

RUOTA LIBERA

Periodico della FIAB

FIAB Verona Amici della Bicicletta APS



PREMIA IL CICLISTA 2023

**IL FALSO MITO
DELLE CICLABILI
CHE SOFFOCANO
IL COMMERCIO**

UN ARTICOLO DAL GIORNALE LINKIESTA
TUTTO DA LEGGERE E... RILEGGERE

**CICLOVIA AIDA
UN GRANDE SUCCESSO**

**ODISSEA BIKE TO WORK
CERCASI POSTO BICI
VIA ROVEGGIA 122**

**PUMS APPROVATO
PARLA IL PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE**

RACCONTI DI VIAGGIO
- VERONA-KLAGENFURT
- LUNGO LA MOSA
- COTECHINO D'AGOSTO



3	IL PUNTO	17	ENIGMISTICA
4	INIZIATIVE FIAB Premia il ciclista 2023	18	CIBO DA VIAGGIO
6	MOBILITÀ Verona in un mondo che pedala: una giornata per parlare di futuro	19	IL LAVORO MOBILITÀ Cercasi posto bici in Via Roveggia n. 122
8	INIZIATIVE FIAB Festa di Ruotalibera e i premiati 2023	22	RACCONTI DI VIAGGIO Cronaca emozionale mia Ciclo-vacanza Verona-Klagenfurt
9	MOBILITÀ Aggiornata la mappa della ciclabilità di verona	24	In bici lungo la Mosa
10	INIZIATIVE FIAB Eurovelo, a che punto siamo?	26	ISOLA IN BICI Dal risotto al tastasal al cotechino d'agosto
12	MOBILITÀ Verona ha il suo PUMS, al via l'attuazione	28	LUPO IN BICI Val d'Ilasi: un sogno realizzato
14	Il falso mito delle piste ciclabili che soffocano il commercio	30	FIAB ROVIGO Che traffico, che smog!
		31	Bici bici bici
		32	EL CANTON

DIRETTORE RESPONSABILE:
Elena Chemello.

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

Hanno collaborato:
Susanna Maggioni, Michele Bresaola,
Fabrizio Fasanella, Luigia Pignatti,
Paolo Pigozzi, Beatrice Virga, Diana Cali,
Franco De Grandis, Adalberto Minazzi,
Alberto Bottacini, Denis Maragno.

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 di Marco Corbellari

Stampa:
CIERRE Grafica s.c. a r.l.
Caselle di Sommacampagna - Verona
Reg. trib. di Verona n. 664 del 16.9.1985
Tiratura 2000 copie
Stampato su carta ecologica T.C.F.
(sbiancata senza l'uso di cloro)

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 - Sede di Verona - VR cod. IBAN: IT10X0503411750000000037232

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.



PROVE TECNICHE DI RESISTENZA CICLABILE

La tragica conta dei morti nel 2023 per incidenti stradali in Italia, aggiornata a metà novembre, parla di 379 pedoni (più di uno al giorno) e 175 ciclisti (più di uno ogni due giorni): numeri impressionanti, percentualmente il doppio della Germania e il triplo del Regno Unito. Sull'urgenza di fermare questa strage sono ormai tutti d'accordo, non però sul come fare. Nello scorso Punto parlavamo di un dibattito parlamentare diviso tra una proposta di legge promossa dal cartello di associazioni "Città 30 Subito" (tra cui FIAB e Legambiente) e portata avanti da un gruppo trasversale di deputati e senatori, che punta sulla moderazione del traffico e su un ridisegno più "democratico" degli spazi stradali; e un disegno di legge governativo per riformare il Codice della Strada che punta invece su sanzioni più pesanti per chi guida in stato di alterazione o usando il telefonino ma non interviene su quella che i dati concreti indicano come principale causa degli incidenti, ovvero l'eccesso di velocità, ma anzi cerca al contrario di limitare l'applicabilità delle ZTL, delle novità del Codice (corsia ciclabile, case avanzate, doppio senso ciclabile, ...) e l'uso dei sistemi di rilevazione della velocità ("autovelox"), con passaggi di "supporto al più debole" quasi surreali come l'obbligo di distanza di 1,5 m da un ciclista durante un sorpasso ma solo "ove le condizioni della strada lo consentano" (!). Ovviamente il governo sta cercando di ostacolare il cammino parlamentare della proposta di legge puntando su una rapida approvazione del disegno di legge; ma quanto sia sbagliato questo approccio, che più che una mossa per la sicurezza delle nostre strade appare un cinico inchino alle pulsioni di un popolo di elettori "piloti", se diventasse legge lo mostrerà purtroppo la realtà dei numeri. Segnaliamo al proposito l'attenta analisi di Edoardo Galatola e Andrea Colombo *Ddl "Sicurezza stradale" del Ministro Salvini: tutto quello che dobbiamo sapere di una riforma che ignora l'analisi scientifica* (al link <https://fiabitalia.it/ddl-sicurezza-stradale-del-ministro-salvini-tutto-quello-che-dobbiamo-sapere-di-una-riforma-che-ignora-lanalisi-scientifica>).

Oltre che sulle norme per la sicurezza stradale, la mano non certo *bike friendly* del governo è calata anche sui finanziamenti per infrastrutture, con i tagli prima di 94 mln€ dal fondo per piste ciclabili urbane (dicembre 2022) e poi di 400 mln€ per il Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche (agosto 2023) adducendo come discutibile motivazione il ritardo di alcune Regioni nelle fasi di appalto e progettazione (ma omettendo che varie altre, come il Veneto che è interessato da ben 5 di queste 10 ciclovie, sono pienamente in linea con le scadenze imposte dal Pnrr).

Tuttavia, di fronte a questo quadro a tinte fosche disegnato da un governo che mostra il suo franco disinteresse per la mobilità sostenibile strizzando anzi l'occhio all'automobilista più retrivo, è interessante notare come si stia organizzando una sorta di "Resistenza Ciclabile" fatta non solo dalle "solite associazioni di settore" (con cui però si sono schierate ad esempio anche l'ANCMA, associazione dei costruttori di mezzi a due ruote, e il Touring Club Italiano) ma anche da una rete di amministrazioni regionali e comunali di vario colore politico che hanno alzato la voce chiedendo un ripensamento di queste scelte e ottenendo finora una – parziale ma significativa – retromarcia sui tagli che permetterà di procedere almeno con parte dei numerosi progetti già messi in campo prima di questo cambio di clima politico. Ci auguriamo che – magari anche con l'aiuto dell'Europa che su queste cose come sempre ci guarda dall'alto – questa Resistenza contro l'inciviltà della legge del più forte cresca ancora, facendo comprendere a chi in questo giro ha la maggioranza in parlamento che forse gli conviene spegnere l'autoradio, scendere dal sedile e risalire in sella per tornare a pedalare tutti assieme.



PREMIA IL CICLISTA 2023 di Redazione

Bici in aumento, ma solo per la benevolenza del meteo.
Ancora lontano il salto di qualità

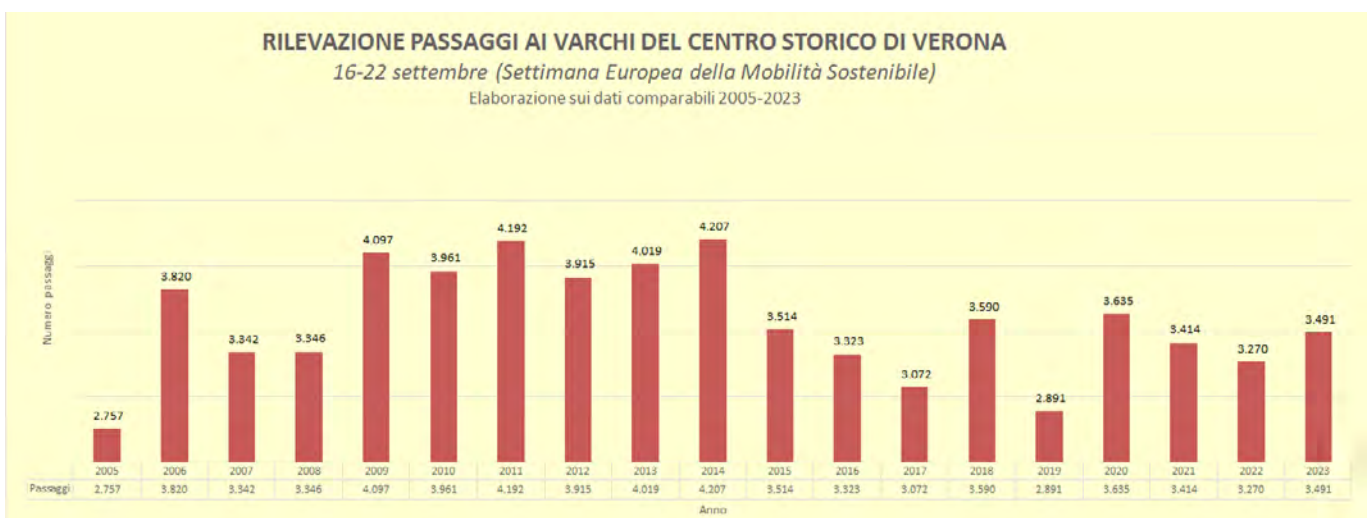


Mercoledì 20 settembre dalle 7.00 alle 9.30 si è tenuta la 19^a rilevazione Fiab Verona "Premia il Ciclista". Una trentina di volontari Fiab insieme a Legambiente, posizionati in nove punti strategici della città - ponti e arterie di passaggio - hanno contato **5.235 passaggi di due ruote**, compresi i 498 passaggi rilevati nella nuova postazione attivata in viale Colombo sulla ciclabile del Saval.

agli 8 varchi consolidati dal 2009 (Castelvecchio, portoni della Bra, ponte della Vittoria, ponte Garibaldi, ponte Navi, ponte Aleardi, viale Piave e corso Milano) si evidenzia un **aumento medio del 6%** rispetto ai 4.457 passaggi del 2022, risultante dai forti incrementi registrati in alcuni varchi, come portoni della Bra (+15%), Castelvecchio (+14%) e ponte Aleardi (+11%) e la riduzione conosciuta su ponte della Vittoria (-9%).

Limitando il campo di analisi

Tirando le somme rispetto l'edizione precedente, si rileva dunque un



VARCO	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022 monopatt.	2023	2023 monopatt.	% sul 2022 (bic)	% sul 2022 (bic)
Castelvecchio	366	565	877	840	1.059	864	1.041	1.132	960	1.071	816	771	822	875	688	832	778	697	50	797	54	+100	+14%
Ponte della Vittoria	639	771	537	617	750	868	787	680	734	714	629	590	565	625	526	615	521	522	40	475	36	-47	-9%
Ponte Garibaldi	275	590	474	368	496	540	504	472	490	543	435	439	400	519	419	534	541	426	13	432	25	+6	+1%
Ponte Navi	448	689	532	464	604	582	661	528	690	660	646	509	505	551	440	577	522	562	56	582	57	+15	+3%
Ponte Alcardi	493	372	271	308	367	377	372	378	296	355	311	334	236	203	312	327	359	16	399	28	+40	+11%	
Portoni della Bra'	536	833	651	749	821	725	827	725	849	864	677	680	544	694	615	765	725	699	84	806	92	+107	+15%
TOTALI	2.757	3.820	3.342	3.346	4.097	3.961	4.192	3.915	4.019	4.207	3.514	3.323	3.072	3.590	2.891	3.635	3.414	3.270	259	3.491	292	+221	+7%
Viale Piave					563	1.093	855	712	678	656	631	614	669	709	580	811	693	774	104	812	142	+38	+5%
Corso Milano					399	365	506	543	520	437	425	389	376	488	374	514	421	413	36	434	-	+21	+5%
TOTALI					5.059	5.419	5.553	5.170	5.217	5.300	4.570	4.346	4.117	4.787	3.845	4.960	4.528	4.457	399	4.737	434	+280	+6%

VARCO	2022	2022 monopatt.	%
Castelvecchio	697	50	7,2%
Ponte della Vittoria	522	40	7,7%
Ponte Garibaldi	426	13	3,1%
Ponte Navi	567	56	9,9%
Ponte Alcardi	359	16	4,5%
Portoni della Bra'	699	84	12,0%
Viale Piave	774	104	13,4%
TOTALI	4.044	363	9,0%

2022	2022 monopatt.	%
697	50	7,2%
522	40	7,7%
426	13	3,1%
567	56	9,9%
359	16	4,5%
699	84	12,0%
774	104	13,4%
4.044	363	9,0%

2023	2023 monopatt.	%
797	54	6,8%
475	36	7,6%
432	25	5,8%
582	57	9,8%
399	28	7,0%
806	92	11,4%
812	142	17,5%
4.303	434	10,1%

del 28 settembre in Biblioteca Civica, dà buone prospettive in tal senso, ci auguriamo di vederle al più presto su strada”.

Rilevante la presenza di monopattini, mediamente il 10% delle bici con una punta del 17% in viale Piave. Da sottolineare, infine, che lo scopo principale dell'artigianale rilevazione Fiab è quello di incontrare e premiare i veronesi che si muovono responsabilmente lasciando l'auto a casa. Anche nell'edizione di quest'anno di Premia il ciclista sono stati distribuiti centinaia di cioccolatini e copie della rivista dell'associazione, Ruotalibera.

piccolo, limitato, aumento di passaggi, con ogni probabilità legato alle giornate stupende che l'inizio di autunno ci ha regalato fino a pochi giorni fa. Non si tratta, purtroppo, del segnale di svolta che ci si potrebbe - e dovrebbe - attendere da una città che marcia convintamente in direzione della mobilità sostenibile.

Cambiamenti di dimensioni così modeste possono essere ricondotti alle normali variazioni indotte dal meteo, che incide negativamente quando fa freddo o piove, oppure fa troppo caldo, mentre quest'anno la rilevazione è stata fatta in condizioni ideali di 19.5°C al mattino presto, poi saliti a quasi 21.0°C alla chiusura delle rilevazioni.

“L'andamento è dunque positivo ma non entusiasmante” ha osservato il vicepresidente Fiab **Giorgio Migliorini**. “Lo stesso display contaciclisti di corso Porta Nuova, dopo aver segnato incrementi del +10% fino a tutto aprile, è andato progressivamente in calo fino al -2% di fine settembre. Forse anche qui hanno inciso il maggio piovoso e luglio e agosto caldissimi, tuttavia i quasi 500 passaggi di viale Colombo/via Da Mosto secondo noi dimostrano che in presenza di infrastrutture di qualità la cittadinanza è pronta a cambiare le abitudini e a mettersi in sella”.

“I dati continuano a parlare di oscillazioni relative perché per osservare salti di qualità nell'uso

urbano della bicicletta devono intervenire cambiamenti significativi nelle condizioni di circolazione” ha commentato il presidente Fiab Verona **Corrado Marastoni**.

“Visto che a Verona manca ancora la volontà di incidere sulla libertà eccessiva dei mezzi privati a motore di muoversi in area urbana, e di applicare le novità del Codice della Strada come il doppio senso ciclabile, che aumentano sensibilmente la praticità e la convenienza del muoversi in bici (nel resto d'Europa funzionano da decenni), al momento tali cambiamenti non possono che venire dallo sviluppo chilometrico della rete ciclabile, e soprattutto, da interventi di completamento della rete stessa. Quanto dichiarato dall'amministrazione anche in occasione del recente convegno “Verona in un mondo che pedala”



VERONA IN UN MONDO CHE PEDALA: UNA GIORNATA PER PARLARE DI FUTURO

di **Corrado Marastoni**

Com'è andato il convegno in cui l'amministrazione ha anticipato i suoi programmi ciclabili

In occasione della SEM (Settimana Europea della Mobilità, 16-22 settembre 2023), per l'amministrazione Tommasi è giunto il momento di parlare, dopo circa un anno e mezzo dall'insediamento, del programma infrastrutturale – ambizioso sia per investimenti che per risultati attesi – con cui nel prossimo biennio intende estendere e ricucire la rete ciclabile cittadina di Verona. Per questo, grazie al supporto di AGSM AIM Energia, nel pomeriggio di giovedì 28 settembre è stato organizzato con noi di FIAB Verona il convegno “Verona in un Mondo che Pedala”, dove un'anticipazione delle linee essenziali di questo programma è stata preceduta da una serie di interventi di alto livello sui vari aspetti che contribuiscono allo sviluppo della mobilità sostenibile in ambito cittadino. In una gremita sala Farinati della Biblioteca Civica sono stati invitati a parlare **Elisa Gallo**, giornalista e attivista torinese, esperta di comunicazione e membro del consiglio nazionale di FIAB; **Andrea Colombo**, esperto di mobilità sostenibile, già assessore a Bologna



e attualmente project manager della Fondazione Innovazione Urbana promossa da comune e università felsinei; **Matteo Dondè**, architetto milanese tra i principali progettisti di sperimentazioni urbane; e **Roberto Di Bussolo**, ingegnere responsabile del settore Mobilità Sostenibile del Comune di Venezia. Dopo l'intervento conclusivo di **Tommaso Ferrari**, assessore a Mobilità e Transizione ecologica del Comune di Verona, è stato dato spazio a numerose

domande e considerazioni da parte del pubblico. L'incontro è stato moderato dal consigliere comunale **Michele Bresaola**.

Diamo ora un breve resoconto dei singoli interventi, tutti di particolare interesse e suggestione.

Elisa Gallo: parlare di bicicletta nel modo giusto. C'è un duplice punto di partenza per una buona comunicazione: da un lato capire che per la gente non è facile uscire da una visione ancora auto-centrica, dunque ci vuole pazienza e attenzione ad argomenti e toni; dall'altro l'evidenza che il traffico a motore causa inquinamento atmosferico e pericolosità stradale con morti e feriti, dunque urge trovare una via d'uscita che ridia qualità di vita alle nostre città. Ora, il fatto che questa via d'uscita sia proprio l'investire in mobilità sostenibile redistribuendo più democraticamente lo spazio stradale e liberare spazi per la socialità sottraendoli via via a parcheggi e traffico non è immediato da comprendere, ma va fatto capire con una scelta accattivante di termini e immagini



che stimoli l'immaginazione e generi desiderio. Questa comunicazione deve essere fatta "prima-durante-dopo" un evento: ovvero prima (annunci dati nei modi e tempi giusti), durante (cronaca e visibilità) e dopo (parlare di com'è andata soffermandosi sui lati di successo). In generale, poi, attenzione al tono che si usa: più che di "ciclisti", "automobilisti", "pedoni" etc meglio parlare di "persone che usano la bici, l'auto, che vanno a piedi"; parlare di mobilità "sostenibile/attiva" anziché "dolce/lenta"; preferire una visione positiva alle polemiche e critiche.

Andrea Colombo: la Città 30 per le persone. La grande maggioranza degli incidenti avviene nelle città, ed è causata principalmente da velocità e distrazione; essere investiti a 50 km/h è come cadere dal 3^a piano di un palazzo, si muore 9 volte su 10, mentre a 30 km/h è come cadere dal 1^a piano, i tassi si invertono. Tutto questo spiega perché è necessario andare verso la Città 30. Tuttavia, come una buona torta, la Città 30 deve essere preparata con quattro ingredienti tutti importanti: Regole, Controlli, Ridisegno di spazi e strade, Comunicazione e condivisione. 1. Regole: mentre prima i 50 km/h erano la norma e i 30 l'eccezione (nelle Zone 30), ora i 30 sono la norma e i 50 l'eccezione (solo in alcuni assi di scorrimento, dove serve separare i diversi tipi di utenti della strada). 2. Controlli: necessari, ma meglio spostare la Polizia Locale nelle zone a 30 km/h dove la gente vive, lasciando eventualmente rilevatori automatici di velocità negli assi di scorrimento a 50 km/h. 3. Modificando la struttura di strade e spazi pubblici a vantaggio delle persone (Bologna ci investirà qualcosa come 24 mln€ nel prossimo triennio), la Città 30 più che "essere" un limite mostra che in realtà con essa vengono tolti tanti limiti: si può tornare ad andare a scuola a piedi o in bici, a godere di spazi prima monopolizzati da stalli di sosta e traffico caotico, e così via. 4. Servono campagne di qualità per contenuti e forma, con grafiche accattivanti e modulabili; per questo progetto (si veda il sito www.bolognacitta30.it)

[bolognacitta30.it](http://www.bolognacitta30.it)) il *claim* generale è "Più spazio alle persone" che però può essere rimodulato come "Più spazio a chi va in bici" etc.

Matteo Dondè: mettere la gente al centro delle nostre città. A causa dell'inopinato ritrovamento di un ordigno bellico nei paraggi di Brescia, il traffico ferroviario sulla linea Milano-Verona è stato bloccato impedendo a Matteo Dondè di raggiungere il convegno; tuttavia con un collegamento telefonico è stato possibile sentire almeno a voce qualche minuto di quanto egli voleva mostrarci. E l'intervento di Matteo è stato come al solito ricco di dati che spiegano la necessità di svoltare quanto prima verso un modello di città più a misura delle persone.



Visto che l'80% dello spazio pubblico delle nostre città è dato dalle strade, è proprio dallo spazio stradale che questa svolta deve partire, affinché ad esempio i bambini tornino ad andare a scuola da soli (ora da noi sono il 7%, contro l'oltre 40% di Germania e Inghilterra dove i morti per incidenti sono percentualmente meno della metà che da noi). La svolta sulle strade, che deve puntare alla riduzione di velocità e a una "democratizzazione" dello spazio – ora per l'80% dedicato alle auto – può magari avvenire tramite un intervento di *urbanismo tattico* (se ne vedono vari nel sito www.matteodonde.it) che trasforma una zona di traffico

o parcheggio in una zona calma e gradevole, ricca di colori e adatta agli incontri personali e al gioco dei bambini.

Roberto Di Bussolo: Venezia e la mobilità, una sfida di sostenibilità tra acqua e terraferma. Chi parlando del Comune di Venezia pensa solo alla città storica sull'acqua con le gondole sul Canal Grande non considera la grande estensione della sua parte di terraferma, che attorno a Mestre raccoglie un vasto agglomerato urbano densamente abitato e infrastrutturato. Da quasi un trentennio, su questa ampia parte di terraferma le amministrazioni di ogni colore politico hanno investito importanti risorse per creare una rete ciclabile continua e capillare; tuttavia, nonostante l'ingente sforzo in infrastrutture ciclabili le loro percentuali di utilizzo non decollavano come atteso. Allora la città si è cimentata in un ulteriore sforzo di *social marketing* per stabilire in città un clima *bike-friendly* anche al di là della mobilità ciclistica, coinvolgendo per quanto possibile gli stessi cittadini: esempi ne sono il progetto "La mia Scuola è in Classe A" per la messa in sicurezza e abbellimento delle strade scolastiche su idee dei ragazzi e loro genitori; e il vasto programma "Venezia in Bici" con una miriade di iniziative culturali e materiali, tra cui ad esempio un gradito *bike sharing* comunale fatto in soli tre mesi durante il periodo del Covid e oltre 500 rastrelliere "modello Verona" distribuite su tutto il territorio comunale. Non viene comunque trascurato l'impegno parallelo di estendere e completare la rete ciclabile con percorsi di alta qualità perlopiù separati dal traffico, con grande cura della continuità e dell'evidenza di attraversamenti e intersezioni con esteso uso della colorazione dell'asfalto, sia per aumentare la sicurezza che per gratificare chi sceglie di muoversi in modo sostenibile. ●

Video integrale del convegno

<https://www.youtube.com/watch?v=PB1H0RLBpTM>

FESTA DI RUOTALIBERA E I PREMIATI 2023

di **Giorgio Migliorini**

Ci sono delle volte in cui per organizzare un evento ti sforzi di fare tutto al meglio, grande impegno in anticipo, qualche idea innovativa. Altre volte ci arrivi un po' stanco e organizzzi "di mestiere".

Un po' di copia incolla degli eventi precedenti. Quest'anno devo dire è andata la seconda versione, nessuna particolare novità. Sorpresa: la partecipazione è stata molto più numerosa e sentita, si è visto già dal primo pomeriggio con la sede piena e rimbombante dal chiacchericcio. L'ambiente si è silenziato solo dopo l'aperitivo grazie ai 4 kg di risotto serali spazzati via in breve tempo.

Non solo ciacole però! Come sempre abbiamo avuto due momenti importanti. Nel primo Corrado ci ha fatto il quadro sulla situazione e le prospettive della mobilità in bici partendo dalla città per passare alla provincia, alla regione e alla situazione nazionale.

In sintesi in città le prospettive sono buone (pur consapevoli di tutti i tempi degli iter tecnici e burocratici), in provincia permane una sostanziale assenza di iniziative, la regione sta completando alcune opere importanti, Treviso-Ostiglia in primis, sul piano nazionale si teme invece una riduzione degli investimenti ma soprattutto un arretramento culturale a livello legislativo.

Il secondo momento è stato quello della premiazione a chi si è distinto



a favore della mobilità ciclistica. Un premio è andato al nostro socio Marco Tosi infaticabile tracciatore di percorsi che dopo aver cominciato con la mitica Tappeiner sfruttando la grande conoscenza dei luoghi e le sue capacità informatiche ha tracciato i percorsi che ci consentono di girare la Valpolicella in lungo ed in largo. Inoltre negli ultimi mesi i comuni delle zone risorgimentali hanno commissionato a Fiab Verona un gigantesco lavoro sui percorsi storici più significativi compresi fa Pastrengo a nord e Mantova a sud. Marco non si è accontentato della semplice tracciatura e la ha corredata anche di preziose note storiche lasciando stupefatta la committenza. Lavoro veramente pregevole, sul sito di Fiab Verona potete trovare tutte le indicazioni.

Altro premio all'amico e socio architetto Bert Bertaso che attualmente lavora al

Comune di San Martino BuonAlbergo. A lui dobbiamo la progettazione e realizzazione in tempi brevi del collegamento ciclabile dall'inizio di San Martino fino al confine con Verona ovvero la rotonda antistante lo stabilimento AIA. Da qui, forse non tutti ancora lo sanno, parte una ciclopedonale che sottopassa la tangenziale per sbucare in via Marotto zona fondo Frugose. La bontà del lavoro si spiega perché Berto non si limita a progettare ma ogni giorno va al lavoro in bici da borgo Venezia a San Martino. Vivendo in prima persona le tribolazioni del ciclista urbano sa come una buona progettazione e realizzazione fa la differenza sul successivo utilizzo delle ciclabili ed è proprio per questo che ci è sembrata la persona giusta da premiare.

A conclusione qualche nota di ottimismo, finché avremo persone come Marco e Berto siamo sicuri che qualcosa di buono ci riserverà il futuro.



AGGIORNATA LA MAPPA DELLA CICLABILITÀ DI VERONA di Redazione

FIAB Verona, in collaborazione con Scripta edizioni, il Comune di Verona e lo Iat, ufficio Informazione e Accoglienza Turistica di Verona ha aggiornato al 15 giugno 2023 la mappa della mobilità ciclistica cittadina inserendovi le ultime novità della rete ciclabile sulle nostre strade. E' il frutto di un lavoro impegnativo ma importante finalizzato ad invitare all'uso della bicicletta per vivere la città, sia come residenti che come visitatori o turisti.

La mappa viene proposta in due forme: standard, reperibile anche in forma cartacea presso lo IAT di palazzo Barbieri o presso la nostra sede Fiab, ed estesa, solo in forma digitale, con la descrizione di un'area allargata rispetto alla versione standard.

Tra le novità anche un QRcode per collegarsi al sito del Bike Sharing e la traduzione in inglese, che sarà molto utile per i tanti turisti.

Oltre a riportare con l'icona blu i luoghi più importanti per la vita a Verona (come la stazione, gli ospedali, le porte, le piazze maggiori) e con l'icona gialla le direzioni di mobilità cittadina (borghi e quartieri) e metropolitana (comuni limitrofi), la mappa è stata arricchita con l'icona marrone delle principali indicazioni cicloturistiche. Questo permette una comoda visualizzazione della direzione di entrata-uscita dalla città verso le mete più desiderate dal cicloturismo come il lago di Garda, l'Adige Nord verso Trento e il Brennero, l'Adige Sud verso Legnago e Rovigo ma anche verso Rosolina Mare e Chioggia, la ciclovia AIDA – Alta Italia da Attraversare delle grandi città del Nord Italia che conduce verso ovest a Brescia e Milano e verso est a Vicenza, Padova e Venezia, e altre.

“Spostarsi in bicicletta è un modo per muoversi ma anche per vedere e scoprire il territorio in maniera diversa – ha affermato l'assessora alla

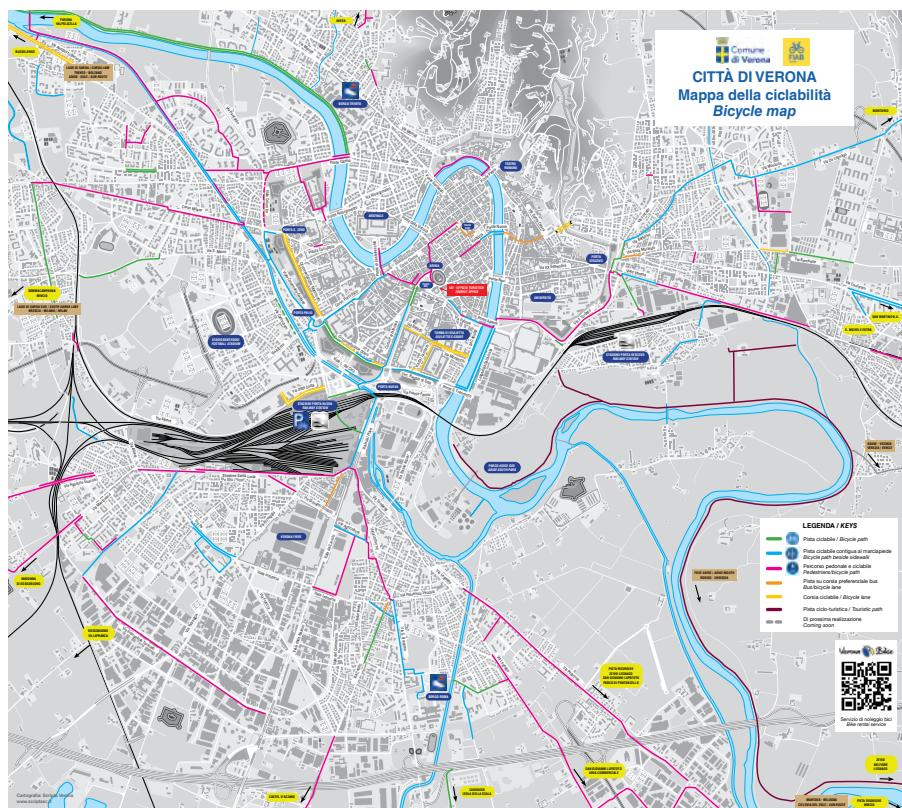


Cultura Marta Ugolini, intervenuta alla presentazione –. Presentare questo aggiornamento vede insieme turismo e i trasporti urbani in quella che vuole essere un'integrazione sempre più stretta tra turisti, residenti e utilizzatori della città, come gli studenti o i lavoratori”.

“L'obiettivo dell'Amministrazione è di mantenere la mappa sempre aggiornata – ha detto l'assessore alla Mobilità Tommaso Ferrari -. Puntiamo entro quest'anno a definire e lanciare il progetto per una nuova ciclabilità a Verona con nuovi percorsi e nuovi chilometri ciclabili. Crediamo fortemente, e i dati lo dimostrano, che il cicloturismo sia una tematica in aumento, un fenomeno che altri paesi europei stanno valorizzando, una forma di uso sostenibile locale”.

“L'aggiornamento della mappa della ciclabilità di Verona – ha spiegato il consigliere Michele Bresaola - è un servizio di supporto al cicloturismo, un modo di viaggiare e visitare luoghi in forte espansione e che rappresenta per Verona, al centro di importanti crocevia di rango europeo, nazionale, regionale e provinciale, un'opportunità per il progresso economico e la promozione culturale e territoriale”.

“Era giunto il momento di aggiornare ulteriormente la mappa – il commento del presidente Corrado Marastoni -. È stato fatto grazie alla sinergia con lo IAT, realizzandone una che risulta essere equilibrata tra l'uso quotidiano della bicicletta e il cicloturismo”.



EUROVELO, A CHE PUNTO SIAMO?..... di Susanna Maggioni

News dalla conferenza Eurovelo 2023 di Smirne

Susanna Maggioni, presidente di FIAB Treviso oltre che vicecoordinatrice delle FIAB venete e consigliera nazionale FIAB, ha accettato il nostro invito di raccontarci com'è andata la conferenza annuale di Eurovelo che quest'anno si è tenuta in ottobre a Smirne, in Turchia. Ringraziamo Susanna e ne pubblichiamo con piacere il reportage.



Eurovelo, la più estesa rete internazionale di ciclovie al mondo, figlia di un'idea di Europa unita degli anni '90, attraversa l'Europa da nord a sud e da est a ovest. La FIAB ne è il coordinatore per l'Italia, dove i 3 attuali percorsi che la attraversano (la Ciclovie del Sole EV 7, la Mediterranea EV 8 e la Romea Francigena EV 5) ammontano a oltre 4000 chilometri. Ogni anno la ECF (European Cyclists' Federation) organizza una conferenza per fare il punto sullo sviluppo della rete e sui numerosi temi che ruotano attorno all'idea della rete stessa. Quest'anno la conferenza si è svolta a **Izmir (Smirne)**, in Turchia, lungo l'EV 8: per FIAB vi abbiamo partecipato io e il segretario della Federazione Michele Mutterle, insieme a circa 200 persone da tutta Europa.

I lavori si sono aperti il 10 ottobre con l'Assemblea di Eurovelo, cui erano invitati i coordinatori e i centri di coordinamento nazionali, oltre a osservatori di Romania, Svezia, Estonia e Albania. All'assemblea hanno partecipato 38 persone in presenza e 20 online, in rappresentanza di 23 NECC (Coordinatori e Centri di Coordinamento Nazionali). A questo link si possono trovare tutti i materiali: https://pro.eurovelo.com/news/2023-10-24_spotlight-on-the-eurovelo-general-meeting-2023. L'assemblea ha votato all'unanimità per accogliere il nuovo NECC di Bosnia-Herzegovina. Poi microfono aperto per raccontare di successi e sfide di ogni NECC: ho potuto così parlare del grande successo per FIAB che **la rete Eurovelo sia entrata insieme alla rete Bicalitalia a far parte del PGMC** (Piano Generale della Mobilità Ciclistica) approvato dal precedente governo. Per quanto riguarda invece le sfide, vi è **il taglio da parte del**

- 1 Atlantic Coast Route
- 2 Capitals Route
- 3 Pilgrims Route
- 4 Central Europe Route
- 5 Via Romea (Francigena)
- 6 Atlantic - Black Sea
- 7 Sun Route
- 8 Mediterranean Route
- 9 Baltic - Adriatic
- 10 Baltic Sea Cycle Route
- 11 East Europe Route
- 12 North Sea Cycle Route
- 13 Iron Curtain Trail
- 14 Waters of Central Europe
- 15 Rhine Cycle Route
- 17 Rhone Cycle Route
- 18 Meuse Cycle Route



nuovo governo dei fondi alle regioni che erano stati stanziati all'interno del PNRR, su cui le regioni facevano affidamento. Tra le altre conseguenze negative, ciò sta causando in particolare un rallentamento nello sviluppo della proposta di FIAB per **un nuovo percorso Eurovelo dalle Alpi al Mare, da Monaco alla Puglia**. Questo percorso è in uno stato avanzato di sviluppo, e la Costa Adriatica è assolutamente il tracciato più scaricato e ricercato sul sito Bicalitalia, sia da italiani che da stranieri. A ogni modo è positivo il fatto che, contrariamente all'attuale governo, le regioni si rendano perfettamente conto del potenziale del tracciato e siano disponibili a trovare comunque i fondi attingendo anche alle proprie risorse.

La conferenza di Eurovelo & Cicloturismo si è aperta ufficialmente mercoledì 11 ottobre, con un ricevimento presso un sito di archeologia industriale trasformato in

centro polivalente, la Gas Factory. Qui gli ospiti e i delegati hanno avuto la possibilità di fare *networking*, con il sottofondo di un quartetto d'archi femminile, accompagnati da ottimo vino turco e *finger food* tipico. Io e Michele Mutterle abbiamo fatto rete con la rappresentante austriaca e coi rappresentanti tedeschi, nell'ottica di lavorare all'itinerario Dalle Alpi al Mare.

Il ricevimento ha anche visto la cerimonia di ri-certificazione di EuroVelo 13 – Iron Curtain Trail (Cammino della Cortina di Ferro) quale Percorso Culturale del Consiglio d'Europa.

Il 12 ottobre è poi partita la Conferenza vera e propria (qui sono disponibili programma e presentazioni: <https://www.euroveloconferenceizmir.com/programme/>) con interventi, in una sala gremita, del Presidente di ECF Henk Swarttouw e di autorità locali e nazionali turche.



La prima sessione plenaria è stata introdotta da **Pinar Pinzuti**, notissima esperta di progetti di comunicazione di cicloturismo oltre che membro del Consiglio Eurovelo, che ha orgogliosamente ricordato che la “Fancy Women Bike Ride” nata proprio a Smirne grazie a lei e a Sema Gür, vede ora 60.000 donne pedalare nello stesso giorno in tutto il mondo; e da **Alex Crevar**, giornalista statunitense/sloveno, sul tema del cicloturismo quale nuova prospettiva nella valorizzazione del patrimonio culturale.

La seconda sessione plenaria ha avuto come tema “*Portare il cicloturismo più in alto nell’agenda politica*”, e ha visto la partecipazione di Jill Warren, CEO di ECF, Stefano Dominioni del Consiglio d’Europa, Michael Cramer ex parlamentare europeo e fondatore della Berlin Wall Trail, Valentina Superti della Commissione Europea, Alessandra Prinate direttrice della UNWTO, l’agenzia delle Nazioni Unite che promuove il turismo sostenibile e responsabile, e Ioannis Pappas, del Consiglio Globale per il Turismo Sostenibile (GSCT). Per la Turchia hanno partecipato il ministro della Cultura e Turismo, il ministro dell’Ambiente, e come moderatrice Elif Balci Fisonoglu, vice-direttore generale dell’Agenzia Turca per lo Sviluppo e Promozione del Turismo.

Le sessioni parallele sono state altrettanto ricche di spunti e contenuti. I temi affrontati erano: *Prodotti ciclistici che promuovono il patrimonio culturale*, con lezioni da tutta Europa; *Pedalarre nella natura, tra utilizzo e protezione*, a cui ha partecipato Michele Mutterle (“La bici può essere il mezzo ufficiale per l’accesso ai patrimoni naturali e l’incentivo al cicloturismo potrebbe essere una motivazione per fermare/rallentare l’espansione urbana”); *Strategie di marketing per attrarre nuovi ciclisti* (a cui ho partecipato io: bellissimo il progetto ungherese di ciclovacanze per bambini e ragazzi dai 12 ai 18 anni); *Strumenti per comunicare il ciclismo e il patrimonio culturale*; *Servizi per il cicloturista: come migliorare l’accesso ai siti archeologici/naturalistici/storici*; ed infine, *Reti di ciclovie: un collegamento tra il patrimonio rurale e urbano*, alla quale il nostro Michele Mutterle ha presentato sinteticamente il **progetto AIDA**, riscuotendo un notevole successo e interesse.

La sessione plenaria conclusiva è stata *Trend e opportunità nel cicloturismo, cosa ci riserva il futuro*. In sintesi si è detto: è giusto sviluppare il cicloturismo anche in aree naturali, con attenzione alle diverse utenze, ad esempio - poiché il 76% viene speso localmente - proponendo percorsi family-friendly; grande sviluppo della

bici gravel, ma puntare all’inizio a percorsi brevi e non troppo impegnativi per avvicinare nuovi utenti; il cambiamento climatico favorirà il cicloturismo anche al nord e in quota, ma allo stesso tempo in sud Europa alcune regioni stanno rinunciando a promuovere il cicloturismo in estate.

La conferenza si è chiusa mettendo ulteriormente in luce la squisita ospitalità turca; una cena di gala allestita nell’Agorà, lo straordinario e scenografico sito archeologico della città, con una band di 14 musicisti e cantanti, e balli scatenati.

La mattina dopo, gli assonnati partecipanti sono stati accompagnati dai membri delle associazioni locali in una “visita tecnica”: la città ha messo a disposizione un centinaio di bici del bike sharing municipale sulle quali si è pedalato sul lungomare, lungo l’EV 8, per poi attraversare il golfo a bordo di un ferry, e fare rientro all’hotel sede della conferenza per un ultimo memorabile pranzo. Abbiamo avuto così la possibilità di apprezzare lo sforzo che questa metropoli sta compiendo per incentivare la ciclabilità: ciclabili protette (circa 110 km in tutta la città); un bike sharing che oltre alle bici mette a disposizione, tramite app, anche tandem, motorini e scooter elettrici; “bike box” nei punti di interscambio modale; “foot and hand stands” installati ad alcuni incroci per permettere ai ciclisti di non dover mettere il piede a terra. Infine abbiamo particolarmente apprezzato il fatto che le bici si possano trasportare a una tariffa simbolica di 15 cent di lira turca (una lira vale circa 3 cent di euro) su tutti i mezzi di trasporto cittadini, metro, traghetti, autobus ecc. ●

90.000 km	Lunghezza della rete quando sarà completata	56.000+ km	Lunghezza attuale
64.00%	Della rete è pedalabile	11.00%	Aumento del traffico sui percorsi EuroVelo da gennaio a dicembre 2022, in confronto al 2019
1.800.000+	Visitatori della piattaforma web EuroVelo nel 2022	40.500+	Download di tracce GPX dalla fine di luglio a dicembre 2022
23	Centri di Coordinamento Nazionali EuroVelo (NECCs)	550+	Partecipanti registrati per l’evento online per i 25 anni di EuroVelo
19	Paesi con un programma di servizi per i ciclisti nazionale	69	Offerte prenotabili su EuroVelo.com
1	Manuale con Opportunità di Business aggiornato	596	Donazioni effettuate per sostenere il lavoro di EuroVelo



VERONA HA IL SUO PUMS, AL VIA L'ATTUAZIONE

di **Michele Bresaola**

Presidente commissione consiliare Mobilità, strade Traffico del Comune di Verona

Lo scorso 12 ottobre 2023 il Consiglio Comunale di Verona ha approvato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile. Il PUMS è uno strumento di pianificazione che definisce azioni ed una strategia per raggiungere gli obiettivi prefissati. I grandi obiettivi generali da perseguire sono quelli di riduzione del traffico sulle nostre strade, dell'inquinamento dell'aria e dell'impatto ambientale complessivo della mobilità, a favore di un maggiore utilizzo del trasporto pubblico, della bicicletta, dei piedi e delle altre forme di mobilità sostenibile di sostegno.

Ciò non significa muoversi meno, bensì muoversi meglio.

L'orizzonte che deve guardare la nostra città è quello delle città italiane ed europee più all'avanguardia, in cui



Michele Bresaola

si pianifica il governo del territorio, lo sviluppo urbanistico e le politiche di mobilità della città per diminuire l'uso

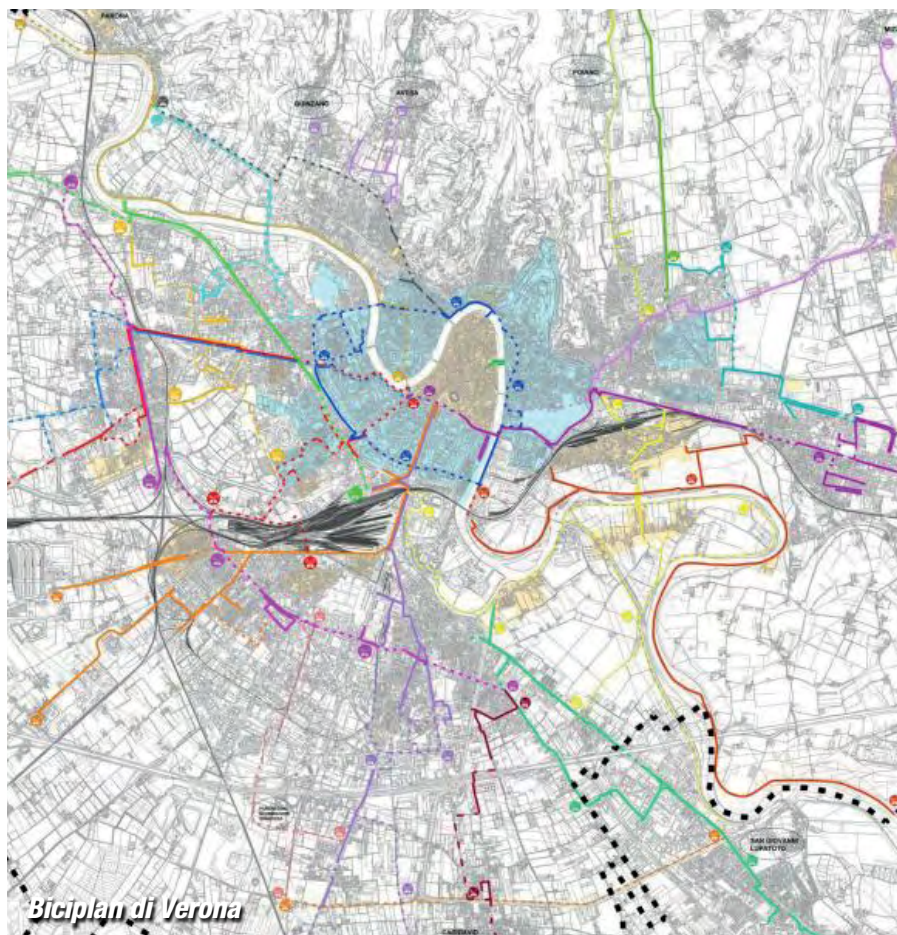
dell'auto per gli spostamenti urbani, rendere efficiente e vantaggioso il trasporto pubblico, rendere sicuro e confortevole muoversi in bicicletta, moderare la velocità del traffico con le zone 30, isole ambientali e strade scolastiche, aumentando la qualità dell'arredo urbano e favorendo la riappropriazione degli spazi pubblici da parte delle persone, riequilibrando l'uso degli spazi pubblici, che sono un bene collettivo e limitato.

Orientare la mobilità cittadina verso la sostenibilità globale non può prescindere da un potenziamento della mobilità ciclistica, che è un insieme di infrastrutture, quali le piste ciclabili e le altre possibilità definite dal Codice della Strada, di politiche, quali la formazione di un clima positivo per una città amica della bicicletta.

La bicicletta è il mezzo più efficiente per eseguire degli spostamenti nel raggio di 3/4 chilometri.

La nostra città è in una fase dove servono forti investimenti finanziari per l'implementazione della rete ciclabile urbana: significa dare continuità a tratti di piste ciclabili presenti lungo le direttrici verso la città e tra i quartieri, elevare lo standard progettuale e di qualità delle ciclabili.

Il PUMS contiene al suo interno uno specifico piano che analizza la ciclabilità di Verona, si chiama Biciplan. Il Biciplan è stato costruito negli anni scorsi con la precedente Amministrazione Comunale con un processo di coinvolgimento dei Comuni contermini, le Circoscrizioni cittadine e l'associazionismo veronese, in primis FIAB Amici della Bicicletta Verona. Ne sono risultati 24 itinerari ciclabili che riprendono in parte quelli esistenti, dando continuità a tratti disuniti. L'obiettivo è quello di raddoppiare gli attuali 100 chilometri di ciclabili per superare quota 200 chilometri nel giro di una decina di anni.





Esempio di pista ciclabile in sede propria: ingresso da via Croce Bianca



Esempio di percorso promiscuo ciclo-pedonale: Parco Santa Teresa

Rispetto al Bicipan ereditato dalla precedente Amministrazione, la Giunta Tommasi ha deciso di:

- rinforzare la sezione normativa con le indicazioni progettuali contenute nell'abaco di progettazione delle piste ciclabili del Piano degli Interventi di Verona, che punta all'alta qualità progettuale delle ciclabili (spazi generosi, ciclabili rettilinee, attraversamenti ciclabili sicuri, eccetera);
- aggiornare la sezione normativa, elencando le novità normative introdotte negli ultimi anni per sviluppare la ciclabilità diffusa, ossia le corsie ciclabili valicabili, le zone scolastiche, le case avanzate;
- sviluppare maggiormente le zone 30 nei quartieri, andando incontro e ascoltando le tante proposte arrivate nella fase partecipativa del piano, sia dalle Circoscrizioni che dalla cittadinanza, singola e associata. Sono state pertanto pianificate altre 10 nuove zone 30 nei quartieri di Verona est, ovest, nord e sud.

L'Amministrazione sta ora seguendo la progettazione preliminare degli itinerari del Bicipan, in parallelo con le Circoscrizioni interessate e FIAB Amici della Bicicletta. E' infatti fondamentale passare dal piano al progetto, con uno sguardo attento di chi vive la strada e i quartieri ogni giorno.

L'Amministrazione sta già mettendo a bilancio importanti finanziamenti

per poter realizzare, appena finite le varie fasi delle progettazioni, le nuove ciclabili, dando priorità agli itinerari che collegano i quartieri da e verso il centro città e i quartieri l'uno con l'altro, soprattutto nelle funzioni principali come servizi sanitari, scuole, luoghi di aggregazione sociale e impianti sportivi. Oltre a questo si stanno ovviamente portando avanti i progetti che coinvolgono altri Enti: è il caso della ciclabile che verrà ricavata sul Canale San Giovanni del Consorzio di Bonifica Veronese, tra Chievo e Corso Milano; è il caso del nuovo argine destro dell'Adige, dal Ponte San Francesco, lungo Basso Acquar e Pestrino, verso Porto San Pancrazio e il Lazzaretto, ove sarà qualificante l'intervento di recupero del compendio ex Caserma e Forte Santa Caterina al Pestrino, sostenuto dal PNRR (Piano nazionale di ripresa e resilienza).

Stanno inoltre proseguendo i cantieri di interventi già progettati in passato come il completamento della ciclabile della Valpantena tra Quinto e via Fincato e il completamento della ciclabile del canale Camuzzoni, tra via San Marco e la stazione e quella del canale Biffis, da via Turbina sino a Piazza Chievo.

L'anno prossimo, invece, partiranno i lavori per nuove piste ciclabili e corsie ciclabili in Borgo Roma grazie ai finanziamenti PNRR di rigenerazione urbana dei complessi di case popolari Azzolini di Tomba e quelle di Tombetta. ●

APPROVATO DOPO TANTI ANNI

Il 12 ottobre 2023 con 26 voti favorevoli e 3 astenuti il Consiglio comunale di Verona ha approvato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, un documento fondamentale per partecipare ai bandi europei e aggiudicarsi i fondi per le infrastrutture e politiche di mobilità. Rispetto al PUMS redatto in prima battuta dalla precedente Amministrazione, insieme alla Società Sintagma S.r.l. di Perugia che si è aggiudicata il bando, quello approvato dal Consiglio comunale di questa sera presenta delle modifiche recepite in fase di raccolta delle osservazioni e delle segnalazioni delle circoscrizioni e attraverso il contributo delle associazioni del territorio.

Una nota del Comune ha fatto sapere che "Il percorso e il futuro della mobilità sostenibile e del trasporto pubblico sarà rimodificato in coerenza con il Piano di Assetto del Territorio, la cui revisione partirà a breve".

Secondo l'assessore alla Mobilità Tommaso Ferrari: "In un anno questa Amministrazione ha già avviato un percorso che punta a fare e non solo a parlare delle infrastrutture di cui necessita il nostro territorio. La scelta della nuova Amministrazione di non azzerare l'iter già avviato in passato ma di proseguirlo modificandolo in corso d'opera va nella direzione non solo di dare alla città tutti gli strumenti per rivedere e migliorare la mobilità cittadina, spostamenti, mezzi e infrastrutture, al fine di promuovere gli spostamenti sostenibili, ma anche di metterla nelle condizioni di ottenere investimenti e accedere a fondi europei per realizzarne le opere, che devono far parte di una progettualità".

Le principali modifiche al PUMS riguardano: aumento delle Zone 30, l'estensione dell'abbattimento delle barriere architettoniche, l'utilizzo dell'urbanismo tattico, il potenziamento della sicurezza stradale davanti alle scuole con interventi di tipo strutturale, l'attuazione di precise politiche di *mobility management* aziendale.

IL FALSO MITO DELLE PISTE CICLABILI CHE SOFFOCANO IL COMMERCIO

di **Fabrizio Fasanella**

Quella che segue è la riproduzione integrale dell'articolo di Fabrizio Fasanella apparso sul giornale Linkiesta del 26 ottobre 2023 e raggiungibile inquadrando il codice QR qui accanto. Per gentile autorizzazione dell'autore e della redazione della testata possiamo offrirne la lettura sulla nostra rivista a tutti i soci e lettori, che invitiamo a seguire il giornale per eventuali aggiornamenti: <https://www.linkiesta.it>. Nella sua essenzialità, completezza e chiarezza crediamo rappresenti una tappa fondamentale nella diatriba che troppo spesso vede contrapporre la ciclabilità allo sviluppo del commercio in ambito urbano.

<https://www.linkiesta.it/2023/10/piste-ciclabili-commercio-fatturato-negozi-mobilita/>



Linkiesta

Dati alla mano, i ciclisti urbani spendono più soldi rispetto agli altri utenti della strada e gli esercenti tendono a sovrastimare la quantità di clienti-automobilisti. Ma in Italia le polemiche sono ancora più accese che altrove: la colpa è anche della carenza di studi sul territorio nazionale

Sul web circola spesso un virgolettato provocatorio, attribuito a Sanjay Thakrar (Ceo di Euro Exim Bank Ltd), che esordisce con: «Un ciclista è un disastro per l'economia di un Paese». La dichiarazione, diventata virale sui social media, prosegue elencando i motivi che giustificano la frase iniziale: «Non compra auto e non chiede soldi in prestito per acquistarne una. Non paga polizze assicurative. Non compra carburante, non paga per sottoporre l'auto alla necessaria manutenzione e riparazione. Non utilizza parcheggi a pagamento. Non causa incidenti rilevanti. Non richiede autostrade a più corsie. Non diventa obeso».

Per quanto la seconda parte possa risultare veritiera, la falsa convinzione che i ciclisti e le ciclabili facciano male all'economia può avere un impatto (negativo) sulle decisioni delle amministrazioni nazionali e locali in fatto di mobilità sostenibile. Non ci riferiamo a Matteo Salvini che risponde alle critiche sulla pericolosità delle auto dicendo: «Milano è la capitale del lavoro, lasciateci lavorare». Il punto focale della questione è che, contrariamente alle urla di molti commercianti indignati per una bike lane e l'eliminazione dei parcheggi, le infrastrutture per le biciclette generano conseguenze positive sul fatturato dei locali vicini.

Chi pedala ha una notevole propensione al consumo, e – come si legge in un nuovo report del network Dutch cycling embassy – compra localmente e abitualmente. Inoltre, è un consumatore più fedele rispetto a un automobilista o un motociclista. Un chilometro percorso in bici, spiega il report, innesca un beneficio

economico di sessantotto centesimi, contro i trentasette centesimi dell'auto e i ventinove centesimi degli autobus. Un ciclista spende meno nella sanità, ma visita i negozi più frequentemente e, soprattutto, agilmente. I mezzi sostenibili hanno la velocità e la comodità ideali per fare acquisti nella “via dello shopping” di una grande città, come corso Buenos Aires a Milano.

Commercianti vs. amministrazioni comunali

L'arteria che collega piazzale Loreto a Porta Venezia è l'esempio emblematico delle proteste degli esercenti (e delle associazioni a loro supporto) che si scontrano con la realtà. Nel giugno 2021, circa un anno dopo la realizzazione della corsia ciclabile lungo corso Buenos Aires, Confcommercio ha lanciato un'indagine che ha coinvolto centotrentasei aziende della grande arteria milanese. Secondo i risultati, al momento privi di conferme scientifiche, per il cinquantacinque per cento dei negozianti intervistati la bike lane ha «inciso negativamente sul fatturato delle attività».

Pochi mesi più tardi, più precisamente nel dicembre 2021, il Corriere della Sera ha pubblicato un articolo dedicato alla «stagione del rilancio» di corso Buenos Aires, considerato un «asset dello shopping con molti investitori pronti a scommetterci». Il merito sarebbe di una trentina di nuove aperture. Per fare qualche nome, dopo il primo lockdown sono stati inaugurati punti vendita di Decathlon, Esselunga, Nike e Maison du Monde.



Corso Buenos Aires pullula di investimenti e consumatori, nonostante la presenza di una ciclabile – da poco dotata di cordoli e incroci colorati – sempre più importante per gli spostamenti medio-brevi in ambito urbano: secondo l’Agenzia mobilità ambiente territorio (Amat), nel 2022 il numero di biciclette lungo la via è praticamente raddoppiato, e i mezzi a pedali rappresentano il trenta per cento della media giornaliera dei flussi.

La diatriba tra amministrazioni e negozianti ha spesso raggiunto livelli come quelli di Sassari, dove nel 2016 decine di esercenti hanno abbassato le serrande e organizzato una marcia silenziosa contro una nuova pista ciclabile (e i suoi cantieri). Proteste simili, ricordiamo, nei Paesi Bassi sono avvenute più di quarant’anni fa: Amsterdam non è sempre stata Amsterdam.

Grave carenza di dati

In Italia, le polemiche trovano terreno fertile per via della scarsità di studi sul rapporto tra infrastrutture ciclabili e fatturato dei negozi. Secondo Ruben Baiocco, docente di Pianificazione urbanistica all’Università degli Studi di Milano e autore di diverse ricerche sulla ciclabilità, «questi report non sono difficilissimi da fare, ma servono soldi e una spinta maggiore da parte delle amministrazioni».

A Milano, ad esempio, sappiamo che se un cittadino fa shopping in bicicletta impiega in media il settantacinque per cento del tempo in meno rispetto ad altri mezzi, ma poco altro. Anche per questo motivo, in Italia la questione non cade mai nel tecnico, limitandosi a sterili diatribe politiche e ideologiche. Basti pensare al flash mob di una delegazione di Fratelli d’Italia, che nel settembre 2021 ha preso “a martellate” la ciclabile di corso Buenos Aires in segno di protesta. La splendida utopia è un discorso sulla mobilità sostenibile privo di colori politici.

La pioniera degli studi sulla mobilità attiva e il commercio al dettaglio si chiama Carmen Hass-

Klau, una ricercatrice tedesca che ha inventato il termine “traffic calming”. Quest’ultimo si riferisce alle modalità di progettazione delle strade che riducono la velocità delle auto nelle zone residenziali. Nel 1993, l’accademica ha pubblicato un’indagine dedicata all’impatto della pedonalizzazione sui negozi, dal titolo “Impact of pedestrianization and traffic calming on retailing”.

Secondo Ruben Baiocco, lo studio «ha una metodologia molto semplice ma efficace, in quanto ha analizzato lo stato del commercio prima e dopo la pedonalizzazione delle vie». Carmen Hass-Klau ha considerato diverse voci: turnover delle attività, saldo tra chiusure e nuove aperture e guadagno dei negozi. Dopo la pedonalizzazione, sottolinea il docente della Statale, «si sono verificati aumenti in favore dell’incasso e delle nuove aperture, ma anche una maggior stabilizzazione delle attività commerciali grazie a un minor turnover».

«È dimostrabile, oltre che facilmente intuibile, quanto muoversi in bici o a piedi favorisca il commercio. In auto, ad esempio, i problemi nel trovare parcheggio sono un disincentivo. Le analisi come quelle di Hass-Klau sono utili per rendere più scientifiche determinate scelte urbanistiche e non controbattere in maniera ideologica a chi pensa che le bici rovinino il commercio».

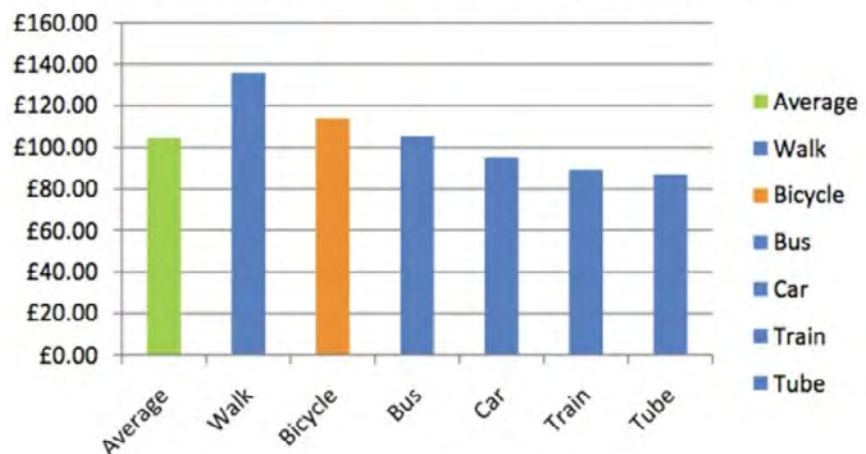
Una strategia per incentivare lo shopping dei ciclisti è aumentare il numero di rastrelliere per parcheggiare il mezzo, ma senza ricerche ad hoc è complesso capire dove – e come – intervenire: «Bisogna analizzare le argomentazioni che spingono un commerciante a valutare una pista ciclabile in modo negativo», dice Baiocco.

Da Londra a Toronto

Un altro studio degno di nota è stato pubblicato nel 2018 dall’University College London’s Bartlett School of Planning. Secondo i risultati, riferiti a Londra, le piste ciclabili e gli spazi pedonali hanno incrementato gli affari di ristoranti, pub e negozi adiacenti. Nello specifico, le persone in bicicletta hanno speso mediamente il quaranta per cento in più rispetto a chi ha frequentato la stessa attività commerciale arrivando in auto. Il motivo? Chi si muove a piedi o pedalando trascorre più tempo negli spazi aperti, ed è quindi più propenso a entrare in un negozio, in una gelateria o in un bar. Un concetto apparentemente banale ma essenziale da ribadire.

Sempre a Londra, nel 2009, l’ufficio dei trasporti della città ha pubblicato un documento dal titolo “Cycling Revolution London”. Al suo interno spicca un’indagine in grado di dimostrare che pedoni e ciclisti hanno la propensione alla spesa più elevata. Questa tesi è stata formulata un anno dopo la nascita di alcune corsie ciclabili, ai tempi piuttosto rudimentali.

Average monthly spend in local town centres, by mode





Per quanto riguarda l'Italia, una ricerca importante da citare è quella effettuata da Ruben Baiocco e Luca Velo (Università Iuav di Venezia) – in collaborazione con l'assessorato alla Mobilità del Comune di Venezia – nella città di Mestre: «La verifica ha riguardato il più importante collettore urbano ciclabile da est a ovest, dotato di una continuità ciclistica integrale. L'unico fenomeno di tenuta e rinforzo delle attività commerciali si era verificato soltanto lungo il suddetto percorso ciclabile», spiega Baiocco, che è stato responsabile scientifico dello studio dal titolo “In bicicletta di stazione in stazione”.

Passando agli Stati Uniti, un paper riferito alla città di Portland ha rivelato che, nell'arco di un mese, i ciclisti

spendono più degli automobilisti nei ristoranti, bar e negozi di quartiere (ma non nei supermercati). A New York, invece, nella prima e seconda avenue dell'East Village il novantacinque per cento della spesa aggregata è generata dai «non automobilisti». La ricerca, citata da Bloomberg, mostra che i ciclisti spendono in media centosessantatré dollari a settimana, mentre gli automobilisti centoquarantatré. Ancora: a Los Angeles, lungo York avenue, i negozi nel tratto con la corsia ciclabile hanno dichiarato circa il doppio delle entrate rispetto a quelli situati di fianco alla carreggiata per le auto (1.116.745 dollari contro 574.778 dollari).

Un'altra ricerca ha poi confermato che i commercianti sovrastimano il numero

di clienti-automobilisti. I negozianti di Bristol pensano che il quarantuno per cento delle persone si rechi nelle loro attività in macchina, ma la percentuale reale si aggira attorno al ventidue per cento. Le cifre, sottolineano gli esperti, sono quasi le stesse rispetto a quelle raccolte nella città di Graz, in Austria.

«Le abitudini di spesa dei ciclisti, la loro quota relativamente elevata e il loro impatto minimo in termini di spazio dimostrano che è improbabile che i commercianti di Bloor Street, a Toronto, siano influenzati negativamente dalla presenza di una nuova bike lane e dalla riallocazione dei parcheggi», recitano invece le conclusioni di uno studio condotto su sessantuno negozi e cinquecentotrentotto clienti della via. «Pedoni, ciclisti e utenti dei trasporti pubblici rappresentano la maggior parte della spesa al dettaglio su Bloor Street West, nel quartiere Annex. Le novità avranno un impatto economico positivo per le imprese rispetto al mantenimento dei parcheggi lungo la strada», continuano i ricercatori dell'università di Toronto e Clean air partnership.

Come in ogni aspetto, specialmente se il tema è la gestione dello spazio pubblico, non basta la presenza di una mole massiccia di dati e ricerche accademiche. Gli esercenti chiedono (legittimamente) alle amministrazioni un maggior coinvolgimento, ma non sempre i processi partecipativi si rivelano proficui al fine di una rapida transizione verso una città più sostenibile: «Ho visto situazioni in cui i commercianti erano contrari a una nuova ciclabile, ma poi – a conti fatti – si sono detti contentissimi», conclude il professor Ruben Baiocco. ●



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

di Luigia Pignatti

Eccoci qui ancora una volta a distrarvi qualche minuto dai grandi drammi del momento proponendovi alcuni enigmi della Caccia al Tesoro in Bicicletta, creati appositamente da Ilaria. *Buon divertimento!*

**Ecco 4 enigmi da risolvere per scoprire un luogo tranquillo dove sostare in centro a Verona, in uno spazio aperto piccolo e raccolto ma con panchina e un po' di verde.
Il nome del luogo da scoprire è formato da 2 parole.**

1 LA PRIMA PAROLA DEL NOME DEL LUOGO

Per indovinare la prima parola che compone il nome del luogo vi aiutiamo con il seguente suggerimento:

Non è un luogo da persone di strada ma da persone che accompagnano il re.

Soluzione: _ _ _ _ _

2 LA SECONDA PAROLA DEL NOME DEL LUOGO

È celata in UNA sola delle soluzioni dei 3 INDOVINELLI che seguono.

Attenzione! Solo una delle 3 parole che costituiscono la soluzione dei 3 indovinelli dà il giusto nome del luogo.

A

IL FANTASMA DEL CASTELLO

D'una dama bianca
con la chioma in fiamme
un fantasma c'era
nel maniero.
Nell'oscurità giocava
tra le antiche stanze
un gioco che non val
questo mistero.

B




I MIEI ANZIANI VICINI

*E' una coppia assai affiatata,
ma parecchio riservata,
esce di casa raramente,
e se lo fa, non è elegante.
Preferisce bazzicare
tra il letto e la poltrona,
star tra i piedi della gente
quando la comodità è padrona*

C UN TIPO ECCENTRICO

Col mio ventre prominente, e la forma tondeggiante
ogni scelta di un vestito è un problema affascinante!

Calze a rete o un bel gessato?
Nemmeno il colore, poi, è così scontato:
bianco latte o arancio acceso?
Al mio interno son conteso...



Sorrido, se mi apro, e la mia bocca è a squalo
ma non temere!
In realtà sono dolce come miele.

Soluzione **A** : _ _ _ _ _

Soluzione **B** : _ _ _ _ _

Soluzione **C** : _ _ _ _ _

**La soluzione con il nome completo
del luogo tranquillo dove sostare è:**

La soluzione di questo numero la troverete sul prossimo Raualibera!
Se invece volete sapere subito se avete fatto giusto scrivere a luigiapignatti@virgilio.it



Crumble di mele

di **Paolo Pigozzi**

Secondo Sir John Emerich Edward Dalberg-Acton (Napoli 1834, Tegernsee 1902), studioso, storico e politico inglese, tre sono le cose per le quali vale la pena di vivere: viaggiare in Italia con la persona amata, cenare con sei amici, scrivere un libro. Certo, il Lord non aveva tanti pensieri: ambiente assai agiato, frequentazioni altolocate, dimore sfarzose, vicinanza al potere politico, ecc. Insomma, tante possibilità di godersi una vita trascorsa molto probabilmente assai lontana dalle preoccupazioni che anche al giorno d'oggi affliggono molti: pagare le bollette, trovare un lavoro soddisfacente, mantenersi in salute, amare e sentirsi amati da qualcuno. Tuttavia, anche dalle affermazioni di un aristocratico possiamo trarre qualcosa di buono.

Prima di tutto Acton ci invita a muoverci per ammirare le bellezze di cui il nostro Paese, davvero senza retorica, è pieno. E con gli AdB Sir Acton sfonda una porta aperta. Poi stare a tavola con buon senso, godendo per prima cosa della compagnia degli amici. Sei, dice Lord Acton, come giusta misura: di meno di rischia di esaurire gli argomenti di conversazione, di più si va inevitabilmente verso il chiasso e il cicaliccio inconcludente. Infine scrivere un libro, suggerisce il bibliofilo Lord (59mila i volumi della sua biblioteca, ora conservati dall'università di Cambridge). Che io interpreto come voglia di studiare e di apprendere sempre. E nutrire così anche lo spirito. Questo è anche il mio augurio per le prossime feste. ●



INGREDIENTI

Mele	800 g
Fiocchi d'avena piccoli	100 g
Mandorle tritate	100 g
Tahin (burro di sesamo)	60 g
Olio extra vergine d'oliva	2 cucchiari
Miele	2 cucchiari
Mezzo limone	succo
Cannella	1 cucchiaino
Sale	1 pizzico

PROCEDIMENTO

Crumble nella lingua inglese significa sbriciolato. In gastronomia indica un dolce al cucchiaio di semplicissima realizzazione (anche a quattro mani con i piccoli), croccante in superficie e morbido all'interno. Eccellente per la prima colazione o come sano spuntino pomeridiano. Mondate le mele e tagliatele a dadini. Insaporitele con il sale e la cannella e irroratele con il succo di limone per evitarne l'imbrunimento. Mettete in una ciotola capiente i fiocchi d'avena con le mandorle, unite l'olio, il tahin e il miele. Mescolate per ottenere un composto granuloso. Dividete i cubetti di mela in piccoli contenitori di ceramica da forno unti e copriteli con qualche cucchiainata del composto di fiocchi. Fate cuocere in forno a 200 gradi per 20-30 minuti.

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

CERCASI POSTO BICI IN VIA ROVEGGIA N. 122.....di Beatrice Virga

Salve FIABeschi, dopo 36 anni di percorsi casa-lavoro in bici, proprio quando per la mia tratta da 33 km è preferibile una bici “preziosa” ed appetibile ai ladri (la terza fatta su misura dal mitico Ezio Grandis), il mio posto di lavoro non offre un luogo sicuro dove legarla, ora hanno messo anche il divieto nel sottoscala; a parer mio starebbe bene anche in ufficio dentro allo stanzino, gli angoli nascosti non mancano e basterebbe un gancio per

appenderla anche in piedi accanto ad un armadio ma se sei l'unico ciclista rimani incompreso, la preoccupazione degli altri è quella dell'auto che non deve prendere la grandine... Altro che incentivi come per i biker del nord Europa! Mi chiedo in quale bel posto riponeva la bici l'ex primo ministro londinese Boris Johnson quando arrivava al lavoro.

Con il freddo torneranno le “influencer”, e se arriva la lombarda al posto della spagnola basterebbe farle fare una ripresa con la bicicletta al posto di un quadro per

fare scoppiare la moda: “Nel mio ufficio ho una Focus del 2020”, “Io ho una Trek del 2000”...

Va beh, almeno arrivando 10 minuti prima sul posto ho la possibilità di rinfrescarmi e cambiarmi...

Per fortuna la stazione di Verona offre un parcheggio custodito a pagamento, così ho piazzato lì una bici vecchiotta e di mattina passo con la “preziosa” per fare il cambio. Sono circa 10 minuti persi, oltre a dover fare per forza quel tragitto. Nuovo proverbio: “Chi lascia la bici vecchia e anche la nuova sa che le lascia ma non sa se le trova”.

Già quando vivevo a Pescara, se c'era sciopero degli autobus, davo uno strappo alla mia vicina di casa invitandola ad accomodarsi sulla canna o sul sellino della mia bicicletta ed in 5 km pianeggianti raggiungevamo la scuola.

A Palermo non dovevo nemmeno cambiarmi d'abito per arrivare al lavoro, solo 5 km ed ero già alla scrivania con possibilità di raggiungere il mare in pausa pranzo.

Nel 2000 bici sull'aereo e zainone in spalla, mi trasferisco a Verona in Borgo Milano, trovo lavoro alle Ferrazze, 9 Km passando dal centro tra profumi di brioche appena sfornate e, come in tutte le città, con 1.000 occhi per osservare se chi guida si è accorto di me o se si è appena fermato e potrebbe aprire lo sportello, facendo a gara con extracomunitari che acceleravano la pedalata quando li superavo (tanto per fargli capire che le donne non sono come loro credono...). Una volta che ti abitui al traffico cittadino arrivi più sereno, incroci gente lungo il tragitto e magari scambi anche 2 parole. Ma incontrare altri pedalatori sulle ciclabili non è sempre un piacere: ci sono gli stradisti che viaggiano in coppia e non si spostano, quelli barcollanti come ubriachi ma in realtà stanno parlando al cellulare, quelli che svoltano improvvisamente senza nemmeno guardare, ma i più piacevoli da incrociare sono gli sguardi complici e sorridenti dei “cellophanati” come me





nei giorni di pioggia.

Io ero l'unica ad arrivare puntuale sotto la neve, mi toccava fare il lavoro degli altri, proprio di quelli che subivo ogni giorno con le solite domande: "Ma non hai freddo?". "Non hai caldo?". "Ma piove!". "Non hai la patente?". A Verona almeno ho ricevuto dei complimenti per la costanza, a Palermo invece pensavano non avessi abbastanza soldi per comprarmi una macchina.

Provo le prime esperienze cicloturistiche in compagnia (Spagna e Portogallo) e nasce la passione, il tragitto giornaliero si trasforma in allenamento allungando da Avesa-Torricelle-Ferrazze per acquisire sempre più forza e sicurezza per affrontare nuovi viaggi ma stavolta in solitaria: Svizzera, Francia, Londra – Verona; Copenhagen – Verona; Repubblica Ceca – Germania – Verona; Cracovia - Verona e varie regioni italiane.

Ma la tratta indimenticabile, che percorrevo 3 volte alla settimana (gli altri 2 giorni in macchina) è stata quella da San Rocco di Piegara (Roverè Veronese) alle Ferrazze (17 km per 3 anni) e poi fino a Via Murari Bra, per 4 anni 27 km di pura felicità: conoscevo flora e fauna della Pissarotta, arrivavo al lavoro e mentre gli altri nervosi e stressati raccontavano di distrazioni e mancanze di rispetto delle regole o altre tristezze automobilistiche, io raccontavo i miei incontri con gli animali: ranocchi e salamandre dopo la

pioggia, bisce, famiglie di caprioli (anche un albino), volpi, e perfino un cervo. A tarda sera il tasso, l'istrice e i cinghiali.

Nel pezzo di strada imbiancato dalla pioggia di escrementi, si sentiva un gran movimento di foglie dall'alto: era l'ora delle cornacchie che lanciavano le noci ed aspettavano il passaggio di un'auto che glielie spaccasse. Poteva capitarmi la poiana che mangiava per strada e all'improvviso spiccava il volo davanti a me, ed io con la fantasia pensavo volesse accompagnarmi... Per due giorni di

seguito ho avuto il piacere di fotografare una civetta seduta sempre sullo stesso ramo.

Quasi arrivata alla meta mi fermavo ad ammirare lo spettacolo degli scoiattoli che saltavano sui rami degli alberi, poi tre asinelli mi mostravano i dentoni ed infine il belare delle pecore dei vicini (alle quali avevo insegnato a pronunciare una A finale) segnalava il mio arrivo. Beeeeee...A!

Appena fuori dalla città i cambiamenti delle stagioni si notano più chiaramente: i colori della natura, i profumi dell'erba e della legna, fiori e frutti che vedevo a Mizzole erano solo un'anteprima che avrei rivisto dopo una settimana sui monti.

Da Paravanto in poi, quando splendeva la luna piena, si poteva anche procedere senza luci...

In discesa d'inverno i miei pollici sostituivano il termometro: se si congelavano voleva dire che la temperatura era scesa sotto lo zero, ma per alleviare la sofferenza cantavo le canzoni che hanno per tema il sole, con "O sole mio" sempre in cima alla top ten. In base agli incontri lungo la strada capivo se ero in ritardo o in anticipo. Al ritorno il mio faro illuminava la strada innevata che pareva un tappeto di minuscoli led accesi; la strada era quasi tutta buia e talvolta capitava di fare dei tratti con il cuore a mille per





la paura, il silenzio era interrotto dai rumori del bosco e scorgevo gli occhi di chissà quale animale nascosto, ma dopo le prime salite ho realizzato che a quell'ora è molto più pericoloso passare in città dalla stazione, luogo dove anni fa potevi vedere le lucciole di notte ma erano indice di degrado, invece adesso in montagna sono segnale di aria sana e pulita.

La paura maggiore l'ho provata con la nebbia, una sera ho sentito un grugnito di cinghiali vicinissimo e non capivo nemmeno dove fossero.

In primavera invece i ciclisti spuntavano sempre più numerosi come gli insetti, i suoni della natura erano cinguettii di uccelli diversi tra canti di grilli e cicale. D'estate le poche macchine che percorrevano la salita passavano sempre dove accostandoti strisciavi contro le spine, così io e mio marito facevamo la discesa con le forbici per tagliare i rami che sporgevano lungo la strada e già che c'eravamo cancellavamo le svastiche

disegnate con lo spray.

Ma non solo animali, lungo quella strada talvolta da lontano scorgevo una testa con i capelli bianchi scombinati: era il Prof. Vittorino Andreoli che passeggiava! Nel periodo del covid da me c'è stato sempre tanto lavoro e quando passavo in bici dai balconi me ne dicevano di tutti i colori perché pensavano andassi a fare un giro sportivo. Ho pensato troppo tardi di comprarmi una bandierina e scrivere "bike to work"!

Adesso i km sono 33, da un anno abito sotto il comune di Bosco Chiesanuova e l'ufficio si è trasferito in Via Roveggia, la strada da percorrere è piacevole fino a Bellori, poi inizia la Valpantena con le sue fabbriche, camion e auto che sbucano dalle traverse, pezzi di ciclabile ben fatti e la "rotonda russa", quel pezzo orribile che attraversa l'uscita della superstrada. Da quando una signora mi ha tagliato la strada preferisco allungare facendo il giro da San Felice Extra. Ma i miei pellegrinaggi al santuario della

Madonna della Corona (protettrice di corone, catene e pignoni) per chiedere il pezzo di congiunzione ciclabile per evitare la rotonda stanno funzionando... Wow, grazie! Ho già visto la ruspetta...

I 2 o 3 giorni che non vado al lavoro in bici prendo la corriera, il 110 E LODE dove posso leggere, ascoltare musica, scrivere storie come questa, ascoltare dal vivo racconti di personaggi simpatici o riposarmi, insomma non devo rinchiudermi nella scatola di latta a sprecare il tempo in colonna o al semaforo. Al ritorno, quando il bus parte dal capolinea della stazione, mi pare di sentire la canzone di Gianluca Grignani "Destinazione Paradiso..."

Ma il giorno più bello arriva ogni anno durante la settimana della mobilità: noi ciclisti veniamo premiati con un cioccolatino offerto dai volontari della Fiab in vari varchi delle ciclabili di Verona ed io arrivo al lavoro con un accumulo di circa 8 cioccolatini. GRAZIE!

Beeee...Atrice Virga.

CRONACA EMOZIONALE MIA CICLO-VACANZA VERONA-KLAGENFURT ... di Diana Cali

Ciao tesoro, allora io parto, vado con i Veronesi a Klagenfurt, ci vediamo tra dieci giorni, vedrai, tornerò tonica come una statua del Canova.”

Così ho salutato mio marito alla stazione di Milano e, dopo due ore di viaggio, ho raggiunto Verona.

La carovana è passata a prendermi e mi sono sistemata in mezzo alla fila, tra i 41 ciclisti della vacanza.

Quando davanti c'è Marco e dietro c'è Fabrizia, tu non devi far altro che pedalare: al resto pensano loro.

Io che ormai sono una ciclo-vacanziera esperta, ho imparato a non aver fretta, a non pretendere di conoscere tutti subito; pian piano nei prossimi dieci giorni, arriveranno le occasioni per incrociare le vite di questi miei colleghi di avventura.

Lungo l'Adige ho ritrovato alcuni compagni

“Ma tu hai fatto l'Ungheria con me nel 2015?”

“Mi ricordo di te! quante volte mi hai spinto sulle colline della Slovenia!”

“Ma dai, ci sei anche tu! Eravamo in Olanda insieme l'anno scorso con quelli di Vicenza”

“Quanto tempo è passato! Non mi dire che sei nonna anche tu!”

Lungo il canale Bisatto non ho conosciuto nessuno; testa bassa, fiato corto, un caldo infernale: mi sono domandata se ce l'avrei fatta a star dietro a questi Veneti indemoniati.

Lungo il canale Battaglia ho ritrovato gli amici milanesi, quelli che hanno passato l'inverno a gironzolare con me tra le campagne, i canali e i laghi lombardi.

Lungo il canale Piovego sono arrivate



Confine Italia Slovenia subito dopo Tarvisio



Bagno collettivo nel Natisone

le prime scoperte.

“Where are you from? Australia?”
Wow, sono capitata in un viaggio internazionale!!

Sempre lì, ho presto individuato quelli che di stare a destra non ne vogliono proprio sapere e un po' li capisco...

Lungo la riviera del Brenta qualcuna ha iniziato a raccontarmi di sé, della sua vita, delle sue gioie e anche dei momenti bui.

Lungo il Natisono ho capito chi fossero gli altruisti: quelli disposti a fermarsi sotto il sole agli incroci per fare in modo che nessuno si perda, quelli che ti riparano la foratura, quelli che si accorgono dei tuoi bisogni e ti aiutano.

Lungo l'Isonzo ho capito chi fossero i coraggiosi: quelli capaci di infilarsi nell'acqua gelida per avere un ricordo più intenso e quelli che cadono, rimbalzano e oplà, tornano in sella cercando di sorridere.

Ai laghi di Fusine ho capito chi avesse il senso della comunità: quelli che si stringono sotto la tettoia per fare in modo che nessuno si prenda l'acquazzone.

Lungo lo Slizza ho pensato a quanto fossi



Lindwurm – Fontana del Dragone piazza del Municipio di Klagenfurt capitale della Carinzia



Mausoleo di Caporetto



Particolare del Tempio Longobardo all'interno del monastero di Santa Maria in Valle a Cividale del Friuli



stata fortunata ad avere una compagna di camera allegra e intraprendente!

Lungo la Drava ho conosciuto quelli che parlano poco: bisogna aspettare un po' di più, ma poi, che belle scoperte!

Lungo il Worthsee alcuni di loro hanno rallentato affiancandosi a me per scambiare due paroline, per sapere come stavo, per raccontarmi ancora qualcosa

prima che la vacanza finisse.

E infine..., quando siamo arrivati sul **Monte Lussari**, ho pensato a quanta allegria avevano portato nel gruppo i vari cantanti, ballerini, musicisti e buffoncelli, che avevano reso le serate piacevoli e diverse una dall'altra.

E proprio alla fine, quando i Milanesi scaricavano per primi i loro bagagli alla stazione, una compagna con la quale avevo purtroppo scambiato poche parole, è scesa dal pullman per me, mi ha stampato due baci sulle guance e mi ha detto una cosa gentilissima.

Beh, come vorreste chiamarla questa?

La ciliegina sulla torta?

La scaglietta di tartufo sul risotto?

Il vento a favore alla fine di una bella pedalata?

“Oh, finalmente sei tornata! Bello il tuo viaggio? E... questi muscoli marmorei?”

“Bellissimo il viaggio! ...Per quanto riguarda i muscoli...beh, alcune curve sarebbero ancora un po' da smussare, ma sei fortunato perché torno felice e con un sacco di belle cose da raccontare!”



Gruppo sulla scalinata del Municipio di Venzone

IN BICI LUNGO LA MOSA di Franco De Grandis

Un viaggio Fiab lungo la Mosa nelle terre ricche di storia dalle stragi drammatiche di Verdun alle speranze di pace di Maastricht



Un'abbazia antica sulla Mosa

Lungo la Mosa si è svolta molta storia dell'Europa.

Zona di attriti e di conflitti secolari tra la Francia da un lato e il mondo germanico dall'altro, il territorio conserva un gran numero di testimonianze di queste tristi pagine dell'umanità, fatte di odio e di sanguinose battaglie con centinaia di migliaia di morti.

Lungo il percorso in bici, cui hanno partecipato dal 16 al 23 Luglio scorso appassionati provenienti da varie regioni (Veneto, Lombardia, Emilia, Toscana, Valle d' Aosta, ecc.), si sono visitati i luoghi della battaglia di Verdun del 1916, il Castello di Sedan, grande fortezza medievale di 35.000 mq, il Forte di Eben-Emael che ha visto il blitz con alianti (per la prima volta nella storia) da parte della Wehrmacht all'inizio della Seconda Guerra Mondiale, il 10 Maggio 1940.

Ma non ci sono stati solo scenari di guerra.

La pista ciclabile della Mosa (che fa parte dell'Eurovelo 19) ci ha permesso di godere di un bel paesaggio fluviale con le tranquille anse, con le colline



Il cimitero di Verdun

circostanti, con i villaggi e le città dalla tipica architettura.

Charleville-Mézières conserva intatta una splendida piazza interamente circondata da 28 edifici nello stesso stile fatti erigere nella prima metà del '600 da Carlo Primo di Gonzaga, piazza molto simile a Place des Voges di Parigi.

Dinant si fa ammirare per la Cittadella fortificata sul colle da cui si ha una vista mozzafiato sulla città sottostante, con la sua Cattedrale gotica e il Museo della birra Leffe che qui è stata nata.

La cittadina ha dato i natali anche Adolphe Sax, l'inventore del Sassofono.

Anche Namur, collocata alla confluenza tra i fiumi Mosa e Sambre, ha una maestosa fortezza con 2.000 anni di storia con quartieri storici, una torre medioevale, chiese ed una rete di percorsi sotterranei.

Liegi è una città di confine tra Francia, Belgio, Paesi Bassi e Germania che conserva testimonianze dei conflitti secolari che l'hanno attraversata. Si resta stupiti davanti al celebre Palazzo dei Principi-Vescovi dei primi anni del '500, espressione architettonica di un forte potere politico.

Da Liegi si è fatta un'escursione alla vicina Maastricht, prospera città che conserva le sue mura medioevali e la caratteristica architettura; ma soprattutto, dopo aver visitato, non senza una stretta al cuore, tante fortezze e tanti luoghi di battaglie, Maastricht ha significato una cosa: i popoli che si erano inutilmente massacrati per secoli, si sono messi insieme nel nome dell'Europa per collaborare e progredire, sia pure con tutte le difficoltà di un processo complesso e difficile.

A completamento del quadro di cose belle visitate, lungo il viaggio di ritorno si è dedicata una sosta con visita alla più tipica cittadina alsaziana: Colmar.

Un bel museo che ha tra l'altro le famose opere del Grünewald, le case a traliccio colorate su corsi d'acqua, le piazzette e gli angoli pittoreschi lasciano un ricordo indimenticabile.

Purtroppo il viaggio è stato funestato da un tragico evento: lungo il percorso in bicicletta un partecipante ha avuto un malore fatale, del tutto inaspettato, non ostante i tempestivi soccorsi prestati. A Paolo un ultimo saluto ed un rimpianto da parte di tutti noi.

Un grande grazie a Michele, grande organizzatore, al prezioso Saverio e al generoso e bravo Walter .

P.S. Chi volesse vedere la fotocomposizione del viaggio può andare su You Tube e cliccare su **De Grandis Franco ciclo tour**. Ci sono vari viaggi tra cui questo sulla Mosa di 16'.



Colmar



Dinant dalla Cittadella



Il gruppo a Charleville- Mézières



Il Forte di Sedan

DAL RISOTTO AL TASTASAL AL COTECHINO D'AGOSTO

di Adalberto Minazzi

Non solo pedalate tra paesaggi mozzafiato

Il gruppo Fiab di Isola della Scala è certo uno dei più attivi della provincia veronese. Ogni settimana il presidente Gianfranco Patuzzi propone ai suoi soci un'uscita con mete quasi sempre nuove e sempre apprezzate. Nella seconda metà di agosto ha messo a segno un ambo vincente su tutte le ruote (di bicicletta naturalmente!): Lumini e Madonna delle Grazie-Mantova. Due itinerari completamente diversi ma entrambi capaci di sollecitare interesse e meraviglia.

LUMINI, nel comune di San Zeno di Montagna, è un piccolo agglomerato di case a circondare la sua chiesa a circa 800 metri sul livello del mare. Non proprio una passeggiata per il gruppo che si era dato appuntamento al bici grill di Affi a quota 100.

Raggiunta Caprino - attraverso la ciclabile 4X4 che ti permette tra l'altro di sentire il respiro pesante delle pale eoliche di Rivoli e Affi e di misurare la loro impressionante altezza - è cominciata la scalata: sette chilometri di salita costante con tratti che superano il 10 per cento. Quindi ogni



occasione per prendere fiato è stata la benvenuta: per salutare le caprette rosse al pascolo presso Rubiana o per

scoprire il primo punto panoramico da dove all'orizzonte compare la striscia azzurra del lago di Garda; per riempire la borraccia alla vecchia fonte che ti aspetta a metà percorso o per fermarsi ad ammirare, ormai vicino alla meta, l'idilliaco quadro delle mucche al pascolo sui verdissimi prati e ascoltare il concerto dei campanacci. E sempre accompagnati dalle farfalle che, incuranti del pericolo, si avvicinano troppo alle ruote. Quando gambe e batterie cominciano a dare segni di stanchezza ecco finalmente il cartello "Lumini" e lì dietro la sagoma della chiesa con l'area verde vicino all'abside pronta ad ospitarci. E' diventato ormai un appuntamento tradizionale che si ripete ogni anno: qui ci aspettano don Gianluigi Limina - che trascorre nel paese le sue ferie estive - i casari che forniscono soppresa e formaggi e Angiolino, il nostro risottaro privato che



in auto ci ha preceduto portando tutto il necessario per la sua "esibizione" e quanto altro (vino, dolci, anguria) per rendere più gradevole la sosta.

Il ritorno, via San Zeno di Montagna, è una veloce, piacevole discesa accompagnata da susseguirsi continuo di immagini-cartolina del lago di Garda, visto da altezze diverse, che ti obbligano a fermarti e a far lavorare la camera del telefonino. A Castion ci aspetta la nuova pista ciclabile che porta senza interruzioni sino ad Affi.

MANTOVA. Si parte da Isola della Scala per imboccare un tracciato completamente diverso dove l'unica asperità è un cavalcavia che supera l'autostrada. Si pedala lungo stradette a volte sterrate che fiancheggiano sterminati campi coltivati. Il riso la fa da padrone nei primi chilometri con le sue spighe rossastre ed è impressionante il numero di uccelli acquatici, soprattutto garzette, che riempiono di punti bianchi i terreni dove è già completato il raccolto. Mano a mano che ci avviciniamo a Curtatone il colore dei campi cambia, diventa il verde intenso della soia e gli uccelli lasciano il posto alle nutrie. L'arrivo ai laghi di Mantova che ti sbucano davanti all'improvviso ti fa restare senza fiato. Dei fiori di loto ormai resta solo qualche piccola macchia rosa ma la massa delle

enormi foglie, che assolutamente impermeabili trattengono le gocce di rugiada facendole diventare diamanti ai raggi del sole, sembra vincere la battaglia con l'azzurro delle acque. Santa Maria delle Grazie ci accoglie con il pavimento del piazzale ancora trasformato in una enorme pinacoteca all'aperto per le opere dei "madonnari" che hanno lavorato nel giorno della festa il 15 agosto. L'interno del santuario è inaspettato, strabiliante e impossibile da descrivere. Ogni tentativo lo sminuirebbe. E' un appuntamento da non perdere. Come quello con la specialità culinaria del posto: il cotechino. Mangiare il cotechino in pieno solleone sembra un

controsenso. E così era sembrato ad un gruppo di turisti che il 15 agosto del 1954 – secondo la tradizione – si era recato in un ristorante vicino al santuario e si era sentito dire che l'unico piatto rimasto era il cotechino. "Non è il cotechino che conoscete. E' diverso. Si mangia volentieri anche a Ferragosto" cercò di convincerli il ristoratore. E così il gruppetto si sedette a tavola... e il piatto ebbe un gran successo. Da allora il cotechino di Santa Maria delle Grazie ne ha fatta di strada: è diventato a denominazione comunale e viene preparato secondo un preciso capitolato. Si può produrre solo nella piccola zona di Curtatone e ha mantenuto il suo segreto. Dopo



la sosta pranzo e, sollecitata dal Lambrusco, la siesta nella zona verde dietro il monastero, il gruppo è pronto per il ritorno. Ma a Mantova avevano appena inaugurato l'area giardino accanto al Palazzo Tè di Giulio Romano. Vale la pena allungare un po' il percorso, sempre piacevole lungo il bordo dei laghi, per rendersi conto di come la zona è stata valorizzata con fontane, tranquilli angoli di sosta, alberi, percorsi per brevi passeggiate. Per tornare infine sul tracciato dell'andata un'altra simpatica scoperta: una ciclabile in mezzo ai boschi che, molto meno conosciuta di altre, costeggia la parte nord est dei laghi. La chicca finale di una splendida giornata lunga...83 chilometri. ●



di **Alberto Bottacini**

VAL D'ILLASI: UN SOGNO REALIZZATO!

Finalmente la ciclabile della Val d'Illasi è stata inaugurata: è ora fruibile da tutti gli appassionati ed è pronta ad attrarre anche i non appassionati visto che il percorso è utilizzabile anche da persone che non sono abituate ad usare la bicicletta e addirittura da pedoni, pattinatori e dalle famiglie con bambini alle prime armi. Proprio così perchè il percorso è ben realizzato, molto sicuro e con pochissime intersezioni con la viabilità automobilistica. Al momento il percorso è lungo circa 15 Km e conduce da Cogollo di Tregnago fino a Giazza, la perla della terra Cimbra.

L'inaugurazione si è svolta il 24 giugno con la presenza di molte autorità: abbiamo contato 13 fasce tricolori di amministratori della valle e zone limitrofe. Sicuramente positivo vedere tanta presenza perchè ci fa capire che l'argomento oramai è di forte interesse e si sta finalmente passando dalle promesse alle realizzazioni.

Per la FIAB è il coronamento di un sogno che parte da molto lontano: negli anni 2006, 2007 e 2008 FIAB Verona aveva infatti organizzato delle gite (bus+bici) in Val d'Illasi con il valido aiuto di persone della zona per supportare un progetto partito dal basso che intendeva

sensibilizzare le Amministrazioni della Valle alla realizzazione di un percorso ciclabile.

Ebbene, ci sono voluti 15 anni, ma siamo arrivati ad un risultato ottimo, che nessuno ci porterà via perchè quello spazio è ora per sempre di ciclisti e pedoni. Una ciclopedonale a regola d'arte che non ha ceduto a compromessi, sempre continua e molto spettacolare.

Tutto bello? Tutto concluso? Certo che no! Una fase molto importante sarà quella di continuare la realizzazione nella bassa Valle (Tregnago – Illasi – Colognola ai

Colli) per arrivare a collegare la ciclabile con il percorso B11 (Verona – Vicenza) e possibilmente la ciclabile dell'Adige. Se il percorso non arriverà fino in fondo alla Valle non si riusciranno a “catturare” altri potenziali utenti. Per fare un paragone un po' antipatico per le auto, come se la Pedemontana Veneta non venisse allacciata all'autostrada A4. Anche le ciclabili hanno delle direttrici importanti e i percorsi locali a quelle si dovrebbero allacciare.

Altri particolari negativi (ma che possono essere ancora facilmente sviluppati e migliorati) che abbiamo notato è una





scarsa segnaletica e poche piazzole di sosta. Un percorso è molto più attraente se ci sono indicazioni e informazioni sulle caratteristiche del territorio. Inoltre un tentativo che andrebbe fatto potrebbe essere un collegamento Bici+Bus dalla città perchè per il classico cicloturista giornaliero o del turista, la distanza dal centro di Verona è un po' eccessiva. D'altra parte la FIAB aveva fatto quell'esperimento con il Bus che arrivava a Giazza ed era riuscito visto che era stato riempito.

Un altro suggerimento è quello di sfruttare la bellissima strada militare che conduce da Selva di Progno a Campofontana: una strada poco conosciuta, che presenta pendenze non esagerate, che passa in mezzo al bosco ed ha delle caratteristiche uniche. Vogliamo troppo? Esaudito un sogno, pensiamo subito al prossimo! ●



CHE TRAFFICO, CHE SMOG! di Denis Maragno

La ripartizione modale dei veicoli su Corso del Popolo

Venerdì 15 settembre, in occasione della settimana europea della mobilità, si è svolta, per il quarto anno consecutivo, l'indagine di FIAB Rovigo sulla ripartizione modale degli spostamenti a Rovigo. L'indagine ha contato il numero di passaggi di veicoli nell'incrocio sul Corso del Popolo con via Trento e via Laurenti. Un punto nodale della viabilità cittadina il punto di incontro tra la due ZTL e il *controverso* Corso del Popolo. Novità dell'indagine 2023 è stata anche la collaborazione con Urban Digital Center che ha rilevato anche le concentrazioni di polveri sottili nell'aria.

Un primo dato lo abbiamo tra un confrontando varie categorie di veicoli: – veicoli a due ruote (motocicli, bici e monopattini), poco sopra il 36% del totale

– veicoli a quattro ruote, circa il 64%
Il dato, è in linea con quello degli scorsi, e mostra un leggero calo delle quattro ruote ma nulla di particolarmente significativo.

Entrando nel dettaglio possiamo vedere come l'automobile è il mezzo di trasporto preferito, coprendo quasi il 60% degli spostamenti. L'uso della bici è significativo (un valido 34%) ma tutto sommato stabile a conferma di due cose:

– dove esistono limitazioni al traffico a motore si ha una buona presenza di biciclette (direttrice ZTL Trento-Laurenti);

– il mancato sviluppo della rete delle limitazioni al traffico veicolare (invariato da decenni) non fa aumentare il numero di biciclette.

Ultimo dato che emerge è la trascurabile presenza di monopattini, il dato rende evidente che il tema sia più che altro una neofobia. A conferma della necessità di maggiori infrastrutture ciclabili o di moderazione del traffico a quattro ruote, la mappatura delle direzioni seguite dai ciclisti agli incroci dimostra che la prossimità di un percorso ciclabile (ciclabile per S.PioX) è attrattiva per il traffico ciclistico oltre alla direttrice privilegiata Trento/Laurenti. Spostando il focus sul traffico a quattro ruote, analizzando il numero di passeggeri trasportati, emerge in modo forte la sua inefficienza. Con una media di 1,4 passeggeri per veicolo perfettamente in linea con la tendenza italiana: molte auto, pochi passeggeri. Ultimo dato riguarda la concentrazione delle Pm10 rilevate da due centraline mobili. I dati (23 e 19 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) sono perfettamente in linea con quelli rilevati dalla centralina ARPAV (21 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) nello stesso giorno (centralina spesso oggetto di contestazioni *da bar* in relazione alla sua posizione, considerata troppo vicino a zone trafficate) a dimostrazione che anche in zone più urbane il traffico genera smog.

In conclusione sembra chiaro che: – se si vuole aumentare la presenza di biciclette in città è necessario aumentare il numero e la frequenza di infrastrutture ciclabili o di moderazione del traffico in particolare dai quartieri al centro;

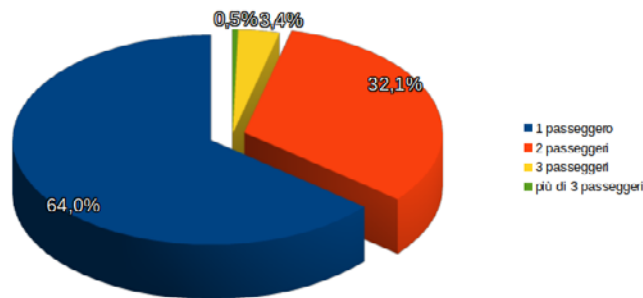
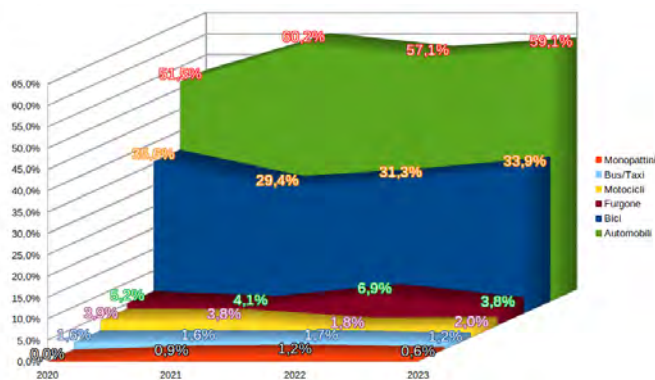


– non essendoci state particolari innovazioni nel settore delle infrastrutture a favore della mobilità lenta, il quadro complessivo cittadino è immutato da anni;

– più traffico = più smog;
– le auto girano praticamente vuote inquinando, è necessario ridurre le auto in circolazione e spingere sul trasporto collettivo come alternativa, in modo da ridurre la richiesta di sosta.

La proposta che proviamo a suggerire, riguardo il Corso del Popolo, invece va verso la realizzazione di un senso unico. Conservando solamente uno dei due sensi di marcia e riservando l'altro al TPL ovviamente senza limitazioni alle biciclette.

L'indagine per modalità, metodo e tempistiche è del tutto analoga a quelle realizzate dallo studio che ha realizzato il piano del traffico. Viceversa il Biciplan comunale non ha utilizzato di questi metodi di rilevazione.



PEDALARE SOTTO LE STELLE

Si può definire, senza apparire esagerati, un trionfo di un trionfo la partecipazione alle *pedalate sotto le stelle* organizzate i venerdì di agosto da FIAB Rovigo quest'estate. Quattro "carovane" di ciclisti in giallo si sono snodate per le vie del centro, con una puntatina appena fuori città. Le *Pedalate sotto le stelle* rappresentano una continua indagine e costante ricerca portata avanti dai volontari FIAB per individuare e raccontare ogni anno qualcosa di misconosciuto di Rovigo. E pare proprio di avere centrato l'obiettivo, dati la numerosa adesione e il gradimento dimostrato, insieme alla piacevole sorpresa della scoperta dichiarata dagli stessi partecipanti. In questa edizione di *Pedalare sotto le stelle* il primo incontro, l'11 agosto, è stato ispirato dal libro "Di passaggio", edito da Il Ponte del Sale, scritto da Sergio Garbato e illustrato da Gabbris Ferrari: una escursione urbana alla scoperta di piccole e grandi celebrità che sono passate per la nostra Rovigo.

Il 18 e il 25 agosto con lo storico Mario Andriotto ha prima fatto conoscere siti e personaggi legati alla Grande Guerra a Rovigo e poi luoghi scomparsi della città, il tutto supportato anche visivamente con stampe di foto d'epoca, interessante documentazione inedita per i più. Infine, il primo di settembre, con WWF Rovigo, i pedalatori sotto le stelle si sono spinti fino a Concadirame a ridosso dell'Oasi della Bojo della Ferriana, ascoltando gli animali che popolano la notte in una suggestiva atmosfera.

La serie dei ciclo-incontri serali era inserita all'interno del progetto ABC – Armonia Benessere e Condivisione, promosso da ARCI Rovigo e finanziato dalla Regione Veneto con le risorse del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali.



TANDEM: L'ANELLO DELLE FRAZIONI

Daniele, ci sei vero quest'anno alla pedalata dei tandem?

La sua risposta affermativa già preludeva l'arrivo di foresti. E così è stato. Tandemisti da mezzo triveneto sono scesi a Rovigo per provare l'ebbrezza delle nostre *calà* e il fascino sinuoso degli argini dall'Adige all'Adigetto, dal Canal Bianco al Ceresolo. Un ideale (e agognato) percorso ad anello che circonda e abbraccia la città di Rovigo toccando e unendo tutte le sue numerose frazioni. Il tutto condito da una immancabile sosta fuori "Comune"



a Canale della Luigina e la sua Corte Veneziana. Una iniziativa, questa, che vede la collaborazione della sezione locale dell'Unione Italiana Ciechi e Ipovedenti. Un sodalizio costante, coinvolgente e abbastanza unico nel panorama locale. Un momento divertente, una prova che la bicicletta è un mezzo universale.

CICLOSTORICA: OMAGGIO A MASETTI

Domenica 8 ottobre, in occasione della fiera di Trecenta, FIAB Rovigo ha organizzato per il secondo anno consecutivo la ciclostorica dedicata al mitico padre del cicloturismo italiano. Con abbigliamento in tema e con bici d'epoca rispolverate dalle cantine l'itinerario proposto ha coniugato la conoscenza del territorio e il piacere della pedalata con l'obiettivo di omaggiare il grande Masetti. Con la partenza alle 8:30 dall'affascinante piazza San Giorgio di Trecenta, la ciclostorica è proseguita per le strade che il giovane Luigi percorreva per andare a studiare alle scuole "tecniche" di Lendinara (le attuali scuole primarie "Baccari"). La giornata ha riservato una piccola sorpresa che ha "colpito" i pedalatori ovvero scoprire che tra i compagni di classe del nostro Luigi si trovava un altro Luigi, destinato ad un importante successo, questa volta aziendale: il lendinarese Luigi Buffetti. Ma questa è un'altra storia. L'uscita in bici è poi proseguita per Badia Polesine, per rientrare a Trecenta lungo il Malopera. Alla mezza, la sempre ospitale Pro Loco ha accolto i *ciclostorici* negli stand della Fiera condividendo l'orgoglio del suolo natio e la conseguente volontà di valorizzare e far conoscere sempre più la straordinaria figura e le ancora più le straordinarie avventure di Masetti con il suo bicicletto (così definiva lui stesso il suo mezzo a due ruote). Una bella giornata, con uno sguardo alle imprese dei pedalatori del passato e con la voglia di divertirsi e stare insieme tipica di FIAB.



El Canton

Le mille e una scusa

Sui social l'insulto gratuito e pesante è ormai la forma di comunicazione più comune.

Per scelta e per l'educazione ricevuta in famiglia non insulto mai nessuno, nemmeno se provocato. Al massimo mi permetto un ironico "Hai ragione!" agli insulti che riguardano le mie scelte politiche. Ma quando si parla di bicicletta mi salta la mosca al naso.

Un insegnante di scuola superiore, che dispensa perle di saggezza su Facebook, in un post in cui parla anche della situazione amministrativa di Verona, afferma: "... ambientalismo ideologico e poco pragmatico (i tempi di vita delle persone sono diversi da chi abita in centro e prende la bici, magari elettrica, fa più radical chic!)".

Gli ho fatto educatamente notare che le sue osservazioni sono solo delle scuse pretestuose per giustificare l'uso indiscriminato dell'auto privata.

Mi ha risposto, stizzito, dicendo che non avevo capito il

senso del suo post e confermando che sono un radical chic. La discussione è continuata, ma senza risultato.

Non solo il professore ha continuato a rincarare la dose, ma ha affermato che oggi una giovane coppia (ne ho due in famiglia) non ha la possibilità di acquistare biciclette costosissime, che lui ha visto in giro.

Dunque siete avvisati: quelli che vanno in giro in automobile in città sono soggetti giovani, hanno fretta perché devono andare al lavoro e sono così poveri che non possono permettersi di comprarsi una bicicletta, al massimo una o due auto.

Se andate al lavoro in bicicletta e non abitate in centro città, fate finta di essere del Duomo.

E, comunque, quando andate in giro con le vostre lussuose e-bike, abbiate l'avvertenza di staccare prima, dal manubrio, l'etichetta con il prezzo. Così il professore non lo vede.

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