verona.

Riassumiamo ora i punti salienti di una giornata ricca di spunti d'interesse.

Illasi: il punto sulla ciclovia di valle.

Alla partenza di Illasi ci hanno accolti Giulio D'Ambrosio (consigliere di Illasi delegato al turismo) e Francesco Fasoli (vicesindaco di Caldiero). Si è discusso dell'importanza di continuare la ciclovia della val d'Illasi – recentemente completata nella parte medio-alta, da Giazza a Cogollo – anche nella parte medio-bassa di Tregnago, Illasi, Colognola ai Colli e Caldiero, per connettersi a Caldiero con AIDA e magari – perché no – continuare fino alla ciclovia dell'Adige tra Belfiore e Zevio.

Soave, crocevia strategico con San Bonifacio e Monteforte d'Alpone.

Alla prima sosta di Soave, davanti alle mura di porta Verona abbiamo incontrato Matteo Pressi (sindaco di Soave), Gianfranco Provoli e Daniele Adami (sindaco e consigliere delegato alla ciclabilità di San Bonifacio). Con loro si è parlato della nascente rete ciclabile tra i tre comuni, molto vicini tra loro ma divisi da A4, SR11 e ferrovia. Presto partiranno i lavori sull'argine del Tramigna tra Soave e San Bonifacio, con continuazione a San Bonifacio come pista ciclabile sul lato nord della SR11 fino al

cavalcavia per Monteforte dove interseca il sedime dell'ex tramvia tra i due comuni. Quanto al collegamento da San Bonifacio con la pista ciclabile di Gambellara sul Chiampo, Provoli ha lamentato la mancanza di fondi per espropriare tratti arginali privati e costruire una pista di qualità paragonabile alla vicentina, auspicando un aiuto degli enti superiori. Pressi ha anche illustrato l'attività di Soave per lo sviluppo dei percorsi ciclo-trekking "Vecia Via della Lana" e "Alta Via dell'Alpone" che salgono sulle pendici dei Lessini, con servizi per le e-bike.

Montorso, dove la val del Chiampo osserva i castelli di Montecchi e Capuleti.

La sosta pranzo si è tenuta presso la villa dove lo scrittore Luigi Da Porto, osservando i castelli arroccati sopra Montecchio Maggiore, concepì l'immortale saga di Romeo e Giulietta. Col sindaco Diego Zaffari si è discusso del miglioramento della ciclovia del Chiampo sia come infrastruttura che con accordi intercomunali (un Bike-to-Work "di valle"), e della messa in sicurezza dei 2 km della SP Montorsina tra le ciclovie del Chiampo (Montorso) e dell'Agno (Montecchio) sia per il cicloturismo che per la mobilità quotidiana.

Montecchio Maggiore, la sentinella dell'Agno-Guà.





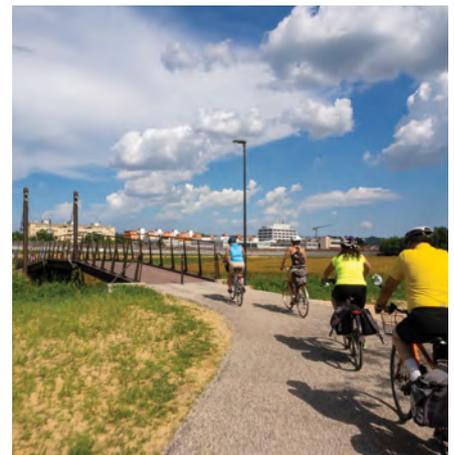
Il pezzo forte del passaggio per Montecchio è stato scoprire il nuovo attraversamento ciclabile urbano, che dopo l'uscita dall'argine dell'Agno usa il sedime della ex tramvia Vicenza-Recoaro arrivando scenograficamente di fronte al parco di villa Cordellina. Con Carlo Colalto, assessore a viabilità e manutenzioni, si è parlato anche della ciclovía Agno-Guà: per la parte bassa, dopo Montecchio ora anche Montebello deve fare la sua parte arrivando alla SR11 e poi fino a centro paese dando continuità ad AIDA; per la parte alta si attende il tratto finale Novale-Recoaro.

Creazzo e la nuova entrata ovest in Vicenza: un collegamento fortemente voluto.

A Creazzo, appena 5 km a ovest di Vicenza, hanno a lungo sognato di potersi recare nel capoluogo attraversando a piedi o in bicicletta il bosco della Carpaneda anziché mettersi sulla pericolosa SR11. L'unico serio ostacolo era la roggia Dioma che solca il bosco, impossibile da varcare senza un ponte. A farsi interprete di questo sogno è stato diversi anni fa l'ex sindaco – ora consigliere regionale – Stefano Giacomín, che con un forte impegno ha saputo superare tutte le difficoltà – tra cui la costruzione della nuova circonvallazione ovest cittadina che pareva chiudere ogni spiraglio – arrivando a inaugurare lo scorso giugno una stupenda pista nel verde che apre nuove prospettive per mobilità locale e cicloturismo. Dopo aver incontrato Giacomín e una rappresentanza dell'attuale amministrazione di Creazzo (il vicesindaco Giuseppe Serraino e gli assessori Cinzia Maraschin e Massimiliano Dandrea), la scoperta di questo nuovo bellissimo percorso ha costituito per noi un momento di particolare soddisfazione.

Vicenza, una nuova amministrazione si presenta.

Le recentissime elezioni comunali di Vicenza hanno visto l'affermazione del nuovo sindaco Giacomo Possamai, che ci ha ricevuti in piazza Matteotti. In campagna elettorale Possamai ha dato grande enfasi ai temi della mobilità sostenibile, perciò ora l'attesa è di un forte impegno su questo fronte: lui lo ha ribadito parlando dei programmi della nuova amministrazione comunale in ambito cittadino e metropolitano. Oltre al neosindaco, ad attenderci in piazza c'era anche l'ingegner Stefano Cestonaro della Provincia di Vicenza che si occupa con grande competenza e passione della rete ciclabile provinciale. Da lui è stato ricordato l'impegno sia pianificatorio che finanziario della Provincia negli ultimi anni per la creazione di un'organica rete ciclabile provinciale; l'impegno è destinato a continuare assieme alla necessità di dialogare con gli enti confinanti per dare continuità ai percorsi che attualmente si interrompono al confine, come quelli col veronese del Chiampo (tra Gambellara e San Bonifacio) e del Guà (tra Bagnolo di Lonigo e Zimella).



ECLETTICA, IL POLICAFFÉ CHE VUOLE ESSERE ANCHE UN BICI GRILL

di Michele Marcolongo

Prendete nota: sulla ciclabile della Valdadige che porta a Trento all'altezza di Dolcè presto nascerà un bicigill, o almeno questo è uno dei progetti del gruppo di Eclettica, associazione culturale costituita dai giovani del posto che gestiscono il Policaffé all'interno di un ex Circolo Noi, che con le loro idee e il loro attivismo stanno facendo parlare di sé in tutta la valle e oltre. Già adesso offrono un posto stupendo accanto alla ciclabile dove poter sostare, ma si stanno organizzando per fare le cose per bene e offrire un servizio completo. Ne parliamo con **Filippo Gamberoni**, uno dei soci fondatori.

Come è nata Eclettica?

“Il nostro gruppo è nato durante la pandemia condividendo arte su un gruppo Instagram dal quale invitavamo gli artisti ad esporre. Con Francesco Campigotto e Marco Benedetti ben presto abbiamo coinvolto un sacco di amici, tutti della Valdadige, con diverse



competenze, capacità e interessi, chi sapeva fare i video, chi faceva l'illustratrice... Finite le restrizioni abbiamo provato a dare gambe a tutti questi progetti, sopra tutti l'idea di creare una residenza per artisti. Peccato che l'unico posto a nostra disposizione fosse il pub di Sant'Ambrogio.

Di qui la scoperta di questo posto...

Sapevamo che a Dolcè c'era uno stabile enorme di proprietà parrocchiale,

formato da 5 stanze, bar salone, magazzino, giardino con campo da bocce, utilizzato come Circolo Noi e poi abbandonato per mancato passaggio generazionale. Il don ci ha dato fiducia ed eccoci qua.

Il primo evento, chiamato Tacabanda, esprimeva l'idea di voler iniziare qualcosa nel segno della creatività poliedrica. L'incasso della serata fu in realtà ben poca cosa, ma in compenso il gruppo continuava a crescere.



Dal 1951 la qualità per tradizione.

L'olio extra vergine di oliva è il condimento giusto per uno **stile di vita sano**, che coniuga alimentazione bilanciata e attività fisica costante.

Un equilibrio che **Giancarlo Turri** ha promosso fin dalla fondazione dell'azienda.



TURRI.COM



Abbiamo formato l'associazione culturale, Eclettica, e denominato il posto Policaffè perché qui possono trovare spazio le idee: ogni angolo dello stabile, fino al campo da bocce, è decorato da murales e affreschi fatti dagli artisti che abbiamo ospitato.

Qual è il tuo titolo di studio e da quante persone è formata l'associazione?

Io ho finito l'Università di Marketing e Comunicazione alla Cattolica e ora sto svolgendo servizio civile. Il gruppo conta una trentina di persone di età compresa tra i 20 e i 30 anni. Ci sono cuochi, musicisti, illustratrici, insegnanti, perché ciascuno può trovare il proprio spazio. Abbiamo sale prove e sale studio. L'inaugurazione è stata fatta con un work camping internazionale ospitando 12 ragazzi da tutta Europa. Facciamo corsi di cucina, ricamo, intreccio, seguiamo gli eventi del festival del gioco e della lettura. Abbiamo un club del libro con il quale leggiamo, condividiamo e stimoliamo la creazione di nuove storie.

E il bicigrill come si inserisce in tutto questo?

L'ultimo progetto prevedeva di recuperare una roulotte per trasformarla in un palcoscenico



BICIREADING di Mariapia Cottini

Una pedalata lungo la ciclabile della Val d'Adige, da Volargne a Dolcè, intervallata da brevi momenti di lettura e da racconti sulla storia della Valle. Questa una delle tante iniziative all'interno del I Festival della Lettura che si è tenuto dal 2 al 4 giugno presso Villa del Bene, a Volargne. Un festival intitolato "Oltre il confine" per superare i confini fisici, ma anche culturali e generazionali; una manifestazione che si propone di valorizzare la lettura inserendola nel territorio con la sua storia e le sue peculiarità.

Terra di confine è stata pure la Val d'Adige fino agli inizi del secolo scorso, teatro di aspri scontri durante il I conflitto mondiale e oggi percorsa da una delle piste ciclabili più suggestive che si conoscano. Il *Bicireading*, organizzato dalle studentesse della IVCL del Liceo "L. Calabrese - P. Levi" di San Pietro in Cariano, è riuscito a coniugare storia e territorio prevedendo, durante la bicicletta, delle soste dedicate alla lettura. I testi scelti sono stati tratti da "Fiore di roccia", un romanzo di Ilaria Tuti, ambientato durante la guerra del 15 - 18 in Carnia, tra cime scoscese che rimandano agli aspri versanti della Val d'Adige. Protagoniste sono le portatrici, donne che con le gerle in spalla, con ai piedi le *scarpet* cucite a mano, hanno svolto un ruolo importantissimo per l'esito della I guerra mondiale. Lungo le anse dell'Adige, nella Terra dei Forti, le giovani liceali hanno individuato i punti più significativi per attendere i ciclisti e proporre i loro brani. A chiosa delle letture, l'architetto Renato Comerlati, autore di "Valdadige nel cuore", ha rievocato momenti importanti che hanno avuto come sfondo la pista ciclabile, un tempo strada percorsa da coloro che venivano in Italia per il *Gran Tour* o andavano all'"estero" in occasione del Concilio di Trento.

A Dolcè il gruppo è stato accolto dai giovani di *Eclettica*, al *Policaffè*, con l'intervento del prof. Lucchini. Insegnante in pensione, Lucchini, che ha raccolto informazioni preziosissime "saccheggiando" gli archivi parrocchiali della Val d'Adige", ha raccontato con la passione e la precisione dello storico le vicende che si sono svolte durante la I Guerra mondiale tra Volargne e Peri, tra Pian di Festa e il forte di Monte.

Una mattinata particolare per tutti gli appassionati di bici che amano pedalare non solo guardando la ruota di chi li precede!

destinato ad ospitare serate di teatro. La fortuna ha voluto che di roulotte ne recuperassimo due. La seconda, più piccolina, pensiamo di adibirla a bicigrill. Il Policaffè è sulla ciclabile che va a Trento, quindi sarebbe un servizio utile. Al momento per usufruire dei nostri servizi bisogna essere soci dell'associazione ma appena riusciremo a diventare Aps potremo aprire partita iva e fare servizio anche al pubblico.

Avete fatto tutto da soli?

Tutti i progetti sono nati da noi ragazzi. Nelle singole iniziative veniamo qualche volta supportati da cooperative, associazioni o imprese del territorio. Una grossa mano ce l'ha data, per esempio, la Cooperativa Hermete. Ma anche la vecchia guardia di coloro che avevano contribuito a tenere vivo il Circolo Noi. Molti di loro si sono rimessi in gioco per aiutarci. In seguito altre realtà sono venute a cercarci. All'origine di tutto, comunque, c'è questa energia sprigionata da uno dei periodi di compressione più duri degli ultimi anni.



GABANEL INAUGURA IL NUOVO SERVIZIO DI BICI GRILL

a cura di **Gabanel Bike Hostel**



Dopo poco più di un anno dall'arrivo del primo ospite, il Gabanel Bike Hostel realizza un altro passo importante inaugurando il Gabanel Bici Grill!

Dopo svariate idee, pezzi di legno tagliati e incollati, colori, persone, domande, soluzioni, piatti, forchette, tazze...il Bici Grill diventa realtà! Un luogo dove fare una pausa, prendere fiato e stare in compagnia, dopo una pedalata e non solo! L'inaugurazione del 2 luglio 2023 ha portato numerosi appassionati di bicicletta a toccare con mano questa nuova realtà. C'erano ciclisti di tutti i tipi: bici da strada, gravel, trekking, e-bike, city bike...ognuno però con la stessa passione per le due ruote!

Il Gabanel Bici Grill si trova in una posizione centrale, a metà strada tra il lago di Garda e il centro di Verona, sul percorso "Anello terre del Custozza" e direttamente collegato tramite l'itinerario 30 (a sua volta collegato agli itinerari 29 e 35) a numerose ciclopiste: la ciclovía Lago di Garda - Venezia, la Ciclopista del Sole, la Ciclovía del Mincio, la Ciclopista dell'Adige, la Ciclopista Pedemontana Alpina! Insomma tutte le strade portano al Gabanel!

A disposizione degli ospiti ci sono un ampio spazio esterno con divanetti e sdraio, il servizio di piccola manutenzione per le biciclette, il dispenser di acqua fresca, la possibilità di ricaricare le biciclette elettriche, una doccia interna e una esterna per rinfrescarsi dopo una pedalata sotto al sole estivo e WIFI gratuito.

Grazie al sostegno di Cariverona che ha finanziato l'acquisto del truck attrezzato, i cicloviggiatori possono fermarsi per una colazione, un pranzo veloce a metà tour o un aperitivo sulla via del ritorno con vista piscina e giardino: una piadina, un hamburger, del cous cous, un'insalatona ma anche un semplice drink per rinfrescarsi dopo un panoramico tour in bicicletta.

I fornitori sono selezionati con cura, prediligendo la collaborazione con realtà del territorio, per garantire prodotti a km zero, e con aziende dalla filiera controllata (come i prodotti di Altromercato che si impegna a mantenere una linea etica con basso impatto ambientale e alto impatto sociale!). Questa propensione permette di fare rete con il territorio circostante e creare sinergia per mantenere il benessere della comunità locale e globale!

Mac'è di più...! Quello che contraddistingue

questo luogo è la forte impronta sociale: si tratta infatti di un progetto "A Place To Be! Un Ponte per i Neet", che porta all'inserimento lavorativo di ragazzi in situazione di difficoltà, grazie al sostegno di Intesa San Paolo in collaborazione con Cesvi!

Il Bici Grill si trova all'interno del Gabanel Bike Hostel, una villa con piscina nel comune di Bussolengo, gestita dalla cooperativa sociale Hermete a seguito della confisca alla criminalità. Dopo l'inizio dei lavori nel 2018, in cui sono stati coinvolti alcuni giovani NEET (ragazzi che non studiano, non sono occupati e non cercano lavoro), ora la struttura presenta arredi composti da materiali ecosostenibili e realizzati dai ragazzi stessi con l'aiuto di artigiani professionisti seguendo i progetti del nostro designer Enzo Mari.

Perché passare dal Gabanel Bici Grill? Perché qui si può trovare un luogo accogliente, familiare e immerso nel verde; un luogo dove poter scambiare quattro chiacchiere, dove potersi far raccontare una storia di recupero di un bene abbandonato per essere donato alla comunità; un luogo che si può raggiungere in bici o a piedi perché ci piace uno stile di vita più slow; un luogo dove le persone sono valorizzate perché parte di un ampio progetto!

Gabanel Bici Grill. A place to take a break ●



VIENI A SCUOLA SOSTENIBILE

di Daniela Lizzari, docente Cavalchini-Moro

La scuola secondaria di primo grado 'Cavalchini-Moro' di Villafranca, nell'ambito dei progetti interdisciplinari di Educazione Civica ha organizzato una settimana di mobilità sostenibile.

Dal 17 al 21 aprile tutti i componenti, studenti ma anche docenti sono stati invitati a percorrere il tragitto casa-scuola a piedi, in bici, con il pulmino o, eventualmente con il car-sharing.

Abbiamo scelto una settimana simbolica, in coincidenza con la Giornata della Terra, che quest'anno è stata il 22 aprile, in modo da invitare i ragazzi a prendere sempre più coscienza dell'importanza di rispettare l'ambiente in cui viviamo, anche in accordo con molti degli obiettivi dell'agenda 2030.



Dopo aver ricevuto l'ok da parte delle famiglie sulla sicurezza del tragitto, ogni giorno i ragazzi e gli insegnanti hanno compilato un tabellone e alla fine della settimana abbiamo calcolato i chilometri e quindi i chilogrammi di CO2 risparmiati.

L'iniziativa ha riscosso un buon successo: in cortile erano tante le

biciclette parcheggiate, complici anche le giornate di sole.

Alcuni ragazzi, al termine della settimana, hanno anche confidato agli insegnanti di essersi trovati bene ad utilizzare la bicicletta, e che avrebbero continuato ad usarla tutti i giorni per raggiungere la scuola. Quindi

possiamo dire che l'obiettivo del progetto è stato centrato in pieno!

Alla fine la classe più virtuosa è risultata la prima A, anche se in realtà ha vinto tutta la scuola secondaria delle 'Cavalchini -Moro' perché insieme abbiamo risparmiato ben 2.800 kg di CO2! ●



CHIUDE LA CACCIA AL TESORO IN BICI

Dopo 18 anni, il saluto dello staff di **Luigia Pignatti**

Abbiamo organizzato la prima *Caccia al Tesoro in Bici* nel 2004, anno corrispondente alla seconda edizione del Tocati, il Festival Internazionale dei Giochi in Strada. Con A.G.A. (Associazione Giochi Antichi) abbiamo condiviso l'obiettivo di rivalutare gli spazi aperti per rivendicare il diritto al gioco in strada da parte di tutti.

Lo spazio del centro storico, molto suggestivo liberato dal traffico nei giorni del festival, è diventato il quadro ideale dove inserire il nostro evento notturno. Otto squadre di 12 persone, circa, il venerdì sera a partire dalle 21 circa, dovevano spostarsi con la bicicletta per cercare, nelle vie del centro storico, le tracce e gli indizi del gioco, superando le varie prove che laboriosamente ogni anno preparavamo a partire già da marzo.

La prima esperienza ci ha fatto capire che la *Caccia* poteva essere un'opportunità ludica coinvolgente ed emozionante per i concorrenti e anche per noi. Il nostro piacere era la sfida ogni anno a ideare un tema nuovo della *Caccia*, con le prove più fantasiose possibili senza scadere nella banalità ma, anzi, spingendo i concorrenti a pensare, aguzzare la vista e l'ingegno e nello stesso tempo imparare o scoprire molti fatti, idee e personaggi interessanti. Preparando le prove dovevamo approfondire i vari temi da noi proposti, uno ogni anno: tra gli altri le opere di Shakespeare, le opere liriche verdiane e



Lo staff

wagneriane, la storia della lirica areniana, Leonardo, Uomini e donne della Pace.

Sul tema dei migranti abbiamo preparato la storia e i numeri di quelli italiani che han trovato barriere e condizioni come trovano ora i nuovi immigrati in Italia e Europa, facendo stupire ma anche conoscere e confrontare ai partecipanti la storia di allora con quella odierna.

Diciotto anni di *Caccia* con 18 temi diversi e sempre attuali e trattati non banalmente. Il nostro staff, all'inizio composto da 6-7 persone ma poi dopo qualche anno ridotto a sole 3 "colleghe di *Caccia*", cominciava

a riunirsi in marzo per pensare al tema della *Caccia* e dividersi i compiti per cercare curiosità, personaggi, storie ecc. All'inizio eravamo un po' pazze perché preparavamo circa 16 prove: la *Caccia in Bici* durava fin dopo mezzanotte!

Inoltre la mole di lavoro per preparare le prove (le abbiamo sempre fatte materialmente noi con qualche preziosa collaborazione, di Luciano e Fiorella per esempio) era davvero tanto e impegnativo così abbiamo pian piano ridotto il numero di prove e di fatto anche i chilometri da percorrere per



Lavoro di risoluzione



Prova in piazza Bra

le squadre: da più di 20 (!!!) all'inizio, quando le squadre arrivavano distrutte, a circa 10 km (grazie anche ai conteggi di Ilaria, grande collaboratrice e ideatrice della *Caccia* online durante il covid).

Cercavamo di proporre prove in modo che tutti i componenti delle squadre potessero partecipare.

Per noi dello staff è stato un lungo lavoro di squadra dove ognuna di noi aveva un

ruolo diverso nell'organizzazione ma fondamentale per la riuscita. Data la mole di lavoro ogni anno ci dicevamo: "questo è l'ultimo anno poi basta", ma poi l'entusiasmo dei partecipanti e il vedere quanto si divertivano ci faceva sempre cambiare idea. Una grande soddisfazione, infatti, è sempre stata la presenza numerosa di giovani partecipanti con la loro contagiosa carica di energia.

Per la riuscita del gioco hanno collaborato molti esercenti di bar, ristoranti, negozi che hanno "ospitato", con molta disponibilità, le diverse tracce del percorso favorendo una conoscenza reciproca tra Fiab e loro, facilitata dal Tocati, una relazione che si è rafforzata nel corso degli anni.

La *Caccia al Tesoro in Bici* ha coinvolto soci Fiab e non soci, disponibili a regalare alcune ore della serata nel ruolo di GIUDICI: figure importantissime per il funzionamento dell'iniziativa. A tutti coloro che hanno collaborato, dobbiamo una grande e calda riconoscenza.

Nel 2022 il Tocati è stato riconosciuto come Buona Pratica di Salvaguardia del Patrimonio Culturale Immateriale UNESCO: c'è anche il piccolo contributo di tutti coloro che, in modi diversi, hanno partecipato al Gioco.

Beh sì, ora è finita: mi sono ritirata e le mie colleghe han seguito il mio esempio. È stata una bellissima avventura e qui colgo l'occasione di ringraziare calorosamente e con tanta gratitudine chi ci ha sostenuto nei 18 anni di *Caccia al tesoro notturna in bicicletta*: Fiab Verona con i premi, le fotocopie e gli spazi per la preparazione delle prove, AGA con premi e supporto logistico e tanta simpatia, i numerosi e indispensabili *giudici delle prove*, tutti i disponibilissimi negozianti, ristoranti, bar, e tutti gli entusiastici partecipanti. Grazie da tutto lo staff!



Squadra vincitrice con tesoro 2012



8 - CACCIA AL TESORO ³
IN BICICLETTA
Questo gioco è a cura dell'Associazione Amici della Bicicletta "per una città possibile" Verona



Martina Pabran, Clà Fellicca, Chella Ce



Martina Pabran, Clà Fellicca, Chella Ce

Consultazione della squadra

REBIKE, ACCESSIBILITÀ E TURISMO INCLUSIVO

di Verona Garda Bike

Venerdì 19 maggio la rete di impresa 'Verona Garda Bike' ha organizzato un'attività accessibile in bici alla scoperta del territorio della provincia di Verona in collaborazione con Remoove s.r.l. e con il contributo della Camera di Commercio di Verona. L'attività di pedalata assistita e accessibile si è svolta tra i comuni di Cavaion Veronese, Bardolino, Lazise e Pastrengo, nell'area del Lago di Garda Veneto e provincia veronese.

Tra i partecipanti, persone con disabilità e difficoltà motorie come Sara e Alessia di Ruote Libere, due sorelle alla scoperta del Veneto e ambasciatrici del progetto "Veneto Creator" della Regione Veneto; Pierpaolo Pasqualotto dell'associazione GALM, Gruppo Animazione Lesionati Midollari; giornalisti locali; influencer che stanno promuovendo i temi della "disability" come Valentina Tomirotti creator digitale e giornalista; rappresentati delle istituzioni veronesi e dell'associazione albergatori Federalberghi Garda Veneto (Ivan De Beni), della FIAB Amici della Bicicletta

di Verona (Corrado Marastoni) e referenti delle aziende della rete Verona Garda Bike (Laura Turri di Olio Turri, David Berti di Europlan, Carlina degli Albertini e Luca Fusi di Parc Hotels Italia, Maria Ordinario di Parco Natura Viva, Raffaele Boscaini e Alessia Pasotti di Masi Wines). Alla partenza è venuto a fare un gradito saluto Niki Leonetti, consigliere comunale con delega alle Politiche Giovanili, Politiche di inclusione e Scuole del comune di Cavaion Veronese, ideatore del progetto "Si può fare: perché no?", un viaggio con racconti e video coinvolgenti, nato dalla sua esperienza personale con la disabilità. I partecipanti hanno avuto la possibilità di pedalare su alcuni tratti del percorso 'CELESTE DEL GARDA BIKE TOUR', ideato e realizzato e tabellato dalla rete d'impresa 'Verona Garda Bike', pensato allo scopo di unire 13 comuni della provincia veronese e collegare tra loro le aziende che fanno parte questa rete d'impresa: Europlan Spa, Bellatrix Srl, Lamacart Spa con il Museo Nicolis, Turri Fratelli Srl, Masi, Gardaland e Parco Natura Viva. L'idea di questo percorso di

98 km, la cui traccia è scaricabile dal sito veronagardabike.com, è quello di scoprire il territorio in sella ad una bici facendo delle esperienze in queste aziende, tutte dotate di colonnina per ricaricare le bici a pedalata assistita, di tipo culturale, enogastronomico o legate alla cultura, al divertimento e al relax.

Nei momenti di sosta, il confronto sull'accessibilità e turismo attivo è stato



prezioso: consigli e suggerimenti per come rapportarsi e non mettere a disagio una persona con disabilità; indicazioni per avere luoghi fruibili da carrozzine; esempi pratici per il turismo attivo; valutazioni su come il business positivo, che accoglie le persone con difficoltà motoria, sia in crescita e come la domanda sia maggiore dell'offerta; indicazioni per eliminare le barriere architettoniche... questi sono stati solo alcuni dei temi emersi dal confronto tra i partecipanti.

La pedalata è iniziata al Frantoio Turri e ha fatto sosta al Parco Natura Viva, moderno giardino zoologico e importante centro di tutela di specie minacciate e a rischio estinzione, per una passeggiata tra gli animali dei 5 continenti nella sezione Faunistico-pedonale. Si è conclusa con un pranzo conviviale nell'accogliente Wine Bar "Vino e Cucina" di Masi Tenuta Canova e la visita alla cantina dove affina

il celebre vino Campofiorin e al museo multimediale Masi Wine Discovery Museum.

I partecipanti hanno avuto la possibilità di testare e pedalare mezzi a tre o quattro ruote per il trasporto di persone con mobilità limitata o con disabilità. Per molti è stata la prima esperienza su queste biciclette accessibili, confortevoli e all'avanguardia, che grazie a molti invisibili accessori ed accortezze tecniche rendono pedalabili e accessibili i percorsi su strade secondarie o anche su sterrati poco rovinati, e assicurano il divertimento sia per il guidatore che per il passeggero, seduto in coppia affiancato

o in linea.

Remoove offre servizi di innovazione sociale, progettazione, formazione, consulenza oltre a mezzi di trasporto per il benessere delle persone, la mobilità e il turismo inclusivo. Ad esempio la tricicletta "FUN2GO" progettata per 2 persone sedute affiancate, in cui una persona guida ed entrambe possono pedalare; la "VELOPLUS" pensata per trasportare persone con la propria carrozzina, con una pedana inclinabile ed un innovativo sistema di cintura di sicurezza a tre punti che rende confortevole e sicura l'esperienza sia del passeggero che del guidatore; la biciletta

"OPAIR" che permette di trasportare una persona in sedia a rotelle grazie a una comodissima e pratica carrozzina integrata nella parte anteriore della bici e che può essere personalizzata grazie a tanti accessori e ausili aggiuntivi, primo fra tutti il motore elettrico per supportare la pedalata; e infine la "CHAT", una e-bike tipo riscio che dà l'opportunità alle persone di parlare e stare sedute comodamente mentre si è trasportati e può avere una cappottina, in modo da proteggere i passeggeri dal sole e dalla pioggia.

Laura Turri, presidente della rete Verona Garda Bike: "Questa esperienza ci ha



dato l'occasione di far scoprire un modo nuovo di vivere il turismo nel nostro territorio. Con la rete Verona Garda Bike da sempre promuoviamo un turismo lento che permette a tutti di godere del paesaggio, della storia, della cultura e della gastronomia che contraddistinguono il lago di Garda e tutta la nostra provincia. Valentina Tomirotti, giornalista e attivista

del mondo disability: "E' ora che attività come queste siano proposte in questa area! Offrire un'opportunità di visita in bicicletta, pensata per tutti, è un'ottima partenza per assimilare le fondamenta di progettualità accessibili che esaltino il territorio senza distinzioni". Mattia Bonanome, Co-fondatore e CEO, Remoove: "Le richieste di attività e servizi

per il turismo inclusivo sono crescenti, ma l'offerta e le informazioni sull'accessibilità sono mancanti o insufficienti e impediscono ad aree come anche quella veronese o del Lago di Garda di accogliere questi viaggiatori con strutture adeguate. Il turismo attivo è un'opportunità sociale ma va valutato anche l'impatto di business che può rappresentare". ●

VERONA GARDA BIKE è un gruppo di 7 imprenditori che hanno scelto di unirsi per fare rete e collaborare in un progetto imprenditoriale trasversale che ruota attorno al tema della bicicletta e punta ad incoraggiare la mobilità alternativa sul territorio del Lago di Garda veronese. In particolare: Europlan S.p.A., Bellatrix S.r.l., Lamacart S.p.A. con il Museo Nicolis, Turri Fratelli S.r.l., Masi, Gardaland e Parco Natura Viva REBIKE è il format di evento studiato da Remoove s.r.l. ed adottato per l'occasione da Verona Garda Bike, che vuole esaltare le qualità accessibili del territorio attraverso la promozione di esperienze.

REMOOVE è nata nel 2019 con il duplice obiettivo di RI-MUOVERE le barriere e gli ostacoli che impediscono una piena ed efficiente fruibilità dell'ambiente e di RI-MUOVERE talenti ed energie ancora inespresse. Crede fermamente nel valore sociale ed economico del turismo inclusivo come opportunità per creare destinazioni accoglienti per tutti.

NUMERI E TENDENZE La domanda potenziale di turismo inclusivo è stimata in circa 127,5 milioni di persone in Europa. Alcuni dati in Italia: 25% di italiani che hanno esigenze di accessibilità; 1,7 milioni di famiglie con bambini di età inferiore a 5 anni; 30-50% di italiani che suppongono di avere un'allergia alimentare; 10 milioni persone che hanno delle limitazioni fisiche, sensoriali o cognitive non gravi; 23% della popolazione che ha oltre 65 anni; 5,2% della popolazione che ha delle forme di disabilità.

LE COOPERATIVE ENERGETICHE: IL CASO DI WEFORGREEN.....

di **Marcello Aprili**



idroelettrica, hanno permesso ai territori di diventare (e rimanere) autonomi. Anche a Verona abbiamo avuto la società **La Lucense**, centrale idroelettrica realizzata da 26 famiglie veronesi a Lugo di Grezzana che proprio quest'anno ha compiuto 100 anni dalla fondazione.

Il modello di WeForGreen si ispira proprio a quest'ultimo esempio ed è nata con lo scopo di rendere l'energia rinnovabile alla portata di tutti.

WeForGreen è una **Cooperativa Energetica**, promossa e realizzata nel 2011 dalla Società **Benefit ForGreen** con l'obiettivo di far condividere impianti fotovoltaici a tutte quelle persone che non potevano realizzarli. *“L'obiettivo che ci eravamo dati era quello di poter consentire attraverso l'autoproduzione di energia di ridurre il costo della bolletta”*, racconta Gabriele Nicolis, Presidente della Cooperativa.

Negli ultimi anni vi è stato un crescente interesse verso la produzione di energia rinnovabile diffusa, sia per contribuire così alla transizione energetica, sia per risparmiare sulla bolletta di casa. Tuttavia non tutti hanno le possibilità, le competenze o le condizioni del proprio immobile adeguate per realizzare una propria attività di produzione energetica. Per questo la normativa comunitaria, riprendendo modelli radicati diffusi in Europa di condivisione energetica, ha introdotto soluzioni di aggregazione che stimolassero un impegno diffuso sui territori verso la transizione energetica.

In questo contesto nascono le **Comunità Energetiche Rinnovabili (CER)**, che sono soggetti di diritto autonomo in cui enti pubblici locali, aziende, attività commerciali e cittadini privati decidono di unirsi

per produrre, consumare e scambiare energia da fonti rinnovabili, attraverso un modello di autoconsumo per il quale l'energia prodotta in eccesso può essere reimmessa nella rete nazionale. Una comunità energetica è un modello energetico che, quindi, mette in risalto la responsabilità ambientale, la collaborazione tra diversi soggetti, senza tralasciare il risparmio economico, che si concretizzerà, anche, attraverso un incentivo statale

Queste esperienze, come prima ribadito, hanno una storia lontana. Negli anni cavallo tra '800 e '900, diverse cooperative energetiche italiane sono nate nelle aree alpine e rappresentano un **bellissimo esempio primordiale di Comunità Energetiche**. Sviluppate grazie all'iniziativa condivisa delle comunità che si auto-organizzavano e sfruttando la ricchezza dei corsi d'acqua che si trasforma in energia





Aderire a WeForGreen significa investire in quote di impianti rinnovabili, diventando così proprietari di un impianto fotovoltaico insieme agli altri soci della cooperativa. Chiunque può diventare socio, anche se abita in un condominio o in affitto e non dispone dello spazio fisico per installare dei pannelli solari. È sufficiente essere titolari di un contatore elettrico e scegliere il numero di quote, che hanno un valore unitario di 1.000 €.

Nel 2011 prende vita il primo progetto di WeForGreen: Energyland, un parco fotovoltaico di 3 ettari e potenza di poco inferiore ad 1 MW, in località Orsara vicino a Cerro Veronese. L'impianto è stato realizzato integrando la struttura nell'ambiente, che ha preservato la sua natura di pascolo per le pecore ed è diventato un punto di riferimento per visite guidate nel territorio.

Oggi a WeForGreen aderiscono più di 1.500 soci in tutta Italia, che hanno apportato più di 6 milioni di € che

hanno permesso la realizzazione di 6 impianti fotovoltaici condivisi che producono ogni anno circa 7 milioni di kWh di energia pulita. I vantaggi per chi sottoscrive quote del progetto sono tre: il Bonus di Autoproduzione che viene riconosciuto mensilmente in ogni bolletta, il ristorno annuale distribuito ai soci grazie all'avanzo di gestione del progetto e il rimborso delle azioni di finanziamento sottoscritte da ogni socio all'atto di adesione, pari a 750 euro a quota (gli altri 250 euro sono di capitale sociale).

Inoltre, i Soci hanno accesso a prezzi concordati e convenienti rispetto agli andamenti del mercato elettrico. Dal 2011 WeForGreen ha consentito ai soci di risparmiare oltre 3 milioni di euro sulle bollette, evitando il rilascio di oltre 120 tonnellate di CO2 in atmosfera. E' sempre possibile aderire ai progetti WeForGreen; attualmente è aperta la raccolta Centenario Lucense 2 che, assieme alle risorse raccolte nell'ultimo anno, sarà destinata alla realizzazione di circa 4

MWp di nuovi impianti fotovoltaici.

WeForGreen, infine, si impegna a generare impatti positivi sulle persone e sulle comunità, condividendo con esse il valore creato grazie ad una scelta sostenibile da un punto di vista ambientale, economico e sociale. In tal senso, dal 2019 WeForGreen ha istituito il progetto di responsabilità sociale d'impresa "Insieme per crescere, il valore di crescere insieme", attraverso il quale, a fronte di ogni nuova adesione alla cooperativa generata dal passaparola dei già soci, viene devoluto un corrispettivo al "Fondo Insieme per crescere", per sostenere realtà sociali del territorio, che si distinguono per l'impegno a favore della propria comunità e che sono candidate e scelte dai Soci stessi.

Se siete interessati a saperne di più sul nostro modello o a ricevere simulazioni personalizzate, potete visitare la pagina del nostro sito dedicata alla vostra associazione al link: forgreen.me/weforgreen-fiab

NUOVO IMPIANTO

La Cooperativa WeForGreen ha appena completato l'installazione dell'impianto fotovoltaico da 104,64 kWp sul tetto dello stabilimento Carrera di Grezzana (VR). L'energia prodotta dall'impianto verrà destinata ai soci della Cooperativa e al Birrifico artigianale Lesster sottostante. Non appena usciranno i decreti attuativi relativi alle comunità energetiche, WeForGreen inserirà questo impianto all'interno della Comunità energetica Lucense 1923.





Crema di melanzane alla turca... di Paolo Pigozzi

Pedalate per dimagrire? Fate bene. Tuttavia serve anche una dieta adatta. In questa stagione si moltiplicano sui media proposte dietetiche che hanno spesso i contorni e le caratteristiche di un oggetto di consumo, da vendere e da acquistare e poi, finita la stagione delle magliette e dei costumi da bagno, da buttare perché non serve più. Meglio collocare la dieta all'interno di un processo di cambiamento personale che garantisca risultati positivi anche nel lungo periodo. Ma quale dieta scegliere? Ci aiuta la Società Italiana di Nutrizione Umana che ha fatto una panoramica delle diete più popolari, valutandone criticamente gli effetti sia sul peso corporeo che sui fattori di rischio cardiovascolare e metabolico (Advances in Nutrition 14 February 2020). Tra tutte quelle analizzate, la dieta mediterranea è risultata la più bilanciata, in quanto prevede il consumo di tutti i gruppi alimentari e favorisce l'apporto di verdura, frutta, semi oleosi, cereali integrali e pesce. Una dieta ottimale anche per gestire il peso e per prevenire le malattie croniche, prima di tutto il diabete di tipo 2. ●



INGREDIENTI

Melanzana di pezzatura generosa	1
Cipolla piccola	1
Spicchio d'aglio	1
Olio extra vergine d'oliva	3-4 cucchiari
Succo di limone	2 cucchiari
Prezzemolo tritato	1 cucchiario
Sale	q.b.
Peperoncino in polvere (se gradito)	q.b.

PROCEDIMENTO

La melanzana è un ortaggio perfetto per confezionare spuntini adatti alle gite nelle giornate calde: contribuisce a dare corpo e sostanza al pasto, ma senza appesantire la digestione, evento da evitare sempre durante sforzi fisici, ma da scongiurare assolutamente durante l'estate per non rischiare di trasformare una rilassante pedalata in una disavventura da ricordare a lungo. Al momento dell'acquisto badate che le vostre melanzane siano sode e pesanti. Evitate quelle molli e avvizzite: sono raccolte da troppo tempo e il loro sapore non sarà certamente dei migliori. Lavate le melanzane e mettetele sulla griglia del forno a 200 gradi. Saranno cotte quando, con uno stuzzicadenti, potrete perforare agevolmente la buccia e la polpa. Toglietele dal forno, tagliatele a metà e con un cucchiario estraetene delicatamente la polpa. Tritatela con cura e riponetela in una ciotola. Aggiungete cipolla e aglio finemente tritati quasi in poltiglia e poi tutti gli altri ingredienti. Riponete in frigo: è più buona il giorno dopo. Questa salsa della cucina turca (che i greci chiamano però crema di melanzane alla greca), arricchisce panini da farcire ulteriormente a piacere. Si conserva in frigo in contenitore chiuso per un paio di giorni.

Cierre Gruppo Editoriale

Cierre edizioni

tel. 045 858 1572
edizioni@cierrenet.it



EDITORIA

Cierre Grafica

tel. 045 858 0900
grafica@cierrenet.it



EDITING, IMPAGINAZIONE,
STAMPA

Promoprint

tel. 348 530 2853
info@promoprintverona.it



CARTOGRAFIA
TURISTICA

via Ciro Ferrari 5, Caselle di Sommacampagna (Verona) www.cierrenet.it

Barcellona ospita a novembre il congresso mondiale Tomorrow.Mobility

Si tiene dal 7 al 9 novembre 2023 in presenza a Barcellona ma anche online, il Tomorrow.Mobility World Congress (TMWC), evento organizzato in collaborazione con la Fira de Barcelona e l'EIT Urban Mobility, la principale iniziativa europea dell'Istituto europeo di innovazione e tecnologia (EIT) di trasformazione della mobilità urbana, che da gennaio 2019 lavora per incoraggiare cambiamenti positivi nel modo in cui le persone si spostano nelle città al fine di renderle luoghi più vivibili. Il #TMWC vuole mettere a confronto l'intero settore della mobilità per stimolare l'innovazione, trovare soluzioni e creare business. Obiettivo dell'evento è quello di fungere da punto di riferimento globale per il settore della mobilità e dei trasporti, combinando un evento leader in continua crescita con una piattaforma digitale attiva tutto l'anno e un polo di innovazione (Innovation Hub) che attragga i principali attori del settore.

<https://www.tomorrowmobility.com/>

Sicurezza stradale: aggiornamento dei requisiti per le patenti di guida

Il 1° marzo la Commissione europea ha presentato proposte volte ad aggiornare le norme sulle patenti di guida, anche attraverso l'introduzione di una patente di guida digitale valida in tutta l'UE, e nuove disposizioni intese a facilitare l'applicazione transfrontaliera del codice della strada. Lo scorso anno oltre 20.000 persone hanno perso la vita sulle strade dell'UE, la maggior parte delle quali era costituita da pedoni, ciclisti, motociclisti e utenti di monopattini. Le nuove norme mirano ad accrescere la sicurezza per tutti gli utenti della strada e aiuteranno l'UE a raggiungere il suo obiettivo "zero vittime", ossia l'azzeramento del numero di vittime della strada nell'UE entro il 2050. Le proposte avanzate saranno ora esaminate dal Parlamento europeo e dal Consiglio nell'ambito della procedura legislativa ordinaria.

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/it/ip_23_1145

Infrastrutture di trasporto: in arrivo finanziamenti per progetti che contribuiscono a una mobilità più verde

L'UE fornirà un sostegno finanziario totale di 188,8 milioni di euro a 26 progetti in 12 paesi (Estonia, Francia, Germania, Grecia, Italia, Lituania, Polonia, Romania, Spagna e Svezia) selezionati nell'ambito dell'invito a presentare proposte relative alla dislocazione di infrastrutture che favoriscono l'utilizzo di combustibili non fossili: i progetti spaziano dall'installazione di stazioni di ricarica elettrica lungo la rete stradale europea TEN-T alla realizzazione di stazioni di rifornimento di idrogeno per auto, camion e autobus e all'elettrificazione dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti.

La prossima data di scadenza per la presentazione delle proposte è il 19 settembre.

https://cinea.ec.europa.eu/funding-opportunities/calls-proposals/cef-transport-alternative-fuels-infrastructure-facility-call-proposal_en

Pubblicato l'invito a presentare proposte per progetti innovativi

Nel mese di giugno è stato pubblicato un secondo invito a presentare proposte dell'importo di 120 milioni di euro per progetti innovativi volti ad elaborare e verificare nuove soluzioni alle sfide attuali nelle aree urbane nell'ambito dell'Iniziativa urbana europea (EUI). L'invito, che scade il 5 ottobre 2023, riguarda infrastrutture verdi, turismo sostenibile e valorizzazione delle comunità locali.

<https://www.urban-initiative.eu/news/innovative-actions-second-call-proposals-launched>



IL BUONGIORNO DEI CICLISTI DUE GIORNI ALL'HUB CASELLO BARBANO

di Licia De Guidi



Quasi senza saperlo il 3 giugno, Giornata Mondiale della Bicicletta, ci siamo offerti volontari presso l'Hub per cicloturisti dell'ex casello ferroviario di Barbano, sulla ex ferrovia Treviso-Ostiglia. Acquisitato dal Comune di Grisignano di Zocco, è tornato in attività come punto informativo dopo 5 anni di restauri vari.

Lo scorso maggio è stato inaugurato con una mostra fotografica che ripercorre la storia della vecchia ferrovia, dall'inizio della progettazione fino alla costruzione delle varie tratte con annesso le stazioni ed i caselli.

La ferrovia è stata dismessa nel 1987. Negli anni Duemila è iniziata la trasformazione in pista ciclabile. Ora, dopo i vari interventi, possiamo pedalare da Treviso fino a Montegalda,



attraversando campagne, fiumi, tratti ombreggiati da robinie, arbusti, gelsi (in questo periodo carichi di frutti) guidati dalle indicazioni dei pannelli per i centri di visita. I lavori stanno proseguendo ed entro dicembre 2023 arriverà fino a Colonia Veneta. Alcune ex stazioni sono abitate e pure qualche casello.

Avevamo fatto la presenza al casello con una giornata lo scorso anno, quest'anno a seguito di un calendario di apertura gestito da Fiab Veneto ci siamo fermati per l'intero week-end.

Sistemate le 3 vele: Fiab, Green Tour e Credit Agricole; il tavolino con vari depliant informativi; le riviste delle varie Fiab, aspettiamo i primi ciclisti.

Si fermano 2 ciclisti di Vedelago. Prendono un caffè (nella struttura siamo dotati di una macchina del caffè e frigo con acqua fresca) e ci raccontano di essere andati alla ricerca di uno scrittore che abita in un paese sperduto sulle colline. Hanno dormito sul posto ed ora tornano verso casa con 100 km percorsi. Del cicloturismo hanno fatto uno stile di vita per le loro vacanze, caricano tutto il necessario sulle bici e si spostano anche



all'estero, per circa un mese (beati loro!). Passa il tempo e tra un buongiorno e l'altro arriva il pomeriggio che ci riserva un'altra sorpresa. Passa un ciclista carico di borse, vede l'insegna Hub e chiede se si può fermare per il pranzo. Si chiama Risco, è di Bilbao, partito da casa il 3 aprile è diretto verso la Croazia per terminare il viaggio in Turchia-Iran. Conta di stare in giro circa un anno. Comincia ad aprire le borse, mette sul tavolo un insieme di cose, apre una serie di pentole che diventano un fornello a benzina che produce gas ma non fa odore. Prepara una zuppa di lenticchie, un'insalata, sembra che le borse siano magiche, ne sta uscendo di tutto: grattugia, olio, cipolle e spezie. Intanto chiacchieriamo: è in contatto con un amico che sta viaggiando in Olanda. Ci incuriosisce come si sta muovendo: usa il Gps però annota su un quaderno il percorso da fare. Per le soste da fare consulta il satellite, se trova un campo bene, altrimenti sceglie una chiesa o un cimitero. I cimiteri italiani sono ben curati e c'è l'acqua per potersi rinfrescare. Ricostruisce il puzzle nelle borse e si rimette in viaggio.

Si ferma ancora qualcuno chiedendo se è un ostello, non sappiamo se la struttura potrà diventarlo.

Chiunque si è fermato è stato invitato a visitare la mostra fotografica e gli è stato parlato dell'inaugurazione e degli eventi futuri.

La domenica ci saluta con un cielo grigio, ha piovuto nella notte. Il mattino è un po' solitario, passano gli habitués della domenica. Giretto, corsetta e noi lì a dare il buongiorno ai ciclisti.

Si fermano i paesani raccontandoci aneddoti anche buffi.

Passano due camminatori che si stanno allenando per il cammino di Santiago; un ciclista di Poiana Granfion, dispiaciuto per non aver partecipato all'inaugurazione della mostra. Guardando le foto assieme a lui abbiamo scoperto altre cose della Treviso-Ostiglia e sul benessere e la salute dato ai cittadini nell'usufruire di questa ciclabile.

Prima della chiusura si fermano due soci Fiab iscritti uno a Vicenza e l'altro a Verona, consegniamo loro le mappe della nostra provincia elencando le varie



possibilità.

Sono stati due giorni tranquilli lontano dal traffico, immersi nella natura e nel silenzio interrotto dal canto degli uccellini.

Ah, dimenticavo! La ciclabile Treviso-Ostiglia si è aggiudicata il terzo posto all'Oscar Italiano del Cicloturismo.

Buone pedalate a tutti.



Il 12 febbraio 2021 l'amministrazione di Grisignano di Zocco, Comune Ciclabile con 4 bike smile, nonché proprietario del Casello ex ferroviario, ha consegnato ufficialmente a Fiab le chiavi della zona al piano terra dell'edificio di circa 30 metri quadrati appena restaurata da adibire ad Hub informativo per i cicloturisti.

Oltre all'impegno della Fiab, che fin dall'inizio ha creduto nella valorizzazione e nel recupero del tracciato della Treviso-Ostiglia, l'apertura dell'ex casello ferroviario come hub è stato reso possibile grazie anche alla politica e ai soggetti privati. La provincia di Vicenza aveva destinato 125mila euro per completare il restauro, aggiungendosi a Crédit Agricole che aveva sostenuto il progetto fin da subito. Per i week end le Fiab che insistono sulla Treviso-Ostiglia sono invitate a farsi carico dell'apertura e gestione del casello. Soppressa e progressivamente dismessa da 1959, in pieno boom economico, la ferrovia Treviso-Ostiglia è rimasta abbandonata per anni. Oggi la ciclabile "in progress" che insiste sul tracciato dell'ex ferrovia è una delle eccellenze cicloturistiche del Veneto su cui FIAB da sempre ha puntato per lo sviluppo dei territori.

UNA GUIDA PER SCOPRIRE L'ANTICA ETRURIA

Bicistaffetta Cassia Vetus di **Giovanni Cardinali**

Dal 31 maggio al 4 giugno si è svolta una “bicistaffetta” lungo l'itinerario della strada consolare Cassia Vetus, organizzata dalle associazioni FIAB di Arezzo e Siena per promuovere la guida cicloturistica “Cassia Vetus e il territorio dell'Etruria. *Un viaggio in bicicletta da Roma a Firenze*”.

Questa guida fa parte di una collana delle edizioni ASKA dedicata alla riscoperta delle strade consolari romane ed è stata scritta da Massimo Barbagli, Giovanni Cardinali e Fabio Masotti, partendo dalla familiarità con i luoghi dell'itinerario delle “quattro valli” (Tevere, Paglia, Chiana e Arno), scoperto dagli Etruschi, trasformato in una grande arteria imperiale dal console C. Cassius Longinus nel 171 a.C., riscoperto con la scelta degli itinerari strategici della modernità come la ferrovia storica ottocentesca Firenze-Roma, l'Autosole e la linea alta velocità della seconda metà del novecento.

La bicistaffetta ha intercettato importanti città fra Roma e Firenze: Viterbo, Orvieto, Chiusi e Arezzo, zone archeologiche e riserve naturalistiche e, fra Roma e Firenze, è stato scelto un corridoio di oltre 350 chilometri, diviso in sei tappe, lungo strade a basso traffico, strade sterrate e percorsi ciclabili protetti. Ogni tappa è stata impostata per pedalare lentamente nell'arco di una giornata, sostando nei luoghi di maggior interesse. Per motivi organizzativi, legati al numero



dei partecipanti (oltre 40), è stato evitato il passaggio dalle aree metropolitane di Roma e di Firenze, come invece indicato nella guida.

E' stata una bicistaffetta contrassegnata dal tempo variabile: di fatto un temporale al giorno soprattutto nelle ore pomeridiane. Nessun problema! Lo sfoggio di vestiario dei partecipanti è stato dei più vari: copri-scarpe e mantelle tecniche di recente produzione per i meglio organizzati (gli aristocratici!), borse di plastica allacciate ai calcagni e vestiario minimalista, cioè pantaloncini e maglietta, per cicloturisti non freddolosi e pronti a bagnarsi fino al midollo in vista di una bella doccia calda a fine tappa (i proletari).

Il 31 maggio la partenza è avvenuta da Fornello per raggiungere Sutri, dopo 55 km.

La seconda tappa si è svolta il 1° giugno da Sutri a Bolsena (75 km). La ripartenza

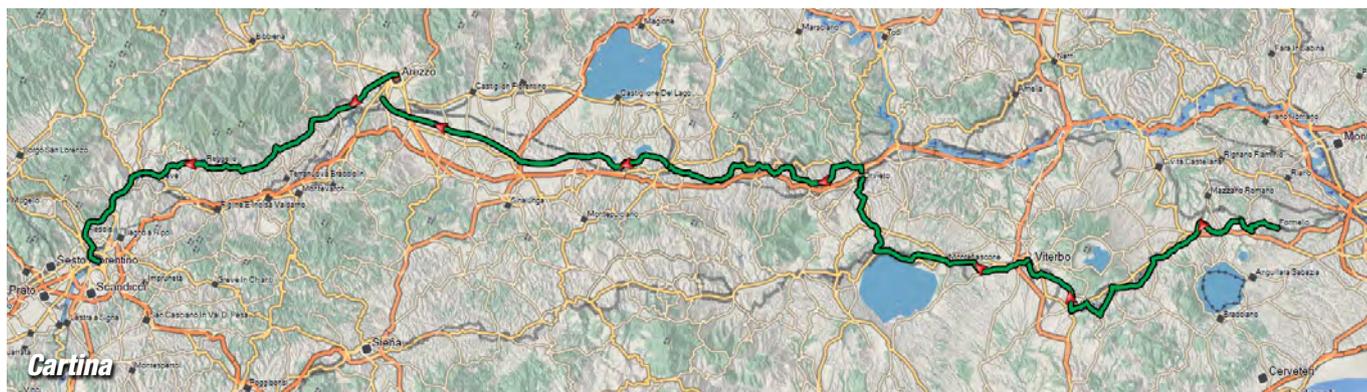
è avvenuta presso il meraviglioso anfiteatro e parco archeologico, confondendosi con i pellegrini impegnati nella via Francigena.

In vista di Viterbo, per una sosta pranzo, un altro temporale. Le bici da cicloturismo sono ora in versione anfibia, lungo strade a scarso volume di traffico che comunque - e come avviene spesso in questi casi - generano improvvise “secchiate d'acqua” delle poche auto di passaggio contro i poveri e già tartassati ciclisti.

Viterbo si è presentata magnificamente in tarda mattinata, sotto il sole e con un cielo azzurro chiazato da nuvole residue.

Nell'itinerario da Viterbo a Montefiascone il gruppo ha intercettato un interessante tratto in basolato romano originario, la maggioranza, dopo un inizio al ritmo di pedalate si è fermata per andare a piedi.

Nella tappa del 2 giugno da Bolsena a



Chiusi Scalo (70 km), dopo la partenza all'alba, subito una sosta con visita del parco archeologico di Volsini.

Dopo aver scollinato il cratere del vecchio lago vulcanico, si è aperto il panorama del fiume Paglia, con la città di Orvieto che domina la valle.

Pedalando in direzione di Ficulle, un bellissimo borgo medioevale delle colline umbre, il gruppo è andato incontro al solito temporale pomeridiano, proprio quando le ruote giravano sul vecchio tracciato della Cassia Vetus, nel passaggio dalla valle del fiume Paglia alla Valdichiana. La strada è stata invasa dal fango in più tratti. Ci mancava solo una foratura per ascoltare le colorite imprecazioni dei numerosi toscani partecipanti alla Bicistaffetta!

Vicino a Chiusi ci siamo fermati al Callone Pontificio che regola le acque del fiume Clanis verso Roma

La terza tappa si è svolta nella ricorrenza



Torre di Beccati

Chiusa dei Monaci, poi dalla Chiusa ad Arezzo altri 8 km). La partenza è avvenuta nei pressi della *Torre di Beccati*, quindi sosta ai laghi di Chiusi e Montepulciano.

Infine la chiusura in bellezza, il 4 di giugno,



La pieve romanica di Gropina

dove, in sosta di pranzo al sacco, è stato visitato il Museo di Venturino Venturi, uno dei più famosi scultori del '900, amico del poeta Mario Luzi e di Giovanni Michelucci. Non è facile scrivere un articolo completo su questa esperienza straordinaria di viaggio lento. Ho riportato solo alcuni aspetti salienti, in ogni caso è a disposizione la guida per chi abbia intenzione di attraversare una parte significativa dell'antica Etruria in bicicletta.

E' stato un viaggio nella storia, nella cultura, nelle tradizioni di una terra profondamente legata alle proprie radici, lungo un itinerario che, per quanto è stato possibile, ha seguito l'antico tracciato dell'antica strada consolare e che annovera tra le sue innumerevoli testimonianze storico-architettoniche un importante tratto in basolato nei pressi di Montefiascone, molto apprezzato, ancorché disagiata da percorrere in bicicletta ma tale da suscitare l'ammirazione di tutti i partecipanti al cicloviaggio.



Sosta a Viterbo

della Festa della Repubblica. Uno degli autori della guida, Massimo Barbagli, ha descritto l'importanza dell'accordo sulle acque, nel 1792, fra il Granducato di Toscana e lo Stato Pontificio, dopo diatribe e trattative durate decenni. L'avvento della Repubblica ha mantenuto l'accordo che oggi riguarda tre regioni (Toscana, Umbria e Lazio) ma è rimasto un ricordo indelebile sui conflitti territoriali del passato.

La quarta tappa, il 3 giugno, da Chiusi ad Arezzo si è svolta interamente lungo il "sentiero della bonifica" (62 km fino alla

con la tappa finale: Arezzo-Pontessieve (FI) (km 65 c.a) lungo la strada provinciale Setteponti, che attraversa l'Arno a Ponte a Buriano, il ponte romanico più vecchio del Ponte Vecchio di Firenze,

L'Arno, come è noto, evita il passaggio vicino ad Arezzo perché già secondo Dante "Botoli trova poi, venendo giuso più che non chiede lor possa, e da lor disdegnoso torce il muso".

La via dei Setteponti è la strada delle pievi romaniche, la più famosa è quella di Gropina, nei pressi di Loro Ciuffenna,



Laghi di Chiusi e Montepulciano

AVVENTURE E... DISAVVENTURE IN VAL PUSTERIA

di Adalberto Minazzi

Quattro giorni a Dobbiaco alla scoperta delle cicliste della Val Pusteria. Un bell'albergo, con saune e vasca Jacuzzi a disposizione, da dove partire per tappe "a margherita". La proposta era troppo allettante.

Era diventata ormai una tradizione, per un gruppetto di soci Fiab di Isola della Scala, ritrovarsi ogni anno verso la fine della primavera per una breve vacanza in bicicletta alla scoperta di posti noti e meno noti in Italia o anche oltre i confini. Quest'anno sembrava che, per diverse ragioni, l'appuntamento sarebbe saltato. All'ultimo momento però è arrivata la proposta di Cristina e Fiorenzo: andiamo in Val Pusteria. Come rifiutare? Così, in quattro coppie (altre purtroppo hanno dato forfait) ci siamo detti entusiasti della nuova avventura. Fiorenzo aveva studiato nei minimi particolari i percorsi delle quattro giornate: Cortina, Misurina, Anterselva per finire con una puntata in Austria.

Per me e Adriana il primo intoppo è capitato alla partenza (recreminazioni o... colpo di fortuna?), fatto sta che, per un impegno improvviso, non siamo potuti partire assieme agli altri. "Se facciamo in tempo, vi raggiungeremo; altrimenti andate a Cortina senza di noi". Alle 11 i nostri amici erano già in sella e noi ancora all'altezza di Trento. Cortina cancellata. Anche perché, arrivati all'albergo, pioveggina. Così, scaricate le valigie, abbiamo proseguito in macchina sino al vicino lago di Braies. Una volta arrivati, col cielo imbronciato ma senza pioggia, abbiamo fatto un giro in barca. Scelta azzeccata: lo spettacolo delle montagne visto dal centro del lago è molto più suggestivo e Adriana ha potuto dare un saggio della sua improvvisata e inaspettata abilità remiera (diceva che non aveva molta dimestichezza con quei remi) facendo un approdo perfetto in mezzo al caos creato dalle altre imbarcazioni. Sulla strada del ritorno, dopo molti tentativi, siamo riusciti a



Nel parco delle Tre Cime

contattare telefonicamente gli altri del gruppetto. A Cortina pioveva a dirotto e faceva freddo e così si erano separati: Paola e Fiorenzo incuranti della pioggia avevano deciso di tornare in bici; Gianni e Claudio erano saliti sul pullman per Dobbiaco con l'intenzione di prendere le auto e tornare poi a caricare Cristina e Tiziana e le biciclette. La stazione degli autobus distava almeno due chilometri dall'albergo e noi ci siamo subito recati lì nel tentativo di risparmiare loro almeno la camminata. Il pullman era già arrivato ma dei nostri amici nessuna traccia. Tornando indietro li abbiamo raccolti a poche centinaia di metri dall'hotel. Per somma sfortuna quando noi stavamo andando verso la stazione loro si trovavano in un sottopasso così non li avevamo visti. Sauna e Jacuzzi poi finalmente tutti insieme a cena. Della loro pedalata... meglio non parlare. Il secondo giorno si va a Misurina e i

nostri compagni ripetono, questa volta con il sole, parte del percorso fatto il giorno precedente. Una pedalata in un mare di colori che nulla avevano da invidiare all'arcobaleno, con il lago di Dobbiaco e il lago di Landro a fare da specchio raddoppiandone la bellezza. E sotto lo sguardo severo delle tre Cime di Lavaredo le signore non hanno resistito all'attrattiva dei fiori. Pochi passi ed eccole sedute sul prato tenendosi per mano in un quadro che poteva avere la firma di Renoir. Nessun problema sul tracciato sempre piacevole e non difficile della vecchia ferrovia. Poi però abbiamo dovuto affrontare la deviazione verso Misurina: sei chilometri di salita spesso con pendenze ragguardevoli, superati da decine e decine di veicoli. E finalmente il lago, quando batterie e gambe davano ormai evidenti segni di stanchezza. Ma non potevamo mancare il giro in bicicletta dello specchio d'acqua per

scoprire ancora le tre cime di Lavaredo da tutto un altro punto di vista. Un rapido ristoro e al momento della partenza per il ritorno, qualche goccia e nuvole nere in avvicinamento. Ci è venuta in aiuto la velocissima discesa – i tachimetri hanno superato i 50 all'ora - che ci ha permesso di lasciare il temporale alle spalle e completare senza bagnarci i 60 km previsti.

Il terzo giorno doveva essere dedicato ad Anterselva e al suo laghetto. Le previsioni atmosferiche per la zona erano pessime, le nuvole in lontananza facevano paura e la distanza (70 km andata e ritorno) consigliava di puntare su un altro itinerario. Breve consulto e la scelta è



Il gruppo al completo



Le donne nel prato fiorito

stata di non allontanarci troppo e andare al lago di Braies. Adriana ed io, essendoci stati due giorni prima, avevamo qualche perplessità. Sbagliatissimo. Arrivarci in auto vuol dire traffico, ricerca del parcheggio - naturalmente a pagamento - e poi camminata per arrivare sulle rive. In bicicletta scopri un bellissimo percorso in mezzo ai boschi, attraverso mini paesetti e parcheggi gratis a pochi metri dal lago. Irresistibile la passeggiata lungo le sponde. Risparmiati ancora una volta dalla pioggia, tornati a Dobbiaco ci siamo concessi un po' di relax e un gelato nel piazzale della chiesa parrocchiale. Un'occhiata all'interno ci ha permesso di scoprire uno spettacolare arredamento barocco, ricchissimo ma dai colori

tenui che contribuiscono in maniera determinante ad alleggerire la pesantezza dello stile.

Ultimo giorno puntata in Austria, percorrendo il primo tratto della famosa ciclovvia Dobbiaco-Lienz. Perfetta, facile, con il mormorio della Drava che accompagna il ritmo della pedalata. Dopo la sosta a Sillian, dominata dal suo possente castello, d'obbligo la visita alla vicina fabbrica della Loacker, raggiungibile direttamente dalla pista ciclabile. Dolce conclusione di una vacanza improvvisata ma che ad ognuno di noi ha fatto un regalo: essere partecipe privilegiato degli eccezionali spettacoli che il palcoscenico della natura sa offrire...



Lago di Braies

LA SFIDA (IM)POSSIBILE DI GIULIA di Massimo Veronese

Dal Polesine agli Stati Uniti sulle orme di Luigi Masetti a 130 anni dall'incredibile avventura del papà del cicloturismo



ecofriendly e social, capi l'importanza dell'immagine e della comunicazione all'alba dei giornali, quando non esistevano radio, tv e internet, un grande italiano a cui l'Italia, come spesso fa con i suoi figli migliori, non ha mai dato il valore che merita. Scrivevano nel 1893: "Se fosse stato francese sarebbe stato portato sugli scudi, se fosse stato americano si sarebbe fatto una sostanza, ma è italiano, non è quindi da stupirsi, se fuorché da pochi, il suo viaggio ardito è calcolato un nonnulla".

Oggi, a 130 anni dal Viaggissimo, come Luigi Masetti ribattezzò la sua avventura americana, un'altra polesana, Giulia Baroncini, 33 anni, di Lusia, ha deciso di ripercorrere pedalata su pedalata, per rendergli omaggio in occasione dell'anniversario: lo stesso viaggio seguendo lo stesso itinerario, le stesse



Era il Marco Polo della bicicletta, un ragazzo del Duemila nato per sbaglio nella seconda metà dell'Ottocento che, senza saperlo, ha cambiato il mondo. Polesano di nascita, milanese d'adozione, cittadino del mondo per vocazione, Luigi Masetti è stato il primo ciclovaggiatore italiano, un avventuriero senza confini e senza paura. Con una mappa strappata da un atlante scolastico partì da Aosta per arrivare in Egitto lungo la rotta della campagna di Napoleone fino alla Piramide di Cheope; raggiunte il Marocco per poi invertire la bicicletta e dirigerla verso la Norvegia, direzione Capo Nord; da Mosca puntò verso Costantinopoli, in Turchia, da Milano pedalò fino a Chicago, sede dell'Expo 1893, via Liverpool e New York. Raccontò l'America dalle colonne del Corriere della Sera, giornale al quale chiese, con una lettera scritta a mano e la faccia tosta di chi insegue l'impossibile, 500 lire per imbarcarsi in cambio dei suoi reportage in bicicletta. Fu ospite alla Casa Bianca del presidente degli Stati Uniti, Grover Cleveland e in Russia della dimora di Leone Tolstoj. Era global,



modalità di viaggio ma trasformando il suo reportage in un video racconto quotidiano alla riscoperta dell'America. Partita il 9 giugno da Trecenta, città di Masetti, tappa a Milano da dove l'Anarchico delle due ruote partì per il Viaggissimo, poi l'Europa in bicicletta fino all'imbarco inglese per gli Stati Uniti e da lì a Chicago e ritorno ai primi di novembre. Un viaggio che unisce due avventure lontane nel tempo ma uguali nella passione.

Per seguire le avventure di Giulia andate su <https://semicercatesonoingiro.it/>



FEDERAZIONE ITALIANA AMBIENTE E BICI E... MOLTO ALTRO

di Cinzia Malin

Siamo Amici della bici e Amici del nostro territorio. Lo dimostra la numerosa partecipazione, in particolare, a due uscite a pedali nella stagione primavera-estate 2023: una in territori comunali non lontani dalla città in occasione della Giornata FAI di Primavera e un'altra addirittura dentro la città. La prima frutto di una ormai tradizionale collaborazione "istituzionale", la seconda grazie ad una nuova cordata. Entrambe nella stessa direzione: l'interesse per la conoscenza del territorio.

Il comune denominatore è il variegato e peculiare patrimonio storico-culturale-artistico-paesaggistico della nostra terra e la possibilità di gustarlo scegliendo il movimento lento e osservatore che la bicicletta consente ed esalta, condito da quel fare le cose insieme che ci fa sentire bene. Abbiamo una varietà di ricchezze, qui nel nostro Polesine, che continua ad essere una continua scoperta. Il desiderio di scoperta che muove i partecipanti e pure gli organizzatori a cui piace condividere.

Domenica 26 marzo, aderendo alla Giornata FAI di Primavera, il nostro gruppone Fiab Rovigo si è avviato nelle terre di Pontecchio Polesine e di Grompo (Comune di Lusina) con un percorso di circa 55 km tra corsi d'acqua e dimore visitando rispettivamente Ca' Salvioni, Villa Cappello e Villa Grimani, beni appositamente aperti dal FAI Rovigo per l'iniziativa. Un itinerario affascinante, passando per capezzagne e argini, per sterrati e ciclabili alla scoperta di dimore storiche, case padronali e ville, architettura rurale e architettura nobiliare, storie di grandi famiglie che si sono intrecciate inevitabilmente con i corsi d'acqua e con la nostra campagna, secolare richiamo di casate veneziane e sedi di corti agricole. Abbiamo, inoltre, potuto vedere con i nostri occhi esempi di recupero e di volontà di conservazione e memoria, ma anche di impresa, che



valorizzano il nostro territorio, segno di positivo cambiamento culturale.

Domenica 25 giugno, ancora numerosi, abbiamo partecipato all'iniziativa "Alla scoperta di Milani in città. Esplora Rovigo seguendo le tracce del suo artista... in bici!" in collaborazione con Palazzo Roncale, sede espositiva rodigina che, a conclusione dell'interessante mostra Virgilio Milani e l'Arte del '900 in Polesine (che, visto il grande interesse,



riaprirà il 1° settembre fino al 5 novembre), ha chiesto la collaborazione della nostra associazione per far conoscere le opere del grande artista rodigino molto legato alla sua (e nostra) città. Sono tantissime le opere di Milani disseminate sull'intera area urbana (per la verità anche nelle frazioni) che meritano di essere conosciute e scoperte. Ecco quindi l'indovinato, gradito e partecipato connubio visita guidata alla mostra-esplorazione urbana in bicicletta nel centro storico di Rovigo. In sella alle nostre bici, abbiamo percorso non tanti chilometri ma sicuramente densi per un tour cittadino alla scoperta di alcune delle più significative sculture di Virgilio Milani: dalla Fontana della Riconoscenza, biglietto da visita della città da chi arriva in treno, al vicino Teatro Sociale con i suoi altorilievi decorativi, dall'ex Sinagoga, studio del maestro per molti anni, al cimitero comunale custode di molti capolavori, scoprendo molti altri interessanti siti come i bassorilievi a Palazzo Ina, a Palazzo IACP, le restaurate decorazioni dell'ex liceo Celio ora Urban Digital Center. Abbiamo seguito un tratto del Percorso Milani, specificatamente adattato per la nostra uscita, terminando l'escursione con un gelato al gusto "Virgilio Milani", creato appositamente da una nota gelateria cittadina.

Due esempi di uscite che hanno dimostrato quanto gli stessi concittadini apprezzino le opportunità di conoscere il territorio rodigino, scelta di attività associativa avvalorata anche dalla partecipazione di diversi "foresti". Ciò ci incoraggia a perseguire nella direzione di disvelare quanto abbiamo dentro casa e, anche, di tessere relazioni sul territorio. Attività già avviata, questa, da tempo, per esempio con le primaverili "Lente & cordiali" tutte incentrate a scoprire interessanti realtà a distanza chilometrica varia dalla città e con "I venerdì d'agosto. Pedalare sotto le stelle" appuntamenti ormai prossimi. ●



El Canton Ignoranti e felici

È ormai assodato che un po' di ignoranza migliora la vita. Lo attestano anche i proverbi antichi. Si dice, ad esempio: "occhio non vede, cuore non duole".

E se vale per l'occhio, può valere anche per l'orecchio che non sente e, al sommo grado, per la mente che non comprende o non sa. Chi sa, infatti, è pieno di domande senza risposta che lo tormentano.

Qualcuno starà già pensando che sto invecchiando male. Un po' è vero, ma non del tutto.

Molti di voi avranno già capito che amo usare i paradossi per parlare di bicicletta.

Alcuni post su Facebook mi hanno sbloccato i ricordi di quando andavo a lavorare. Per 9 mesi il traffico cittadino era caotico e non c'era verso di trovare scorciatoie o allungatoie scorrevoli, alla fine tutti dovevano fare la loro coda rilassante a qualche semaforo. A nulla servivano i tentativi dei vari Assessori, più o meno competenti, di "fluidificare il traffico".

Poi, dalla metà di giugno e ancor più dal primo luglio, le strade tornavano scorrevoli. Quale mistero si nascondeva dietro questo cambiamento repentino? Erano terminati i lavori per la TAV e per la Filovia? Macché! Erano finite le scuole, dalle materne alle superiori.

A questo punto, se fossi un urbanista, o un amministratore cittadino, avrei pronta la soluzione del problema del traffico. Basterebbe, infatti, chiudere definitivamente le scuole.

Dite che non è possibile perché così verrebbe a mancare l'istruzione e aumenterebbe l'ignoranza?

Ma ho già spiegato all'inizio che le persone ignoranti sono più felici di quelle istruite.

Oppure, come dice Fiab, si potrebbe andare tutti meno in auto e più in bicicletta o con il mezzo pubblico. Così, magari, i ragazzi potrebbero andare a scuola da soli, a piedi o in bicicletta, senza rischiare di essere tirati sotto da qualche automobilista frettoloso, stressato e distratto.

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