

RUOTA LIBERA

Periodico della FIAB

FIAB Verona Amici della Bicicletta APS



CICLOVIE COME PIOVESSE

**REVISIONE CODICE
DELLA STRADA**

LA POSIZIONE DI FIAB

**VERONA
IN CAMBIAMENTO**

UN'ALTRA MOBILITÀ È POSSIBILE

RACCONTI DI VIAGGIO

- APPENNINO BOLOGNESE
- LA MOLDAVIA PRIMA PARTE

TREVISO-OSTIGLIA

UN SOGNO CHE SI REALIZZA

LUPOINBICI

LUPOINBICI COMPIE VENT'ANNI

RACCONTI DI BICI

BAR DA SPIRO



3	IL PUNTO	19	CIBO DA VIAGGIO
	INIZIATIVE FIAB		RACCONTI DI VIAGGIO
4	Analisi DDL Camera n. 1435	20	Appennino bolognese. Colori, profumi, incontri, nuovi sapori
	MOBILITÀ	23	La Moldava scorre in discesa Prima Parte
6	Verona in cambiamento il maxipiano delle ciclabili		RACCONTI DI BICI
	RICORDO	26	Bar da Spiro
9	Ricordo		LUPO IN BICI
	MOBILITÀ	28	Lupo in bici compie vent'anni
10	Un'altra mobilità è possibile		FIAB ROVIGO
	CICLOVIE	30	Il corso di ciclomeccanica
12	Treviso-Ostiglia, un sogno che si sta realizzando	31	Programma escursioni
14	Ciclovia del Sole, il punto tra Verona e Bologna	32	EL CANTON
16	La ciclovia Adriatica e la Vento avanzano verso il Delta del Po		
18	ENIGMISTICA		

DIRETTORE RESPONSABILE:
Elena Chemello.

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

Hanno collaborato:
Edoardo Galatola, Sandro Burgato,
Luigia Pignatti, Paolo Pigozzi,
Fernando Da Re, Alfredo Nicoletti,
Alberto Bottacini, Cinzia Malin.

Editore:
"FIAB Verona Amici della Bicicletta APS"
Piazza S.Spirito, 13, 37122 Verona
Tel./Fax: 045 961 7911
C.F. e p.iva 02079650236
fiabverona@pec.fiabverona.it
sede@fiabverona.it - www.fiabverona.it

Composizione:
Martina Brighenti
(martina.brighenti@gmail.com)
Foto di copertina 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 2800 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 2024

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.



Elisa, la bicicletta e la Regione

Una delle maggiori protagoniste del fenomeno delle “Ciclovie come piovesse” citato in copertina è l’attuale vicepresidente e assessore a Infrastrutture, Trasporti e Lavori Pubblici della Regione Veneto, Elisa De Berti.

La incontrammo nel 2015, al Cosmobike della Fiera di Verona, invitandola a un convegno sulla necessità di istituire un ufficio regionale per la mobilità ciclistica. Avvocato di formazione, sindaca di Isola Rizza per un mandato e appena rieletta per il secondo, era fresca di nomina alle Infrastrutture nella seconda giunta Zaia. Passata da un giorno all’altro a lavorare da una piccola realtà locale al complesso mondo delle costruzioni venete che spaziano dall’alta montagna al mare con tutto quello che c’è nel mezzo, la nostra appariva ancora un po’ spaesata ma il piglio era quello giusto: “Non capisco granché di quello che dite ma il tema mi interessa e sono qui per imparare” disse più o meno quando prese in mano il microfono nel padiglione fieristico. Non ci volle molto per capire che quelle non erano solo parole di circostanza. Elisa intuì in fretta il potenziale che la mobilità ciclistica rappresenta per vivere il Veneto al di là del solito triangolo Venezia-Garda-Dolomiti; ma anche per il suo territorio di riferimento, la pianura veronese che, piatta, poco abitata e ricca di verde e corsi d’acqua, è di per sé vocata a questo tipo di sviluppo. E intuì anche – perché no – il consenso che queste opere possono dare, perché l’aumento della qualità di vita che esse portano in termini di bellezza, sicurezza e piacere non è né di destra né di sinistra ma di tutti. Grande è stato fin da subito l’impegno nel far stanziare risorse da destinare a infrastrutture ciclabili, prima con scelte “a regia”, poi concentrandosi più di recente sull’ex ferrovia Treviso-Ostiglia e sui tratti veneti di 5 ciclovie nazionali (Garda, Sole Verona-Firenze, Adriatica, VenTo, Venezia-Trieste), superando anche gli ostacoli posti da questo governo non certo *bike friendly* a partire dall’attuale ministro delle Infrastrutture, peraltro leader nazionale del suo partito.

Di particolare rilievo è stata la sua idea di coinvolgere nell’impresa la notevole struttura operativa dell’azienda *in-house* Veneto Strade, dedita in precedenza solo alle infrastrutture “pesanti”: questo ha assicurato uniformità e qualità sia per la progettazione che per la gestione degli appalti senza affidarle ai singoli comuni attraversati dai percorsi, con conseguenze virtuose su esito finale e tempi di realizzazione dell’opera complessiva. Per innegabile merito di Elisa De Berti avremo così entro il 2026 una rete assai più estesa di ciclovie di qualità nel nostro Veneto: su questo fatto c’è poco da discutere, anzi, tanto di cappello.

Tutto bene dunque in Regione? Non proprio tutto. Il tema della mobilità ciclistica resta gestito da settori che lavorano separatamente e non sempre in sinergia, come quelli delle Infrastrutture (che progetta e costruisce le ciclovie) e del Turismo (cui ne è delegata la promozione). In sostanza, la questione di cui parlavamo in Fiera nel 2015 pare ancora irrisolta: un esempio ne è il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica varato l’anno scorso, che propone uno schema di ciclovie piuttosto astratto e non coerente con gli itinerari consolidati della rete escursionistica veneta REV. Le nostre ripetute osservazioni al proposito sono rimaste inascoltate. Di fatto la collaborazione tra FIAB e Regione – al di là dei rapporti personali che si sono mantenuti cordiali – è sospesa da tempo, così come il Tavolo tecnico regionale che non viene più convocato da anni. Insomma: in Regione l’encomiabile attivismo infrastrutturale dovrebbe coniugarsi con un pari impegno nella programmazione degli interventi più importanti cui dare priorità. Finita questa ondata di nuove ciclovie imposte dall’agenda nazionale o dal progetto strategico dell’Ostiglia, non si vede all’orizzonte un piano di sviluppo della rete basato sulle grandi lacune ancora da colmare (percorsi sicuri e di qualità tra Verona e Vicenza e tra Padova e Venezia, le ciclovie dell’Adige e del Brenta da potenziare e connettere col Trentino, ...), e ci chiediamo se invece riprenderà il vecchio sistema dei finanziamenti “a regia”. Chissà se prima o dopo si potrà tornare a lavorare assieme su questi temi. ●



ANALISI DEL DDL CAMERA N. 1435 “INTERVENTI IN MATERIA DI SICUREZZA STRADALE E DELEGA PER LA REVISIONE DEL CODICE DELLA STRADA”

di **Edoardo Galatola**
Responsabile sicurezza FIAB

Perché abbiamo un Codice della Strada?

Il Codice della Strada è un complesso di norme emanate per regolare la circolazione su strada di pedoni, veicoli e animali. La bicicletta è un veicolo e quindi ne è interessata a pieno titolo. Ogni Stato ne definisce il contenuto, le modalità di esecuzione e attuazione in base al proprio ordinamento giuridico interno e agli accordi internazionali. È quindi uno strumento operativo che traduce in regole gli obiettivi che una comunità intende darsi nello specifico contesto temporale, tecnologico ed etico.

La prima norma dello stato italiano fu la legge 20/03/1865, n. 2248 che stabiliva alcune regole sulla velocità e il corretto comportamento per i conducenti dei veicoli a trazione animale, poi aggiornata in seguito alla grande diffusione delle biciclette (R.D. 16/12/1897, n. 540) che introduceva l'obbligo di targa per i «velocipedi». Il R.D. 2/12/1928 n. 3179 introdusse l'attuale sistema di targhe automobilistiche, mentre il R.D. 8/12/1933 n. 1740 fu il primo organico

insieme di normative stradali. Il primo Testo Unico fu approvato con il D.P.R. 15/6/1959 n. 393, sino all'emanazione del codice vigente, D.Lgs. 30/4/1992, n. 285, modificato dal D.L. 27/6/2003, n. 151, convertito in legge n. 214 del 1/8/2003, che introdusse la patente a punti.

Quali sono le priorità per una modifica

Le priorità che il Codice intende perseguire e adottare sono enunciate nell'art. 1, ovvero, nell'ordine, **la sicurezza e la tutela della salute delle persone, la tutela dell'ambiente e la circolazione stradale**. Il CdS precisa, inoltre, che **i provvedimenti attuativi si ispirano ai principi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile, al fine di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare, migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini, migliorare la fluidità della circolazione e promuovere l'uso dei velocipedi**. *Strumento di indirizzo è il Piano nazionale per la sicurezza stradale.*

Quali siano le priorità nel 2024 lo dicono le statistiche e lo richiedono il PNSS e la

Risoluzione del Parlamento europeo del 6/10/21. Nel 2022 in Italia ci sono stati 3.159 morti e 223.475 feriti sulle strade, prima causa di morte dei cittadini sotto i trent'anni; la velocità eccessiva è secondo Istat la prima causa di incidenti, ma lo è soprattutto della loro gravità. Altre cause evidenziate sono la guida distratta e il mancato rispetto delle precedenze e degli attraversamenti pedonali. La maggiore criticità si ha nelle città con il 73% degli incidenti e il 44% dei morti, quest'ultimo dato particolarmente grave perché lontano dalla media europea (39% UE27, 31% UE15), mentre l'80% delle vittime in città è un utente vulnerabile della strada. Un'ultima osservazione riguarda i provvedimenti dell'ultima modifica del CdS sulla ciclabilità (D.L. 16/7/20 n. 76 che ha normato, tra l'altro, le corsie ciclabili, le case avanzate, le strade urbane ciclabili, l'utilizzo delle corsie bus, etc.) riscontrata nel fatto che nel 2022 le vittime sono aumentate in tutti i segmenti degli utenti della strada, ma diminuite tra i ciclisti.

Impostazione del DDL Camera n. 1435 “Sicurezza stradale”

L'impostazione del DDL di modifica del CDS va in direzione del tutto opposta. Il principio regolatore è l'aumento delle sanzioni, senza interventi sui controlli. Sono individuati dei target mediatici sui quali incentrare l'attenzione, quali ubriachi e drogati, disinteressandosi delle vere cause dell'incidentalità. C'è una forte spinta alla deregulation (aumento dei limiti di velocità, limitazioni agli autovelox e alle ZTL, sosta libera nelle strade) e una inversione di tendenza sui temi della ciclabilità e della mobilità sostenibile.

In particolare, sono previsti inasprimenti



delle pene per “ubriachi e drogati al volante” (che interessano solo il 6% degli incidenti con lesioni) senza ulteriori controlli. C'è l'obbligo per i recidivi dell'alcoblock, ma le modalità di introduzione e di obbligo dello strumento sono vaghe. È prevista la sospensione della patente per chi ha assunto droghe, guida col cellulare e viaggia contromano, ma solo se il conducente ha meno di 20 punti (<3% delle patenti italiane).

È proposta una stretta sull'introduzione delle ZTL, da prevedere solo in presenza di alti livelli di smog e non come strumento generale per ridurre il traffico, subordinandole per di più alle esigenze della mobilità automobilistica; viene ristretta la possibilità di installare e usare gli autovelox fissi, mobili e in movimento; se avvengono più violazioni consecutive da parte di un automobilista, gli può essere comminata una sola multa; è eliminata la possibilità di controllare e sanzionare con telecamere senza contestazione immediata ed è prevista una delega al Governo per innalzare i limiti massimi di velocità. Va ricordato che l'Italia è il fanalino di coda per controlli della velocità: in Austria si comminano 12 volte le sanzioni rispetto all'Italia, in Olanda 10 volte, in Belgio 6 volte, in Francia 5 volte.

Tutti i provvedimenti sono tesi a limitare il più possibile l'autonomia decisionale dei Comuni.

Provvedimenti legati a ciclabilità e mobilità sostenibile

L'impianto del DDL è una sostanziale retromarcia rispetto a tutti i provvedimenti migliorativi che erano stati introdotti nel Codice nel 2020, con il DL n. 76, individuando tutto il problema della sicurezza nei ciclisti stessi e non negli investitori.

È previsto il blocco con effetto immediato della possibilità di realizzare corsie ciclabili, doppi sensi ciclabili, case avanzate, strade ciclabili, etc. fino all'emanazione di un futuro regolamento ad hoc del Ministero e all'aggiornamento di quello attuativo del codice. Le corsie ciclabili sono ristrette ai soli casi in cui non è possibile fare piste ciclabili con posizione limitata soltanto a destra. Eliminata la clausola europea dei doppi sensi ciclabili indipendentemente dalla larghezza della carreggiata, tolto l'obbligo



per gli automobilisti di dare la precedenza alle bici. Vengono ridotte le case avanzate ai soli casi di strade a una sola corsia di marcia con ciclabile già presente. Sono eliminate le corsie riservate a TPL + bici. La strada urbana ciclabile non è più identificabile con la segnaletica orizzontale. L'obbligo per gli automobilisti di dare la precedenza ai ciclisti è sostituito da un generico “prestare attenzione”. Viene introdotta una nuova zona ciclistica che va nel senso di confinare le biciclette in riserve protette con un'impostazione diametralmente opposta alla Città 30, che si basa sulla condivisione rispettosa dello spazio stradale urbano.

L'unico provvedimento che poteva essere positivo, il divieto di sorpasso della bicicletta da parte degli altri veicoli a meno di 1,5 metri di distanza laterale, è reso inapplicabile dalla precisazione “ove le condizioni della strada lo consentano”.

Per quanto riguarda i monopattini le restrizioni e limitazioni sono così numerose e dissuasive da ritenere che si voglia fortemente penalizzare il settore della cosiddetta micromobilità elettrica. È previsto l'obbligo di targa e assicurazione, rafforzato il divieto di uso in aree extraurbane, sono equiparati a motocicli e ciclomotori, il casco diventa obbligatorio per tutti, è previsto il divieto di sosta e il sequestro.

Infine l'Art. 17 del DDL, delega al Governo entro un anno “la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale”, lasciando aperta la strada al casco obbligatorio, all'obbligo di



targa, all'assicurazione obbligatoria e all'equiparazione a motocicli e ciclomotori per le biciclette a pedalata assistita, ma anche per le biciclette in generale.

Limitazione alle Città 30

Non va infine dimenticata la direttiva emanata in data 24/1/24 dal Ministro delle Infrastrutture e trasporti sulla “disciplina dei limiti di velocità nell'ambito urbano”, scritta al solo scopo di complicare e rendere difficile l'attuazione delle città 30. Infatti, sulla base di una affermazione in contrasto con l'ordinamento vigente in tema di sicurezza del lavoro, secondo cui i principi di sicurezza devono essere temperati dalle priorità dell'economia, viene esclusa la possibilità dell'imposizione generalizzata di limiti di velocità ridotti rispetto ai 50 km/h, dovendo giustificare strada per strada la perimetrazione, la metodologia utilizzata e la motivazione per la deroga ai limiti di velocità.

Conclusioni

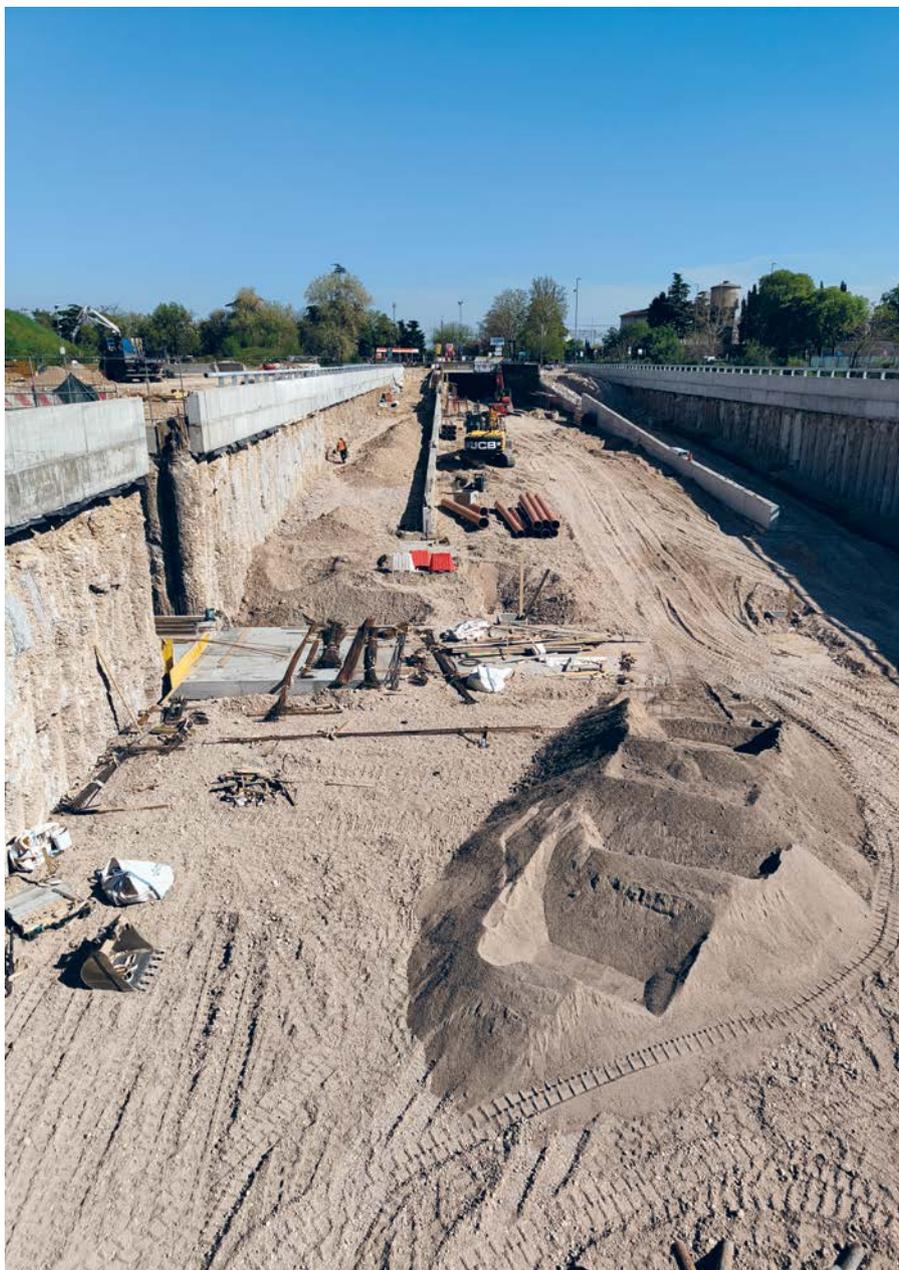
Non sfugge l'impianto generale del provvedimento come uno strumento inefficace per la sicurezza stradale, dannoso per la sicurezza stessa, la mobilità sostenibile, la vivibilità dei centri urbani e l'ambiente. Si tratta di una modifica del Codice in diretto contrasto con il Codice stesso (art.1), il PNSS e le direttive comunitarie che attenta all'autonomia delle amministrazioni locali e complica l'attuazione dei provvedimenti. È da osservare che tutti gli emendamenti migliorativi presentati sono stati cassati in blocco. ●

VERONA IN CAMBIAMENTO: IL MAXIPIANO DELLE CICLABILI di Redazione

I lavori per l'unificazione dei sottopassi di Città di Nimes sono un po' il simbolo della città di Verona imbozzolata nei cantieri, avviati o in via di apertura; interventi che promettono di cambiare di segno la mobilità di Verona. Da una parte, emerge e viene rappresentata anche politicamente l'aspirazione a diventare una città di spessore europeo con un

trasporto pubblico all'altezza e una rete ciclabile capace di sostenere e favorire gli spostamenti quotidiani; dall'altra parte l'incertezza nei confronti del futuro fa emergere l'attaccamento alle "sicurezze" del vecchio modello auto-centrico con tutte le relative polemiche anche politiche. L'aspettativa è alta soprattutto per quanto riguarda la mobilità ciclistica. Lo scorso dicembre l'amministrazione comunale

ha messo sul piatto un "pacchetto" da 25 chilometri di nuove ciclabili che punta a completare la rete dove ora è poco o per nulla presente e rammendare le direttrici già realizzate. Se pensiamo che alle soglie del nuovo millennio, al 31.12.1999, Verona contava appena 5 chilometri di piste ciclabili (più qualche altro chilometro di percorsi ciclabili soltanto segnalati), si può ben capire la portata dell'intervento, destinato a completare lo scheletro di rete abbozzata nei primi anni Duemila quando l'amministrazione Zanotto mise a terra gli interventi lasciati in sospeso nei decenni precedenti dalle amministrazioni che l'avevano preceduta. Nel 2010, proprio su queste pagine, venivano censiti una 50ina di chilometri di piste o percorsi ciclabili, di cui 35 in sede propria. Successivamente si è passati dal ripiego delle piste ciclabili "disegnate" sui marciapiedi o realizzate in spazi di risulta, alla "moda" delle ciclabili costruite a titolo di contributo di sostenibilità nell'ambito di progetti edilizi approvati con la formula dell'accordo pubblico privato. Alla fine del 2022 la rete cittadina si estendeva per circa un centinaio di chilometri lasciando tuttavia scoperte varie direttrici, come il collegamento con la Valpolicella e la Valpantena, e buona parte di Verona Sud. A queste carenze sono appunto destinate le risorse stanziare a dicembre, i cui progetti verranno alla luce mano a mano, separatamente, ciascuno con i propri tempi che molto dipenderanno anche dalla fonte di finanziamento, ma secondo un disegno unitario. Con 1,3 milioni di euro derivanti dall'avanzo di bilancio comunale verrà completata la **ciclabile della Valpantena** nel tratto compreso tra l'Esselunga di via Fincato, dove ora la pista praticamente finisce, e via Betteloni, "arteria" est che conduce Porta Vescovo. Questa ciclabile era stata avviata nell'ambito dei lavori per la variante della SP6, ma arrivava soltanto fino al supermercato Famila. L'opzione iniziale di mandare le biciclette sulla



ciclabile del progno non ha mai convinto, e fin dalla amministrazione Sboarina si è lavorato per il prolungamento verso via Fincato. Da poco è stato inaugurato il tratto più complesso che vede bypassare l'imbocco della tangenziale e condurre fino all'altro supermercato, Esselunga. L'ultimo sforzo deve portare i ciclisti in

sicurezza fino a via Betteloni. Ci vogliono invece almeno 3 milioni di euro per creare un collegamento sicuro da **Parona - porta della Valpolicella - con ponte Garibaldi**, dove adesso non esiste praticamente nulla. L'intervento è stato inserito nel Pnrr. L'assessore alla Mobilità Tommaso Ferrari ha

assicurato che non sarà una corsia ciclabile ma una vera e propria "dorsale di ciclabile verso i quartieri". La ciclabile di Porta Palio, realizzata dalla precedente amministrazione Sboarina verrà prolungata in corso Cavour **fino a ponte della Vittoria** e da lì alla Bra. I lavori richiedono 800 mila euro, che verranno

PISTE CICLABILI PREVISTE NEL PUMS

- Realizzazione itinerario ciclabile di km 1,60 **Grezzana - Santa Croce**, interessate le vie del Sasso, via Fincato, via Belvedere, via Buzzati, via Spontini, via Catalani, via Villa Cozza, via Mefistofele, via Ponchielli, via Montorio, via San Felice Extra. Importo del finanziamento € 500.000.



- Realizzazione itinerario ciclabile di km 5,14 **Parona - Ponte Garibaldi**, interessate le vie Preare - via Cà di Cozzi - via San Rocco - via Camillo Cesare Bresciani - via Santini - via Cesiole - via Goffredo Mameli - via Ciro Menotti - via Gian Battista da Monte - viale Nino Bixio. Importo del finanziamento € 2.297.816.



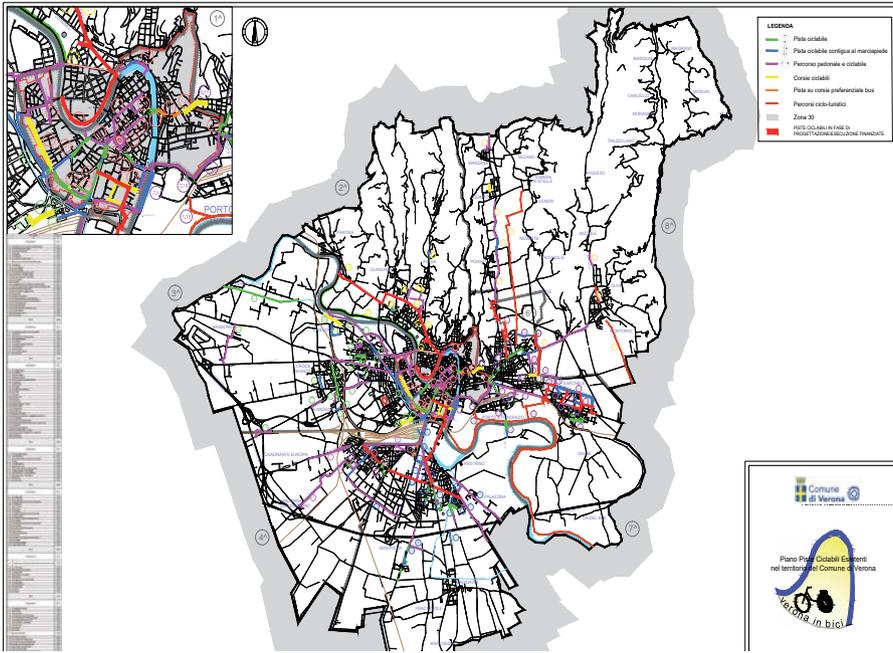
- Interventi di Mobilità sostenibile con realizzazione percorsi ciclabili dedicati (anno 2023) che interessano via Roma, corso Cavour, via Diaz, lug. Matteotti, Lung. Campagnola e lung. Cangrande, Km 4,90. Importo del finanziamento: € 800.000.

- Itinerario ciclabile di km 4,9 **Via Palazzina - Porta Vescovo** nel tratto che comprende via Centro, via Volturmo, via Santa Teresa, via Molinara, via Manara, via Basso Acquar, via Dell'Autiere, via del Fante, via Dei Montecchi, Lungadige Caputeli, Ponte Alardi, via Dello Zappatore, via SS Trinità, via Bassetti, corso Porta Nuova. Importo del finanziamento € 1.087.000.

- Itinerario ciclabile di km 2,76 **Via Marotto - Castelvechio** nel tratto che comprende via Unità d'Italia, Piazza della Chiesa, via Cimitero, via Belluzzo, via Caperle, via Zenati, via Anti, via Rossi. Importo del finanziamento € 1.200.000.

- Itinerario ciclabile di km 2,54 **San Michele - via Mefistofele** nel tratto che comprende via Belvedere, via Montelungo, via Monti Lessini. Importo del finanziamento € 870.000.

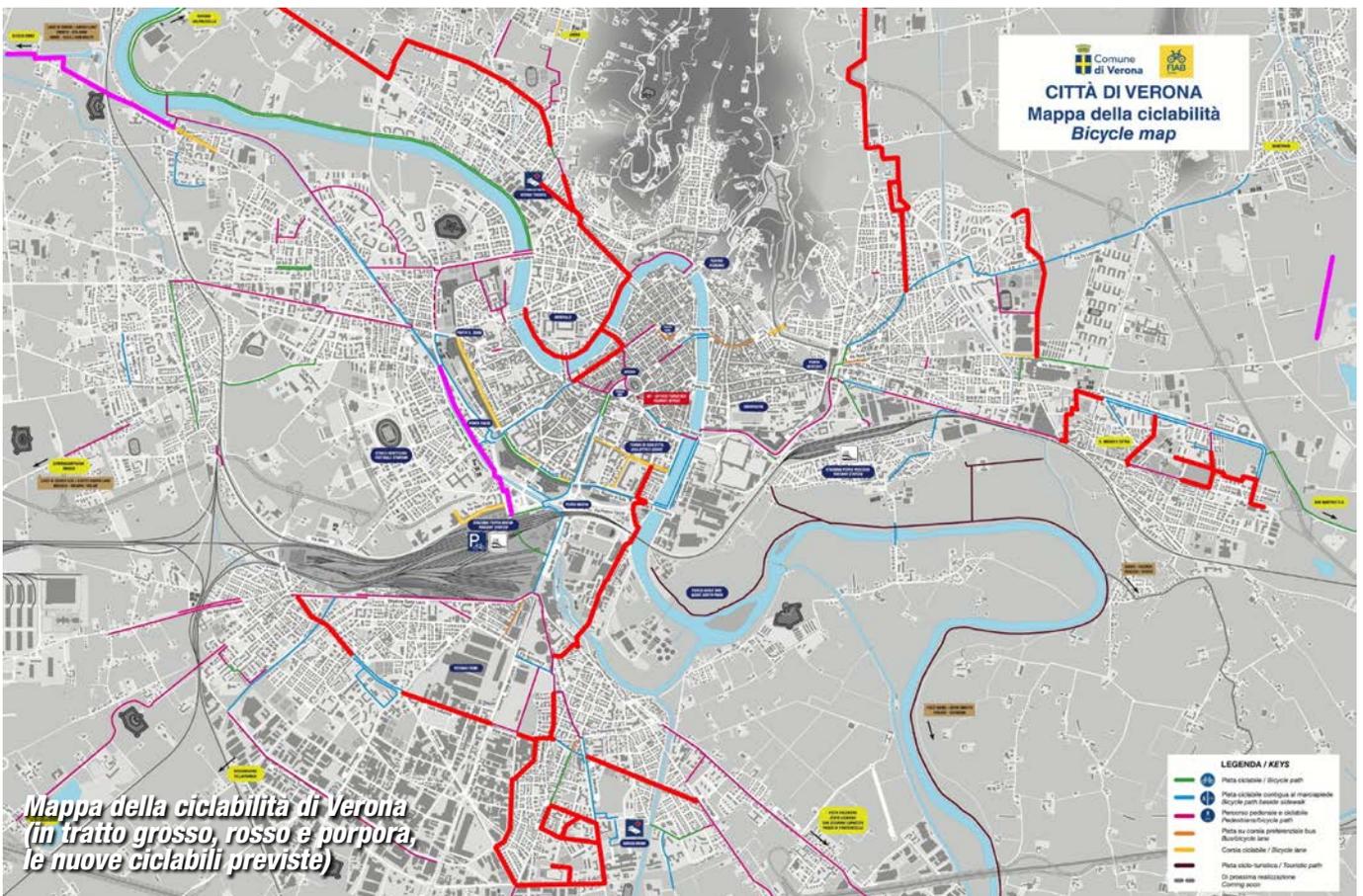
- Itinerario ciclabile di km 3,50 **Forte Chievo - Via Legnago** nel tratto che comprende via dei Lamberti, via Comacchio, via Redipuglia, via dell'Industria, via Po fino all'intersezione con Stradone Santa Lucia. Importo del finanziamento € 1.501.775.



la riqualificazione delle case Azzolini e del complesso Tombetta di Borgo Roma attraverso un progetto integrato di rigenerazione urbana finanziato dal Pnrr prevede la creazione di un nuovo reticolo di ciclabili nella zona che si unirà alla ciclabile della filovia su viale del Commercio e a quella di via San Giacomo, fino alla Zai. Ulteriore intervento destinato ad aumentare il tasso di ciclabilità dei quartieri sud è quello del Genio Civile che porterà a breve alla realizzazione di una ciclo-pista parallela a quella del boschetto di Villa Buri, sulla parte opposta dell'Adige verso il forte Santa Caterina. Per quanto riguarda infine, l'est cittadino, una volta terminati i lavori dell'alta velocità si potrà usufruire dell'attuale strada di cantiere che verrà convertita, consentendo di andare dal **sottopasso di via Bernini Buri verso Porta San Pancrazio**. Inoltre dal Comune hanno assicurato che nell'est cittadino spunteranno percorsi finanziati dalla Regione che assegnerà un cofinanziamento per ciclabili fino al 60% della spesa. La restante percentuale la metterà il Comune.

messi dal Comune, e comprendono anche il collegamento tra la ciclabile di ponte Garibaldi e ponte del Risorgimento. Per quanto riguarda Verona Sud, la scelta ha richiesto lunghi mesi di dibattiti e riflessioni, ma alla fine il dado è stato tratto: le opere compensative della Tav, il

treno ad alta velocità, verranno destinate in buona parte per dotare Verona Sud – dove adesso c'è soltanto la ciclabile di viale Piave – di una **“imponente infrastruttura a T”** che taglierà i quartieri penetrando la città con l'arrivo da Basso Acquar. Restando in zona sud,



IL PNRR A BORGO ROMA

Il piano urbanistico integrato collegato alla riqualificazione delle Case Azzolini e del complesso Tombetta prevede la realizzazione di percorsi ciclopedonali e di marciapiedi nel quartiere Borgo Roma per complessivi 5,4 km e una spesa di 540 mila euro, così suddivisi:

PISTE CICLOPEDONALI PER COMPLESSIVI 3,4 km

- Via San Giacomo (tratto da Via dei Grolli a Via P.Benedetti) m. 160
- Via Golino (tratto da Via P.Benedetti a Via L.Pasteur) m. 340
- Via L.Pasteur m.770- Via N.Copernico (tratto da Via dell'Esperanto a Viale del Commercio) m.300
- Viale del Commercio (tratto da Via N.Copernico a Via Ferrari) m. 360
- Viale dell'Industria (tratto da Viale del Commercio a Via Redipuglia) m.300
- Via P.Benedetti (omonima di accesso al Cimitero di B.Roma e collegamento con Via L.Pasteur) m. 220
- Via F.Malfer (tratto da Viale del Commercio a Viale dell'Industria) m. 400
- Via dell'Esperanto (tratto da Via L.Pasteur a Via Ippogrifo nell'ambito del P.U.A. Esperanto Ex Area Zanetti) m. 170
- Via P.Benedetti (da Via Scuderlando a Via Combattenti Alleati) m.170
- Via dei Grolli (da Via Centro a Via Toffafetti) m. 120
- Via Scuderlando (da Via Centro a Via Benedetti) m. 90

INTERVENTI DI REALIZZAZIONE DI CORSIE CICLABILI per km 1,440

- Via P.Benedetti (da Via Golino a Via Scuderlando) (corsie ciclabili) m. 520
- Via dei Grolli (corsie ciclabili) m. 460
- Via Combattenti Alleati (corsie ciclabili) m. 460

INTERVENTI DI REALIZZAZIONE DI NUOVI MARCIAPIEDI PEDONALI per 500 m

- Via Veglia (tratto da Via San Giacomo a Via Capodistria) m.130
- Via Capodistria (tratto da Via Veglia a Via dei Grolli) m. 80
- Via delle Pietre (tratto da Via San Giacomo a Via Capodistria) m. 80
- Via delle Pietre / Via R.Veronesi (traversa omonima) m. 105
- Via Golino (lato est) m. 100

CIAO LEO

La redazione di Ruotalibera e tutta FIAB Verona si stringono all'amico webmaster e responsabile della comunicazione Luciano Lorini, a Lisa, a Luca e a tutti i familiari nell'immenso dolore per la perdita di

LEONARDO



UN'ALTRA MOBILITÀ È POSSIBILE..... di Michele Marcolongo

Intervista con l'assessore Tommaso Ferrari

A distanza di ormai due anni dall'insediamento della nuova amministrazione che alle elezioni del 2022 ha portato a Palazzo Barbieri la bandiera della sostenibilità e di una nuova politica di prossimità, ci si chiede quale sia il modello di città che sta emergendo dalle tante sperimentazioni avviate e dai numerosi progetti nel frattempo messi in campo. Posto che i miracoli si chiedono soltanto ai santi del Paradiso e che, come ha detto lo stesso Sindaco Tommasi, "la città dei 15 minuti è un obiettivo di lungo termine che può prendere forma soltanto nell'arco di più di una amministrazione", si tratta di capire quali siano le scelte che rendono irreversibile la svolta sostenibile della mobilità cittadina. Sulla carta la risposta è facilissima: le scelte diventano definitive quando si convincono i cittadini ad usare meno (o non soltanto) l'auto privata. Come questo si realizzi nella pratica, lo abbiamo chiesto all'assessore alla Mobilità Tommaso Ferrari.

Assessore, dove sta andando la mobilità del capoluogo, qual è il modello di città che sta emergendo?

Dal punto di vista della mobilità, appena insediati abbiamo impostato le tre architravi della nostra politica per viaggiare tutti insieme nella stessa direzione, figli della stessa visione. Si tratta di dare alternative efficaci, efficienti, rapide e sicure nell'ambito degli spostamenti urbani e interquartierali. Quindi: completamento del filobus, completamento della rete ciclabile cittadina, zone 30 per quartieri più vivibili.

Partiamo dunque dal filobus: in ogni caso si doveva fare...

Sì, è un tassello importante del quadro che stiamo costruendo, e oltre al mezzo in sé il progetto ci permette di implementare molte corsie preferenziali

delle quali beneficeranno anche gli autobus di linea, quindi tutto il trasporto pubblico in generale.

E la bici?

Il secondo architrave del nostro progetto amministrativo nel campo della mobilità consiste proprio nel realizzare tra i quartieri una rete ciclabile interconnessa, sicura, non spezzettata. Vanno in questa direzione di collegare e completare i percorsi esistenti per creare una infrastruttura unitaria, solida e sicura, gli investimenti presentati lo scorso dicembre, alcuni dei quali derivano da opere compensative della Tav, molti da Pnrr, altri ancora da fondi propri dal Comune di Verona. Sono 25 chilometri di nuove ciclabili, tutte finanziate. Sembra tanto ma lo consideriamo soltanto il primo passo per adeguarci agli standard europei.

In che senso è soltanto il primo passo?

Perché al di là dell'infrastruttura cominciamo a parlare di ciclabili che condividono spazio in carreggiata. Ricordo che fino a pochi anni fa la logica era quella di dedicare alle ciclabili spazi di risulta, persino sui marciapiedi. Nostro obiettivo è uno spazio pubblico condiviso tra gli utenti della strada: pedoni, biciclette, automobili, perché la strada è di tutti e tutte le persone devono essere libere di muoversi. Su questo piano finora abbiamo scontato una grave carenza. La città soffre della mancanza di un mezzo di trasporto rapido di massa, di ciclabili sicure ed efficienti, la mancanza di infrastrutture viarie in grado di dare la possibilità alle auto di circumnavigare la città.

Da questa sua ultima frase viene in mente il traforo delle Torricelle: è soltanto un riflesso condizionato da tanti anni di discussioni?

La strada di gronda, che collega la tangenziale sud e la bretella nord T4-T9, in combinata con la variante alla

Statale 12 crea già un notevole bypass, ma sicuramente il nostro obiettivo è di inaugurare una stagione di opere pubbliche, portando avanti tutte le gambe della mobilità che devono marciare assieme secondo un progetto unitario e condiviso, perché tutti, in tempi e con esigenze diverse, siamo sia automobilisti, che pedoni, che ciclisti. Ai cittadini va data la possibilità di raggiungere le proprie destinazioni, siano esse il posto di lavoro o le zone ricreative, con tutti i mezzi e in modo sicuro. Quindi servono opere infrastrutturali in grado di dare alternative agli spostamenti, e in questo processo miglioriamo anche la vivibilità.

Torniamo dunque a come si migliora la vivibilità dei quartieri...

Il progetto di rete ciclabile che abbiamo in mente è sicuramente molto ambizioso, anche perché sulla carta tutti sono d'accordo sul fatto di migliorare la ciclabilità, ma quando si tratta di



condividere la carreggiata per realizzare interventi efficaci ed efficienti saltano fuori i distinguo. Mi riferisco alle zone 30 a bassa intensità di traffico dedicate a pedoni e anche ciclisti. Su questo Verona sconta già un notevole ritardo che dobbiamo recuperare perché la componente di insicurezza è l'ostacolo maggiore all'uso dei mezzi alternativi all'automobile.

Questo progetto può essere ostacolato o addirittura bloccato dalla proposta di riforma del Codice della Strada di Salvini che interferisce pesantemente con le prerogative dei Comuni nel determinare ciclabili e zone 30?

Spero che la proposta venga modificata, e come me lo credono e lo sperano moltissimi amministratori di tante città italiane: il tema della velocità, delle zone 30 e della riconfigurazione dello spazio urbano, sono richieste di vivibilità che non hanno colore politico. L'attuale proposta pone dei seri limiti ai controlli sulla velocità, nella autonomia decisionale dei Comuni e alla loro capacità di tutelare la sicurezza stradale e gli utenti della strada. E mi si permetta di dire che fa un po' ridere che tutto questo provenga da dei presunti federalisti.

Quindi?

Quindi non possiamo permetterci passi indietro. Il tema del controllo della velocità non va visto nell'ottica di fare cassa ma, ad esempio, in rapporto alle zone residenziali dove le auto devono viaggiare a velocità consona con il contesto pedonale e ciclabile. Basta andare in molte altre città simili alla nostra per capire che gli investimenti fatti negli ultimi anni vanno tutti nell'unica direzione di riportare la velocità dei veicoli entro limiti compatibili.

Questa amministrazione si sta pertanto scrollando di dosso l'etichetta di essere la giunta delle sperimentazioni...

Non so se siamo mai stati la giunta delle sperimentazioni: dal punto di vista della viabilità servono delle scelte per rimediare alla carenza di corsie preferenziali, di piste ciclabili, alla assenza di un mezzo di trasporto pubblico rapido di massa. Queste sono

tutte decisioni politiche. Sicuramente crediamo nel valore della sperimentazione perché nessuno ha la bacchetta magica e come capita a tutti noi in vari ambiti nostra vita, è utile capire in anticipo gli effetti delle nostre decisioni, visto che nessuno è infallibile. Per ogni problema va cercata una soluzione che poi va affinata. Torno a ripetere che nostro obiettivo è di rendere gli spostamenti sicuri, efficienti e veloci con qualunque mezzo. Ecco dove vogliamo arrivare.

È possibile cominciare a dare qualche numero dei cambiamenti in atto? Per esempio il Pums parla di raddoppiare le biciclette. A quando?

Come ingegnere mi trovo bene con i numeri, e sotto questo profilo segnalo che ci siamo già dotati di un sistema di analisi dei dati per monitorare la viabilità a livello di numero di passaggi e per gestire le congestioni. Intendiamo proseguire tale monitoraggio anche per il numero di passaggi sia ciclabili che pedonali. Abbiamo già delle stime che devono essere riscontrate all'interno di modelli di analisi.

E cosa dicono questi modelli?

Come si sa la ripartizione modale degli spostamenti ora è schiacciata tutta sull'auto. Grazie agli interventi che mirano ad incentivare altre forme di mobilità più sostenibile, ci aspettiamo che i rapporti possano cambiare. Ci sono allo studio nuovi modelli di sharing mobility tra cui car sharing e bike sharing flottante. Ma tutte queste tessere del mosaico si devono integrare con il piano della sosta a cui abbiamo lavorato.

Vuole dire che ci saranno dei conta biciclette? E come verranno usati?

Voglio dire che ci sono degli strumenti digitali e delle banche dati che ci possono dare informazioni sui vari mezzi di spostamento. Sono attività che si fanno normalmente con il traffico e il trasporto pubblico locale. Sistemi simili sono utili anche sui passaggi di bici e pedoni e saranno importanti per verificare gli investimenti che stiamo facendo.

Parliamo un po' delle nuove iniziative annunciate a dicembre. Che cosa sarebbe l'imponente "collegamento a

T" per Verona Sud?

La zona sud attualmente è collegata soltanto tramite il percorso ciclabile di viale Piave. La creazione di un'altra direttrice di penetrazione in via Basso Acquar rappresenterà quindi un grande valore aggiunto. La "T" si riferisce ad una grande ciclabile che taglia i quartieri sud da via Po e via Legnago, e fa sostanzialmente da entrata verso i quartieri da Basso Acquar.

E il collegamento tra Parona e Ponte Garibaldi, a che punto si trova? E come risolvete la strettoia del Cesiolo?

Qui siamo in conferenza dei servizi. E' un progetto Pnrr che prevede una bi-direzionale protetta che serve Pindemonte, Ponte Crencano, via San Rocco e via Preare fino a Parona appunto. Via Cesiolo diventerà strada ciclabile, nel senso che sarà permesso l'ingresso in auto ma verrà assegnata la priorità alle biciclette.

Per l'est veronese cosa è previsto?

Completiamo la dorsale della Valpantena fino praticamente a Porta Vescovo. Poi partiranno a breve, grazie a fondi europei, una serie di interventi tra San Michele, Borgo Venezia e la città che miglioreranno la mobilità in bicicletta. Ma su questo mi riservo di tornarci a breve con una comunicazione più diffusa.

Tempistica prevista?

Per le opere Pnrr la scadenza è il 2026. In generale l'anno in corso servirà per la progettazione. Alcune verranno cantierizzate prima. E' difficile dare una scadenza unitaria considerato le fonti di finanziamento diverse e l'entità dei lavori differente. Le Case Azzolini partono quest'anno, Parona l'anno prossimo. Quest'anno peraltro parte anche il completamento della ciclabile del Biffis - Camuzzoni, ottima eredità della passata amministrazione. Per dare un riferimento unitario possiamo risentirci a settembre con il piano particolareggiato sotto mano. L'impegno comunque è quello di dotare tutta la città di infrastrutture solide, direttrici di collegamento sicure e non spezzettate. Finalmente. ●

TREVISO-OSTIGLIA, UN SOGNO di Corrado Marastoni CHE SI STA REALIZZANDO

Al via anche gli ultimi cantieri nel veronese, tratto veneto completato entro un anno

Nello scorso numero di Ruotalibera (181) Antonio Dalla Venezia aveva raccontato la storia di un grande impegno delle associazioni FIAB del Veneto, durato 20 anni di insistenze e manifestazioni e ormai in vista di un insperato successo: quello del completo recupero del sedime dell'ex ferrovia Treviso-Ostiglia, strappato a un destino che pareva già scritto di strada camionabile per diventare presto, coi suoi circa 120 km, la più lunga pista ciclabile italiana in sede propria realizzata sul tracciato di una linea ferroviaria dismessa.

In questo articolo facciamo il punto sui cantieri che sono stati aperti negli ultimi mesi e che da qui a un anno – entro la primavera 2025, se non prima – completeranno l'opera su tutto il territorio veneto. Resterà poi da compiere solo un tratto lombardo finale di circa 7 km che permetterà di arrivare dal confine veneto sul Canalbianco fino a Ostiglia sul Po; di quest'ultimo tratto però non si sa ancora quando partiranno i lavori, a causa di vari intoppi tecnici tra le amministrazioni locali coinvolte (Regione Lombardia, Provincia di

Mantova e Comune di Ostiglia) che ne stanno rallentando sia la progettazione definitiva che il finanziamento.

Come già descritto nell'articolo di Dalla Venezia, da circa 15 anni il sedime è stato recuperato come splendida pista sotto un corridoio alberato nei suoi primi 49 km da Treviso, ovvero nei tratti trevigiano (da Treviso a Badoere, 16 km)

Zocco. Più recentemente (circa 4 anni fa) è stato costruito un ulteriore tratto vicentino di 9 km da Pojana di Granfion fino al fiume Bacchiglione, al confine tra i comuni di Montegalda e Montegaldella, che nella sua parte iniziale non corre lungo l'ex sedime ferroviario perché quest'ultimo entra nell'ambito della stazione di Grisignano che è ancora in



La Treviso-Ostiglia a Campodoro

e padovano (da Badoere a Campodoro, 32 km) più circa 1 km di tratto vicentino da Campodoro alla frazione Pojana di Granfion del comune di Grisignano di

esercizio e dunque deve essere aggirata. A tutt'oggi sono dunque percorribili circa 58 km di ciclovia.

Per il recupero del restante tratto veneto dell'ex sedime dal Bacchiglione verso Ostiglia (circa 54 km) la Regione Veneto si è affidata alla sua società *in house* Veneto Strade che ne ha curato progettazione e gara d'appalto strutturandolo in 7 lotti.

I primi 3 lotti (I-II-III) comprendono i circa 26 km che dal Bacchiglione passano sotto i monti Berici per giungere al ponte sul fiume Guà che si trova al fianco est dell'abitato di Cologna Veneta, e riguardano i restanti comuni vicentini interessati dal sedime (nell'ordine Montegaldella, Castegnero, Nanto, Barbarano Mossano, Villaga, Sossano



L'ex casello di Barbano (Grisignano di Zocco)



L'ex stazione di Villaganzerla (Castegnaro, VI)

e Orgiano) più Cologna Veneta, primo comune veronese. Il progetto prevede di costruire la pista sopra l'ex ferrovia tranne che nei primi 2 km condizionati dalla recente costruzione del ramo sud Vicenza-Badia Polesine dell'autostrada A31: dal Bacchiglione sarà dunque necessario entrare nella località Ghizzole di Montegaldella, superare la A31 con un'andata-ritorno da un sottopasso posto a breve distanza e poi rientrare sul sedime prima della località Villaganzerla di Castegnaro. I lavori su questi lotti sono partiti nel novembre 2022 con una cerimonia presso l'ex stazione di Sossano; la consegna è prevista entro questo maggio 2024, si spera dunque in tempo per la manifestazione regionale FIAB del 16 giugno pensata proprio per festeggiarne il recupero.

elevato costo, non tanto per deviazioni dal percorso dell'ex ferrovia che viene seguito in modo pressoché fedele, quanto



L'ex stazione di Sossano (VI)

L'ultimo lotto (VII) riguarda tutto il tratto di circa 6 km nel territorio di Casaleone compreso tra il ponte sul fiume Menago fino al confine regionale sul Canalbianco: si tratta di un tratto a

soprattutto a causa degli importanti ponti da ripristinare sui corsi d'acqua, a partire dai due citati agli estremi ma non solo. I lavori su questo lotto sono partiti nel giugno 2023 con una cerimonia nei

pressi dell'ex stazione di Casaleone, con consegna prevista entro fine 2024.

Infine i restanti 3 lotti (IV-V-VI) riguardano i circa 22 km del tratto veronese nei comuni di Cologna Veneta, Pressana, Minerbe, Legnago e Cerea tra il ponte sul Guà prima di Cologna Veneta e il ponte sul Menago. In questo tratto, dove pure occorre il ripristino di alcuni ponti e passerelle, le complicazioni principali riguardano l'attraversamento urbano di Legnago al di là dell'Adige dove è necessario aggirare la stazione ferroviaria in esercizio con un percorso alternativo che usa un tratto arginale suggestivo del fiume Bussè; e la necessità di spostare alcuni tratti di pista dal sedime originario che è stato coperto negli ultimi decenni da infrastrutture viarie.

I lavori su questi lotti sono partiti all'inizio di questo marzo 2024 con una cerimonia a Minerbe, con consegna prevista entro la primavera 2025.

Riassumendo, grazie al considerevole impegno della Regione Veneto e alla professionalità e spirito di squadra di Veneto Strade di cui siamo stati testimoni in questi ultimi due anni, ci aspettiamo di coronare questo sogno di lunga data nel giro di un anno. Per chi come noi delle FIAB venete ci ha lavorato e creduto da lunghi anni nonostante sembrasse un'impresa impossibile, questo esito felice assomiglia un po' a un sogno: ma a volte anche i sogni più arditi, come quello di pedalare in sicurezza e piacevolezza dalla pedemontana trevigiana fino al Po, possono diventare realtà. ●



La cerimonia dell'8 marzo a Minerbe

CICLOVIA DEL SOLE, IL PUNTO TRA VERONA E BOLOGNA

di **Corrado Marastoni**

Dopo la pista emiliana aperta due anni fa, importanti novità nel veronese e mantovano

La Ciclovia del Sole da Verona a Firenze è una delle ciclovie nazionali cofinanziate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che interessano il territorio veneto: sono 5 su un totale di 10, le altre sono l'Anello del Garda, la VenTo (Venezia-Torino) sul Po, l'Adriatica da Chioggia a Santa Maria di Leuca, la Trieste-Venezia.

Per queste ciclovie nazionali, una volta definito il progetto di fattibilità tecnico-economica – primo livello di progettazione – serve poi trovare tutte le risorse economiche per realizzarle per davvero e con un livello di qualità adeguato in termini di sicurezza e pregio costruttivo: infatti i finanziamenti ministeriali richiedono precisi standard qualitativi ma coprono solo in parte il costo di progettazione definitiva e costruzione di queste ciclovie, e in ogni caso non vengono concessi tutti in un colpo solo ma “a rate”. Pertanto si procede necessariamente per stralci con l'indispensabile contributo degli enti

locali (soprattutto Regioni e Province/Città Metropolitane) nel reperire le risorse mancanti e organizzare l'iter (progettazione, gare d'appalto etc).

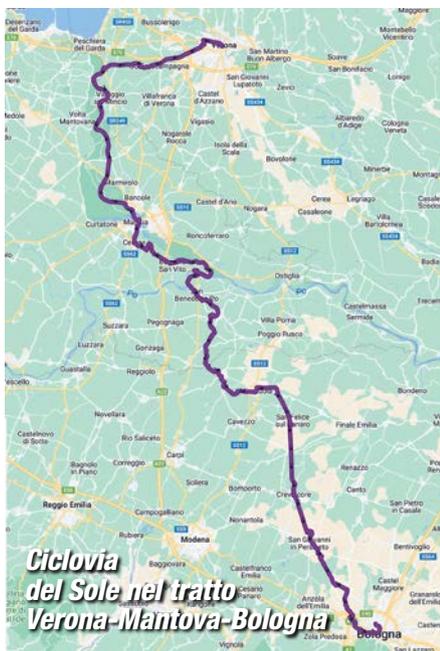
Il percorso della Sole tra Verona e Bologna è di circa 200 km e interessa tre regioni: il Veneto per il tratto veronese di 38 km tra il centro di Verona e Borghetto sul Mincio passando da Caselle, Sommacampagna, Oliosi e Salionze; la Lombardia per il tratto mantovano di 84 km tra Ponti sul Mincio e Moglia passando da Mantova, Governolo e San Benedetto Po; infine l'Emilia nel tratto di 81 km tra Concordia sulla Secchia e Bologna passando da Mirandola, San Felice sul Panaro, Crevalcore e San Giovanni in Persiceto. Da Bologna poi la ciclovie varca l'Appennino e arriva con altri 160 km a Firenze passando da Sasso Marconi, Vergato, Suviana, Pistoia e Prato.

Nel seguito ci limitiamo a fare il punto della situazione tra Verona e Bologna, dove lo stato è più avanzato.

In Emilia: una pista lungo il binario

dismesso della Verona-Bologna.

La prima a muoversi è stata la Città Metropolitana di Bologna realizzando un tratto di pista di qualità sul sedime del binario unico della ferrovia Verona-Bologna dismessa una decina d'anni fa a seguito della costruzione – perlopiù a fianco – dell'attuale linea ferroviaria a binario doppio. I lavori, partiti con il lancio di un nuovo **brand** caratterizzato dal noto logo “margheritona-sole giallo”, sono terminati giusto tre anni fa e riguardano i 48 km dal confine lombardo-emiliano (circa 2-3 km a sud di Poggio Rusco) fino alla stazione di Osteria Nuova, circa 13 km di binario a monte di Bologna Centrale. Come detto, questa nuova pista corre quasi sempre a fianco dei binari in esercizio, tranne che negli attraversamenti di San Felice sul Panaro, Crevalcore e San Giovanni in Persiceto. Il tratto che interessa il percorso della ciclovie del Sole è quello di 41 km tra la stazione di Mirandola (distante 5 km dal centro paese) e la stazione di Osteria Nuova. Al completamento del tratto emiliano della Sole mancano ancora





Il nuovo ponte sul Po tra Governolo e San Benedetto

i 20 km iniziali tra il confine regionale di Concordia sulla Secchia e la stazione di Mirandola (per ora bisogna stare su viabilità ordinaria passando per la località intermedia di San Possidonio e il centro di Mirandola) e i 20 km finali tra la stazione di Osteria Nuova e il centro di Bologna (per più informazioni, tra cui un itinerario alternativo temporaneo, si veda <https://cicloviadelsole.it>).

In Lombardia: ci siamo, tranne un punto delicato. Per il tratto mantovano la Regione Lombardia si è affidata all'ente Parco del Mincio, che ha fatto un lavoro egregio. Nell'anno e mezzo trascorso dall'avvio dei lavori nel settembre 2022 alla conclusione nelle scorse settimane sono stati risistemati buona parte degli 84 km concentrando gli interventi maggiori sulle parti che più ne avevano bisogno, in particolare tra Ponti sul Mincio e Mantova (la celebre ciclovía Peschiera-Mantova), nell'uscita da Mantova verso Pietole Vecchia e Bagnolo San Vito e nel tratto arginale del fiume Secchia fino a Moglia: chi andrà a pedalarci scoprirà un fondo asfaltato rimesso a nuovo e una segnaletica più curata, anche se in alcuni punti si potrebbe fare meglio. Nel tratto tra Bagnolo San Vito e Governolo – dove il Mincio entra nel Po – il percorso è stato in parte spostato su un nuovo tratto di argine destro del Mincio sterrato per poi tornare su un preesistente tratto di argine asfaltato; sono rimasti inalterati i tratti di argine del Po prima e dopo il ponte fino a San Benedetto e il tratto su strade a basso traffico che da San Benedetto porta fino alla Secchia poco prima di Quistello. Permane invece un sensibile problema di sicurezza nell'attraversamento del Po, non di competenza dell'Ente Parco ma della Provincia di Mantova: in effetti il nuovo monumentale ponte che giaceva da tempo accanto all'argine è stato posato a fianco del vecchio, ma il transito ciclistico rimane

nella viabilità ordinaria in attesa che venga posata una passerella di ascesa e discesa autonome e che vengano aperte le ampie sedi ciclopedonali sul ponte nuovo. Serve dunque ancora molta attenzione al traffico nell'attraversamento del fiume, già a partire dalla fase di ascesa sulla lunga rampa stradale dal lato nord.

in due lotti – è di circa 10mln€, di cui 1,5mln€ del Ministero più 8,5mln€ dal PNRR; il termine dei lavori è previsto per il 2025. Una volta arrivati sul Mincio a Salionze si entra nella ciclovía Peschiera-Mantova, che – come si è visto in precedenza – dal confine regionale di Ponti sul Mincio (poco dopo Borghetto



San Benedetto Po (MN), abbazia

In Veneto: lavori avviati in marzo tra Verona e il Mincio. Invece nel Veneto, come per le altre ciclovie strategiche (le nazionali più la ex ferrovia Treviso-Ostiglia), anche per la ciclovía del Sole la Regione si è affidata alla società *in house* Veneto Strade che ne ha curato la progettazione definitiva e le gare d'appalto. Con una cerimonia tenutasi lunedì 4 marzo presso il forte di Lugagnano si è dato l'avvio ai lavori che realizzeranno la ciclovía nei 28 km tra Verona e Salionze, sulle sponde del Mincio, passando da Caselle, Sommacampagna e Oliosi. Il finanziamento dedicato all'opera – divisa

sul Mincio) in poi è stata risistemata dall'ente Parco del Mincio come tutto il resto del tratto mantovano. Invece per il restante tratto veronese della Peschiera-Mantova (16 km, di cui 6 tra Peschiera e Salionze e 10 tra Salionze e il confine, questi ultimi facenti parte della ciclovía del Sole) il comune di Peschiera assieme agli altri comuni limitrofi (Ponti sul Mincio, Monzambano, Valeggio e Volta Mantovana) ha progettato un vasto intervento che comprende anche ulteriori 36 km lungo strade secondarie esistenti per portare i turisti anche nell'entroterra, per un costo preventivato di circa 20mln€ ancora da reperire. ●

LA CICLOVIA ADRIATICA E LA VENTO AVANZANO VERSO IL DELTA DEL PO

di **Sandro Burgato**
FIAB Rovigo

Interessanti novità anche dalla provincia di Rovigo



Cerimonia del 22 marzo per l'Adriatica a Rosolina

del Po e a varie autorità, i lavori per la realizzazione del primo e secondo lotto della Ciclovia Adriatica. Si tratta di un investimento di 6,8 milioni di Euro, interamente finanziati con i fondi del PNRR, che comprendono, nel primo lotto, un tracciato di 26 chilometri nei comuni di Porto Tolle, Taglio di Po e Ariano nel Polesine. Sarà realizzata anche una passerella ciclopedonale presso Cà Mello. Durata dei lavori previsti, 180 giorni. Per il secondo lotto il percorso si sviluppa su 34,5 chilometri che attraverseranno i comuni di Rosolina, Porto Viro – dove saranno costruite due passerelle ciclopedonali – e Porto Tolle. Durata dei lavori previsti, 350 giorni.

Nella seconda metà di marzo si sono svolte due importanti cerimonie di avvio lavori per le ciclovie Adriatica e Vento nella provincia di Rovigo.

La ciclovia Adriatica, tratto veneto. Il 22 marzo la Regione Veneto, rappresentata dalla vicepresidente e assessore ai trasporti Elisa De Berti, ha inaugurato, insieme ai sindaci dei comuni interessati, Ente Parco Delta

La ciclovia Vento, tratto veneto. Allo stesso modo si è svolta dopo pochi giorni, il 25 marzo, l'inaugurazione dei lavori per la realizzazione del terzo, quarto e quinto lotto della Ciclovia Vento, nel territorio del comune di Adria in località Cavanella Po, incrocio fluviale tra Collettore Padano, Canalbianco e Il Po a poca distanza. I lavori, interamente progettati da Veneto Strade, prevedono il collegamento tra il ponte Ebreo in località Piantamelon fino a Cavanella Po per 6,7 chilometri e permetterà di connettere i vari itinerari nel Delta.



Pannello dei lavori per Vento



Pannello dei lavori per l'Adriatica

Questi interventi prevedono una spesa di 7,8 milioni di Euro e la realizzazione di 3 passerelle, due sul Collettore Padano e una sul Tartaro Canalbianco. Tali manufatti avranno dimensioni importanti che vanno da qualche decina di metri ai 150 metri. La durata dei lavori è prevista in 18 mesi. Questo per ciò che riguarda i numeri, se e quando saranno portati a termine gli interventi, indubbiamente sarà un passo avanti da gigante per la ciclabilità in generale e del territorio del Delta del Po, patrimonio Unesco.

Le linee ferroviarie Verona-Rovigo e Rovigo-Chioggia voltano pagina. Se aggiungiamo poi che sembra risolto il contenzioso sull'assegnazione della gestione da parte di Trenitalia della linea ferroviaria Verona-Rovigo-Chioggia ci sono gli estremi per essere fiduciosi per il futuro del turismo lento nel nostro territorio, ma resteremo vigili e monitoreremo gli eventi. A nostra specifica domanda, l'assessore De Berti ha dichiarato che a settembre 2024 partirà il nuovo servizio Trenitalia con nuovo materiale rotabile e la possibilità di caricare la nostra bici a bordo anche su un nuovo treno Verona-Chioggia.

Riparte il passo barca sul Po di Levante. Un altro evento importante per il Delta è stato tenuto a stretto giro il 29 marzo con una cerimonia a Porto Levante per il ripristino, dopo l'esperienza dello scorso anno, del passo barca tra Porto Levante e Albarella, ancora in via sperimentale, con qualche novità, rispetto allo scorso anno, sull'operatività. Il servizio è stato



anticipato a fine marzo e terminerà a fine ottobre con la speranza che si possano implementare i numeri già buoni dello scorso anno, oltre 2000 passaggi. Il nostro giudizio non può che essere positivo per

il territorio che da molti anni aspetta interventi importanti per lo sviluppo cicloturistico in una provincia che per la sua conformazione si presta notevolmente alla visitazione lenta.



PASSO BARCA BOAT CROSSING PORTO LEVANTE ROSOLINA-ALBARELL

ORARI DAL 29/03 AL 31/05 E DAL 13/09 AL 27/10
TIMETABLE FROM 29/03 TO 31/05 AND FROM 13/09 TO 27/10

MATTINA MORNING	08:30	10:00	11:00	12:00
POMERIGGIO AFTERNOON	14:30	15:30	17:00	18:30
	2:30 PM	3:30 PM	5:00 PM	6:30 PM

ORARI DAL 01/06 AL 08/09
TIMETABLE FROM 01/06 TO 08/09

MATTINA MORNING	08:30	10:00	11:00	12:00
POMERIGGIO AFTERNOON	15:30	17:00	18:30	19:15
	3:30 PM	5:00 PM	6:30 PM	7:15 PM

GIORNI DAYS
VENERDI - SABATO - DOMENICA E FESTIVI
FRIDAY - SATURDAY - SUNDAY AND EVERY PUBLIC DAYS

BIGLIETTI/TICKETS
TARIFFA PASSEGGERO € 2,00 PER PERSONA CON/SENZA BICI (SOLO ANDATA)
PASSENGER FARE € 2.00 PER PERSON WITH/WITHOUT BIKE

I BAMBINI DI ETÀ INFERIORE A 10 ANNI, SE ACCOMPAGNATI DA UN ADULTO CON FRETTA BICICLETTA, VIAGGIANO GRATIS
CHILDREN UNDER 10 YEARS OF AGE TRAVEL FREE WITH AN ADULT WITH BICYCLE

Pannello del servizio di passo barca sul Po di Levante



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

di **Luigia Pignatti**

Come non essere d'accordo con Gianni Rodari, che rivolgendosi alla prima Rondine arrivata ad annunciargli la Primavera le dice che *"perché agli uomini ritorni in viso, come nei teneri prati, il sorriso, un'altra rondine deve tornare dal lungo esilio di là dal mare: la Pace, o rondine, che voli a sera! Essa è per gli uomini la Primavera!"*

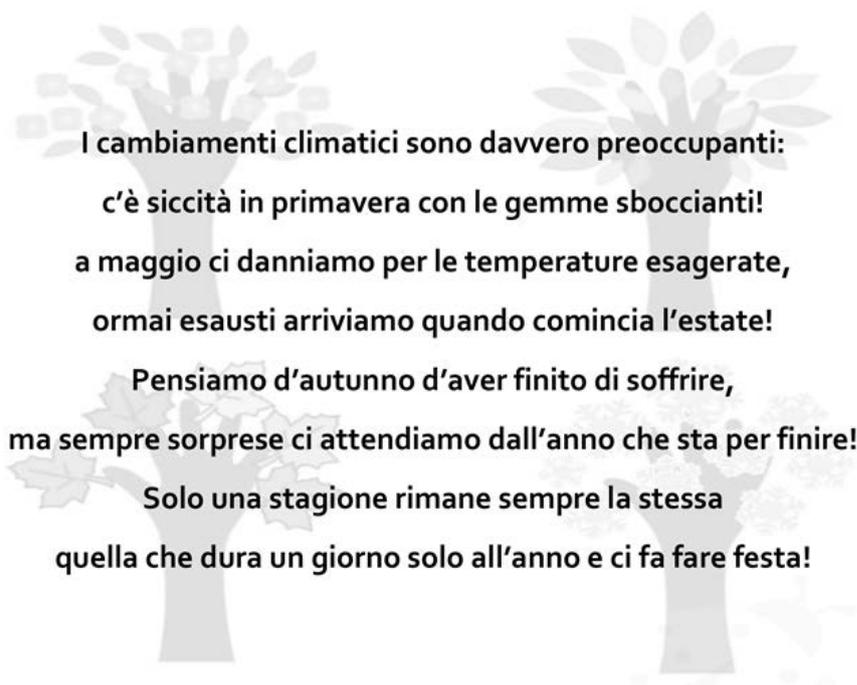
Chi va in bici guarda alla Primavera come l'apertura della stagione di pedalate, di avventure in solitaria o in compagnia, di incontri e viaggi. La Primavera è anche un simbolo di speranza e di ritorno della vita.

La piccola buona notizia che possiamo darvi in questa Primavera avara è che forse riprenderà la *Caccia in bici* al prossimo Tocati! Non è ancora certo ma le premesse ci sono. Cambia lo staff ma sicuramente sarà come sempre un bel gioco.

Ed ecco allora per voi un enigma dell'ultima *Caccia in bici* da risolvere. *Buon divertimento!*

1 ENIGMA

Risolvete l'indovinello!



**I cambiamenti climatici sono davvero preoccupanti:
c'è siccità in primavera con le gemme sbocciate!
a maggio ci danniamo per le temperature esagerate,
ormai esausti arriviamo quando comincia l'estate!
Pensiamo d'autunno d'aver finito di soffrire,
ma sempre sorprese ci attendiamo dall'anno che sta per finire!
Solo una stagione rimane sempre la stessa
quella che dura un giorno solo all'anno e ci fa fare festa!**

Soluzione: _____

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

Soluzione degli enigmi dello scorso *Quotidiana*:
Enigma n. 1 - Chi è felice non fa guerre ma chi è infelice è in guerra con se stesso e con il mondo intero
Enigma n. 2 - Soluzione del Rebus: San Nicola.



di Paolo Pigozzi

L'Acetosa

La strada bianca iniziava proprio sotto casa e portava in campagna. Un chilometro o due più avanti c'era un crocicchio che chiamavamo “della Madonna mora” perché in un angolo sorgeva un capitello con l'immagine di una Madonna dal viso molto scuro. Il capitello c'è ancora, anche se adesso non si ferma più nessuno per uno sguardo o una preghiera.

Di lì ci si passa ormai solo in automobile, utilizzando la vecchia e gloriosa strada “delle case roerse” come scorciatoia per arrivare in città quando la statale è una colonna di auto ferme. Noi (io, mio padre e i miei fratelli) ci arrivavamo in bici, durante quelle bellissime passeggiate primaverili fatte sfruttando il tempo che avanzava tra il suo rientro dall'ufficio e l'ora di cena. Così mia madre ci teneva fuori dai piedi per un po' e noi, nella luce speciale che precede di poco il tramonto, potevamo scorrazzare a nostro piacimento. D'altronde, di traffico allora non si parlava e non sono nemmeno sicuro che, a quel tempo, ci fosse un assessorato preposto. È stato proprio durante quelle lente pedalate che ho conosciuto l'acetosa (*Rumex acetosa*). Mio padre si fermava a lato della strada e, senza nemmeno scendere dalla bici (sul sellino fissato al tubo orizzontale stava aggrappato mio fratellino), strappava

le sommità di questa pianta e le masticava golosamente. Il gusto acido gli era particolarmente congeniale. Lo imitavo volentieri e l'acetosa mi lasciava in bocca un sapore fresco e aspro nello stesso tempo. Allora non sapevo che stavo assaggiando una pianta molto ricca di calcio, di ferro e di vitamina C. Più tardi ho scoperto che le foglie giovani e tenere dell'acetosa si possono in primavera mangiare crude in insalata. Questa abitudine è presente presso molti popoli europei. In Francia, in Inghilterra, in Svezia e nei territori dell'Europa orientale si consumano molti piatti preparati con l'acetosa. Ma anche in Egitto, in Asia e in America del nord amano arricchire le proprie insalate con queste foglie deliziose, cugine degli spinaci e delle barbabietole. Se durante una gita primaverile ne vedete qualche esemplare, raccogliete un paio di manciate di foglie fresche, buone per una salsina eccellente. ●

INGREDIENTI

foglie di acetosa	una manciata
spinacine	una manciata
cipolla grossa	1
olio extra vergine d'oliva	3 cucchiari
aceto di mele	3 cucchiari
sale	q.b.

PROCEDIMENTO

Sbucciate la cipolla e lavate l'acetosa e gli spinaci. Mettete tutti gli ortaggi in una pentola con acqua bollente salata e fate cuocere per un paio di minuti. Scolate, mettete da parte la cipolla e frullate acetosa, spinaci, olio, aceto e sale fino ad ottenere una salsa cremosa. È ottima sul pane integrale.



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

FOOD, BIKE & FISHING

LA LITTORINA

del Mincio

+39 045 4852921

via Gardesana Nord, 241
Valeggio S/M - Verona
info@lalittorinadelmincio.it

APPENNINO BOLOGNESE. COLORI, PROFUMI, INCONTRI, NUOVI SAPORI.....

di **Fernando Da Re**
master@ciaobici.it

L'Appennino e le valli bolognesi possono stupire chi è interessato all'evasione, al gusto alla compagnia. Da ottobre a novembre tutta l'area di colli, valli e borghi hanno l'effetto di un balsamo e una breve pausa (basta un solo week end) rigenera, ritempra e rinvigorisce.

Appennino Bolognese, cicloturismo d'autunno: come arrivare

Nessuna difficoltà per arrivare alla Stazione centrale di Bologna. Ogni provenienza da nord a sud, da est a ovest può trovare un treno per Bologna con carrozza bicicletta. La stazione diventa così punto di partenza per decine di itinerari. Quello descritto in questa pagina è l'oggetto di una tre giorni, (due notti), ricchi di fascino proprio e di quello aggiunto dall'autore. Devo aggiungere che ho utilizzato bicicletta a pedalata assistita.

PRIMA TAPPA BOLOGNA-PORRETTA TERME KM 70

Si raggiunge la strada Porrettana 64 in pista ciclabile. Bologna ha tutte le possibilità di uscire dalla città servita da buona/ottima viabilità su due ruote. A Casalecchio si procede sulla statale con traffico lento per i limiti imposti alla velocità e strada non molto ampia. A tratti una linea identifica la corsia sulla quale il ciclista può essere quasi tranquillo. Questo vale per tutto il percorso fino a Porretta Terme. Ma questo itinerario mostra da subito la Storia che intende raccontare: Sasso Marconi, Marzabotto.

“Grazie a te di essere venuto a visitare Marzabotto, qui ci viene chi ha lo spirito giusto”. La risposta del ciclista frettoloso a cui rivolgevo il mio grazie per le indicazioni, mi sorprese. Mi fece capire da quale parte dimoravano le sue convinzioni e senza più fretta discutemmo di valori antichi e di guerre recenti generando poche pedalate insieme.

L'ascesa non è assolutamente impegnativa, ma aldilà dei giudizi e delle discutibili

comodità l'e-bike mi offre la possibilità di fermarmi più a lungo dove il paesaggio o l'incontro meritano, di sostare quando sgorga il desiderio di catturare l'immagine meritevole, nella ritrovata voglia di fotografare. La lentezza aiuta a meditare, aiuta a riflettere, aiuta a scegliere i soggetti che resteranno i buoni ricordi.

Le belle e suggestive colline che costeggiano la statale 64 Porrettana nel comune di Sasso Marconi sono disegnate da boschi, da campi arati, da casolari circondati da siepi e da alcune ville storiche. Si capisce perché questi luoghi siano stati scelti a suo tempo dalle nobili famiglie bolognesi, edificando i cosiddetti palazzi di campagna, luoghi di lavoro per molti, ma soprattutto luoghi di ozio estivo e simboli di prestigio mondano (Villa Griffone, Palazzo De' Rossi Villa Davia Ghisler). Proseguendo si rimane in compagnia del fiume Reno che ora a destra ora a sinistra si mostra ad una profondità variabile a seconda di quanto si sale sulla strada. Superati alcuni viadotti e un paio di gallerie (una lunga 1700 metri merita molta attenzione e visibilità) si arriva a Porretta Terme dopo

circa 70 chilometri, a quasi 400 metri, senza fatica, meta giusta per pernottare e con molta offerta. Porretta sembra un po' assopita. Il tempo l'ha amata, l'ha cullata, ma si è addormentata. O almeno a me è parso. Vive nell'incontro con il turismo termale che resta comunque una risorsa importante ed è praticabile per tutto il tempo dell'anno. Altri motivi di attrazione turistica sono le manifestazioni culturali e di spettacolo che caratterizzano il calendario estivo del capoluogo. Da non sottovalutare anche altre forme di escursionismo minori quali la raccolta di funghi, la pesca, la raccolta delle castagne. Molto vivace il richiamo del Soul Festival con concerti di grandi interpreti dal mondo.

SECONDA TAPPA: PORRETTA TERME-LOIANO KM 70

“Il piacere di andare in bicicletta è quello stesso della libertà” e “la bicicletta può ben valere una biblioteca” parole di Alfredo Oriano ideatore del cicloturismo in Italia. Non a caso emiliano d'origine. Conosceva esattamente la soddisfazione dell'arrivare ad una meta e la dolce





facendo gustare i loro prodotti locali, insegnare a camminare lungo i sentieri delle decine di escursioni (Via degli Dei, Anello delle Fontane, Alta via dei Parchi, via della Transumanza), fare di abitazioni rustiche, luoghi di accoglienza”. Un messaggio attraverso il quale i ritrovati giovani intendono restituire al territorio quello che ha sempre posseduto e che merita riavere: la ricchezza della genuinità, la gioia dell’amicizia, i prodotti e la buona tavola, un paesaggio ricco di sorprese. Me ne sono reso conto transitando lungo i laghetti Brasimone e Suviana (foto) incorniciati da monti e folti boschi, popolati da specie diverse di animali selvatici: luoghi scenografici per fotografie in tutte le stagioni. La strada sale e scende e ritrovare la voglia della pedalata (assistita) senza

sensazione di benessere nello spingere i pedali.

Il territorio è particolarmente adatto per escursioni in MTB. Ma il cicloturismo permette una più ragionata visione. Si sta parlando di 200 km di sentieri attrezzati dedicati ai bikers. Le due ruote, negli ultimi anni hanno visto crescere in modo esponenziale il loro esercito di appassionati. “Pedalare oggi è uno sport accessibile a tutti e i panorami che si presentano pedalando in questo contesto sono svariati e mutano la loro bellezza a seconda della stagione” (dalla rivista Valli Bolognesi). Il percorso scelto in questa parte di appennino intende attraversare alcuni pendii e valli per portare il cicloturista dalla Porrettana alla Futa, le due strade principali che hanno caratterizzato i collegamenti Emilia-Toscana. L’itinerario segue strade secondarie e attraversa un paesaggio ricco di verde dove sorge una copertura boschiva formata principalmente da bosco ceduo con presenza di castagneti. Il facile saliscendi favorisce lo sguardo a 180 gradi spaziando dalla valle

all’altura attraversando paesi e villaggi dai nomi che ricordano le favole: Ponte della Venturina, Pavana, Suviana, La Guardata, Madonna dei Fornelli, e fino al più famoso Castiglione dei Pepoli.



Non ho mai dimenticato il nome di questo Comune, pur non avendolo mai visitato prima d’ora. Tutte le volte che mi capitava di transitare in questa parte di Appennino era con vettura, era in autostrada e il suo nome mi ha sempre incuriosito e mi dicevo “prima o poi ti verrò a trovare”. Ora che ci sono e lo sto vivendo con la semplicità e lentezza della bicicletta riappare la soddisfazione di aver ottemperato all’antica aspirazione mai sopita. L’incontro con la Pro Loco è decisivo. Imparo la Storia e il nome, e mi viene anche spiegato che “da qualche anno sono tornati i giovani. Coltivano, allevano, ospitano e con creatività intendono costruire il loro futuro e quello del borgo. Dare un senso all’ospitalità

sentire la dolorosa fatica per la quale la bici muscolare ti obbliga a fermarti o a declinare o a rinunciare, rimane il piacere fondamentale della cultura del cicloturismo. L’impegno fisico è sempre presente e si manifesta un concetto nuovo di vivere il viaggio: l’*improvvisazione*, che significa a volte andare, tornare, deviare per il gusto di scoprire. L’arrivo a Qualto e scovare l’antica chiesa è la conferma di quanto sto dicendo. Recentemente l’Amministrazione Comunale ha provveduto a realizzare un progetto di valorizzazione del borgo ripristinando il selciato della piazza con lastre e delle viuzze e vicoli del borgo storico, mantenendo intatti antichi tetti in pietra. Il borgo di Qualto emerge intorno ai





700 metri di altitudine contornato da fitti boschi di castagno (i cui frutti grossi e lucenti invadono in questa stagione anche la strada) ed erano un tempo la ricchezza dei suoi abitanti contadini e pastori.

Pochi colpi di pedale e subito dopo eccoci arrivati all'incrocio con la *Via Degli Dei* a Madonna dei Fornelli. La meritata sosta viene premiata da un gustoso piatto di tagliatelle ai funghi porcini (q.b.) e verdure fritte (deliziose). Quasi pianeggiante o con brevissimi dislivelli, la strada provinciale 60, disegna tra i colli un percorso serpeggiante tra boschi e ampie radure dove si mostrano i paesi addossati sulle creste o sui versanti, fino al raggiungimento della più famosa Strada della Futa che si incrocia a Monghidoro. Una breve visita per ampliare la conoscenza della visione ricevuta per strada della pregevole zona naturalistica e dei complessi rurali che punteggiano il territorio. Il paese ospita numerosi edifici storico-religiosi. "Nel capoluogo, interessante è la visita alla chiesa dedicata a Santa Maria Assunta, risalente al 1256 e ricostruita dopo i danni subiti durante la Seconda Guerra Mondiale. All'interno è presente una tela raffigurante l'Immacolata con Santi, opera del pittore A. Burrini (1685)". L'aria frizzante del tardo pomeriggio ormai si fa sentire e l'arrivo in breve a Loiano riempie di gioia, a sorpresa, la serata. (Era in corso l'evento annuale riservato alla MTB che offriva agli appassionati di questo tipo di sport, un villaggio espositivo e dimostrativo nel suo centro storico. "Aumentando il numero di biker e di turisti possiamo dare un nuovo impulso all'economia locale e a tal fine per l'organizzazione

del Bologna Montana Bike Festival (www.bolognamontanabikearea.it) sono state coinvolte anche le attività commerciali del nostro territorio». Viviamo ancora l'abbrivio di un'emergenza sanitaria che ha messo in evidenza due importanti elementi: la rivalutazione del turismo nel nostro Appennino e la crescente attenzione ai temi ambientali, all'escursionismo, alla vita e allo sport all'aria aperta». (Zoe Pederzini, *Il Resto del Carlino* – 7 ottobre 2022)

TERZA TAPPA: LOIANO - BOLOGNA KM 70

Tutta discesa da godere con tranquillità e curiosa attenzione quella che presenta al cicloturista il tratto di strada che raggiunge Bologna. La Futa oramai è lontana e Bologna potrebbe essere troppo vicina. Possiamo allora permetterci una deviazione verso il Parco dei Gessi Bolognesi e Calanchi dell'Abbadessa. Già se ne vede la struttura osservando le pareti dei colli dopo la deviazione verso la via che conduce a Zena. Ma il regalo più grande che può farti l'itinerario in questo territorio, è la visita al Santuario Del Monte Delle Formiche. Storia sacra o curiosa leggenda che sia, vale la pena forzare per guadagnarci sulla vetta a quasi

700 metri di altitudine la visita a questo non sontuoso santuario, raccomandato per un invito al raccoglimento e per l'inedita visione a 360 gradi. Dalla vetta del Monte Delle Formiche si ammira un panorama incantevole e in certe mattine, quando la pioggia notturna ha reso tersa l'aria, lo sguardo si estende fino al litorale Adriatico e a settentrione fino alle Prealpi veronesi (<https://monasteriemiliaromagna.it/it/monastero/1983-monte-delle-formiche>) La discesa, prima tecnica e pericolosa, poi rilassante e con poco traffico, riporta al fondovalle dove il torrente Zena disegna il suo corso ricevendo piccoli flussi di fossati creando pozze e cascatelle. Dal numero di ciclisti domenicali, soli o in gruppi, che si incontrano è facile pensare che la valle del torrente Zena sia una delle mete preferite dai ciclisti Bolognesi. Luoghi di ristoro e pausa su tutto il percorso. Proseguendo sulla poco trafficata strada provinciale 36, si viene condotti all'ingresso della città di Bologna, la bella dalle rosse torri, da San Lazzaro di Savena. La stazione ferroviaria è a pochi chilometri ed è raggiungibile attraverso le buone ciclabili bolognesi.

Il ciclo-viaggiatore, solitario nel viaggio, diventa a volte ciclo-sognatore. Appartato nel rivivere le sensazioni raccolte lungo l'itinerario, converte in scrittura le emozioni per sé e per tutti.

www.bolognamontanabikearea.it

I libri che ti aiutano a scoprire gli itinerari in Emilia-Romagna



https://www.amazon.it/Ciclismo-Emilia-Romagna-Sport/s?rh=n%3A508838031%2Cp_28%3AEmilia-Romagna

https://www.amazon.it/dp/8855081640/ref=as_sl_pc_qf_sp_asin_til?tag=ciaobici1-21&linkCode=w00&linkId=44eb465a12995b5050ec0819c72e1556&creativeASIN=8855081640



LA MOLDAVA SCORRE IN DISCESA PRIMA PARTE

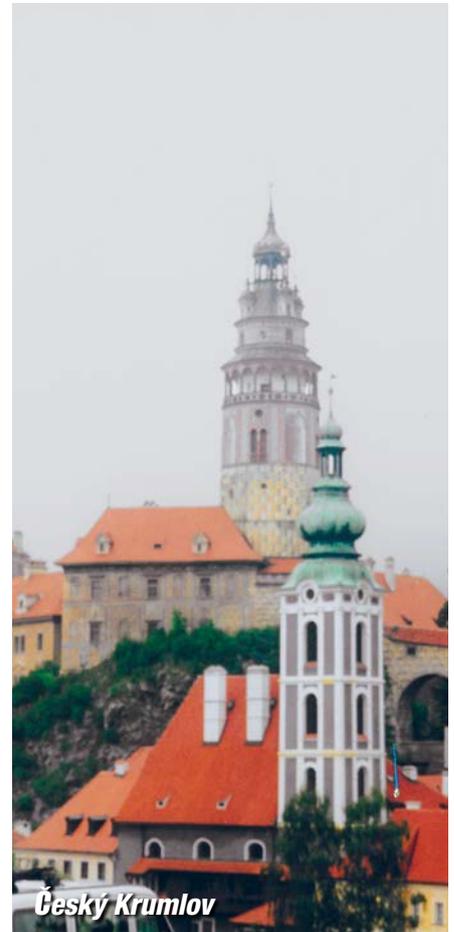
di **Bepo Merlin**

La Moldava scorre in discesa, quindi seguendo la Moldava noi arriveremo a Praga senza fatica, in due tappe di circa settanta chilometri”. Con questa brillante argomentazione tento di convincere gli amici a seguire me e mia moglie nella vacanza in bici attraverso la Boemia. Pare che il mio ragionamento abbia convinto gli interlocutori. Solo Sergio scuote la testa guardando la carta geografica aperta sul tavolo: “Caro il mio moretto, qui c’è marrone e a scuola mi hanno insegnato che dove c’è marrone c’è montagna, quindi ci sono salite”. Solo a vacanza terminata ricorderò che un’altra volta i miei studi di cartografia mi ingannarono. L’acqua, infatti, procede sempre in discesa, ma non si ferma di fronte ad alcun ostacolo: salta, scava canyons, supera rapide. Le strade, al contrario, per essere praticabili dall’uomo, sono costrette a prendere ampi giri e, spesso, a scavalcare colline o montagne. Sul momento, tuttavia, le riserve rozze ma assolutamente fondate di Sergio vengono superate dall’entusiasmo degli altri candidati alla vacanza. Così partiamo baldanzosi con bici e bagagli stipati nel pulmino di Fausto. Attraversiamo il Friuli, poi l’Austria e nel pomeriggio arriviamo in Boemia da sud. Il tempo di visitare l’abbazia di Vyssi Brod e il castello di Rožmberk e siamo a Český Krumlov. La cittadina è su di un’ansa ad “U” della Moldava, infossata tra alte colline, dominata da un poderoso castello. Český Krumlov ha chiara impronta tedesca. Ciò si spiega con il fatto che, poco dopo la sua fondazione, avvenuta alla fine del 1200, divenne proprietà dei Rosenberg e poi, via via di altri signori austriaci o tedeschi. Solo dopo il 1918 fu assegnata alla Repubblica Cecoslovacca. Annessa alla Germania nazista dal 1938 al 1945, ridivenne cecoslovacca alla fine della guerra e la popolazione tedesca, che rappresentava l’80% della cittadina, fu espulsa. Dopo un periodo di trascuratezza, ai tempi della guerra fredda, è stata



Vyšší Brod

recuperata all’antico splendore a partire dagli anni novanta. Ora è, a pieno titolo, patrimonio mondiale dell’Unesco. C’è da perdersi nelle sue viuzze medievali e nella piazza contornata da coloratissimi edifici rinascimentali e barocchi, di quel barocco leggero e festoso dell’Europa Orientale. Troviamo posto per la notte in un ampio e dignitoso albergo dell’epoca del socialismo reale, nel parcheggio del quale sistemiamo il pulmino. Prenotiamo anche per l’ultima notte, così non avremo, almeno per un giorno, l’ansia da alloggio. Ceniamo in riva al fiume. E’ il primo approccio alla cucina boema. Non esaltante, per altro: l’anitra che ci servono probabilmente è morta di vecchiaia. Il giro notturno della città ci consola ampiamente della delusione patita al ristorante. Eccoci pronti all’avventura.



Český Krumlov

Di buon mattino carichiamo i bagagli sulle biciclette e partiamo costeggiando la pigra Moldava. Poco più di un chilometro dopo la partenza, il percorso ciclabile s’inerpica su una ripida rampa che ci costringe a spingere le biciclette rasgando con i piedi sull’asfalto. La tetra profezia di Sergio prende corpo all’improvviso: non sarà una vacanza pianeggiante. Ora la strada diventa più dolce, ma sarà tutto un saliscendi, fino a sera. La mente umana ha dei limiti, la mia in particolare, e l’automobile falsa la percezione del paesaggio. Dieci anni fa, al ritorno da un viaggio automobilistico in Cecoslovacchia, avevo descritto questi luoghi come “leggermente ondulati”. La bicicletta restituisce il paesaggio alla realtà: questi luoghi sono ondulati, decisamente ondulati e questo si traduce



Ponte di Pisek

in fatica e sudore. Si traduce anche in un fastidioso ronzio alle orecchie: sono le lamentele delle donne, che si sentono tradite dall'organizzatore, unite alle affermazioni soddisfatte di Sergio (l'avevo detto, io!). Per mia fortuna il percorso

attraversa luoghi che deliziano gli occhi. Vediamo villaggi che finora avevamo solo immaginato, leggendo ai nostri bambini le storie incredibili dell'est Europa: case col tetto di paglia, stagni, boschi e grandi alberi solitari, stormi di oche e di anatre.

Ecco České Budějovice, coloratissima città barocca dalla grande piazza quadrata, patria del musicista Antonín Dvořák e della birra Budweiser, cosiddetta dal nome tedesco della città, Budweis, datole quando era parte dell'impero Asburgico ed era abitata prevalentemente da cittadini tedeschi. Un giro intorno alla fontana Samsonova kašna e per le vie del centro fino alla torre gotico-rinascimentale chiamata Černá věž, poi si riparte. Ci aspetta ancora molta strada, più di quella preventivata comodamente seduti a casa nostra attorno ad un tavolo. Seguiamo la Moldava, ma essa non si cura delle nostre difficoltà motorie: si incunea fra canyons e dirupi e ci respinge lontani, su e giù per valli e colline. Passiamo



Zvikov



Verso Praga

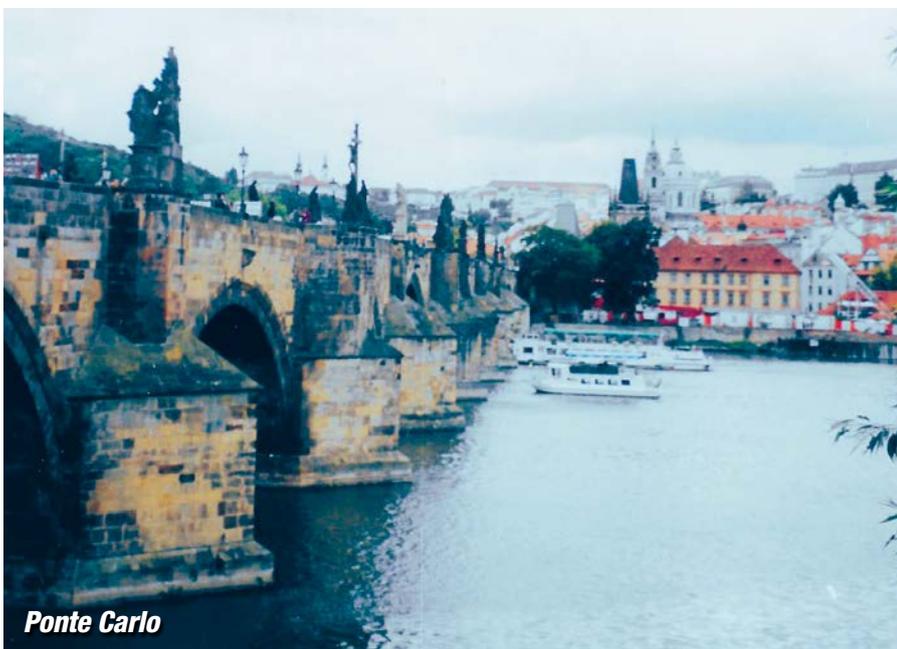
vicino al neogotico castello di Hluboká e osserviamo i primi nidi di cicogne sui tralicci della luce. Dovremmo arrivare a Zvikov. Dovremmo. Intanto vediamo stagliarsi all'orizzonte due impressionanti ciminiere concave: è la centrale atomica di Temelin, temuta e aborrita dagli austriaci delle città di confine. La paurosa mole dell'edificio contrasta con il paesaggio idilliaco del paesino, situato sulle rive di un placido laghetto. Deviamo dal percorso della Moldava e puntiamo su Pisek, che scopriamo essere una simpatica e accogliente cittadina. Come di consueto, ci rechiamo all'ufficio turistico, da dove prenotiamo le stanze in un albergo presso il castello di Zvikov. Ancora venti chilometri da percorrere e ne abbiamo già percorsi più di settanta. Ciondoliamo un po', riluttanti a risalire in sella. Poi ci decidiamo e partiamo. Ma un urlo di Sergio ci costringe a fermarci. Girando per la piazza è capitato davanti alla porta di un hotel. L'albergatore è uscito e, parlando in italiano, ha offerto delle stanze a Sergio. Breve consulto. Abbiamo un impegno con l'albergo di Zvikov. La coscienza ci rimorde, ma le gambe e il soprassella sono ancora più dolenti. Vince la stanchezza. In pochi minuti ci sistemiamo nell'albergo di Pisek. Siamo talmente stanchi che ceniamo al ristorante dell'albergo. Ci complimentiamo con Sergio e con noi stessi: abbiamo fatto proprio bene a fermarci qui. Domani è un altro giorno, si vedrà. Infatti vediamo.



Lungo la Moldava

Prima visitiamo pigramente Pisek, ci fotografiamo ciondolando sul ponte medievale che scavalca la Otava, un affluente della Moldava, poi lentamente e controvolgia prendiamo la strada per Praga. Averlo saputo prima, ci saremmo alzati di buon'ora e avremmo cominciato a pedalare di buona lena. Invece, felici e incoscienti, ce la siamo presa comoda. Giunti al castello di Zvikov abbiamo percorso appena venti chilometri e ancora ci attardiamo a fotografare il

maniero sulla Moldava, ben attenti a non farci vedere dall'albergatore che ci aspetta dalla sera prima. Poi cominciano i dolori. Il tempo volge al brutto e la strada diventa simile alle montagne russe. Non abbiamo nemmeno il tempo e la voglia di guardare i bei villaggi che attraversiamo. Giusto uno sguardo fugace al centro, colorato e ben restaurato di Sedičany, e niente più. Solo salite e discese, salite e discese, sotto una pioggerella insistente e fastidiosa. I cartelli stradali, di solito molto chiari e precisi, improvvisamente diventano italiani. Per un breve tratto ci illudiamo di essere vicini a Praga: 39 chilometri. Ma è un'illusione, appunto, dalla quale ci risveglia il cartello successivo: Praha 59! Presi dallo sconforto ci rifugiamo a far merenda in un autogrill. Poi si riprende: volenti o nolenti questa sera dobbiamo arrivare a Praga. Abbiamo le chiavi dell'appartamento in tasca fin dalla partenza. I proprietari, infatti, sono due veronesi. Non ci rimane che fare buon viso a cattivo gioco. Alla sera avremo totalizzato 134 chilometri e 63 salite! Gli ultimi venti chilometri sono percorsi a velocità sostenuta, finalmente in pianura, con la sola forza della disperazione e in assoluto mutismo. La vista della periferia praghese ci ridà energia. Siamo lungo la Moldava e stiamo puntando verso il centro.



Ponte Carlo

BAR DA SPIRO

di **Alfredo Nicoletti**



Tutti lo conoscevano come "da Spiro", dal nome del proprietario, ed era il classico Bar Sport come un tempo se ne trovavano mille altri sparsi per la penisola. Targhe e coppe sullo scaffale dietro al bancone tra la bottiglia di Vov e quella della China Martini, foto di ciclisti e di calciatori alle pareti, fogli rosa di giornale sparsi sui tavolini. Era qui che i componenti della squadra di corridori della nostra ditta capitanati da mio padre si ritrovavano la domenica prima di recarsi alla partenza dell'immane corsetta organizzata in qualche paese del circondario. Una mattina al via si era presentato uno che nessuno aveva mai visto prima, era alto e muscoloso con un fisico da vero velocista, portava i capelli lucidi di brillantina tirati all'indietro come il campione del calcio Peppino Meazza e indossava la maglia dell'Opera Nazionale Dopolavoro.

Il bellimbusto si pavoneggiava in sella a una Dei modello "Oro Corsa" nuova di zecca, una macchina da seicento lire, un patrimonio per quei tempi. Aveva guardato tutti dall'alto in basso con un certo sussiego e quando si era rivolto alla combriccola il fortissimo accento

emiliano ne aveva tradito le origini. Walter C., così si chiamava, era il rampollo di una famiglia benestante di Reggio Emilia che si era spostata a Verona a causa

degli affari del capofamiglia. Il nuovo arrivato era risultato subito antipatico a tutti, troppo impomatati i suoi capelli, troppo lucida la sua bici, troppo emiliano il suo accento, troppo nera la sua maglia. - A questo oggi gli dobbiamo dare una lezione, - La lezione però alla fine l'avevano presa loro. Walter era veramente un buon corridore, avevano cercato inutilmente di scollarselo dalle ruote, poi a una ventina di metri dal traguardo era uscito prepotentemente rifilando mezza bicicletta al secondo. Dopo l'arrivo li aveva anche presi in giro. - Cos'è, qua correte con i freni tirati? Avete le biciclette con i tubi pieni? - A quel punto mio padre gli si era avvicinato. - Senti, oggi pomeriggio andiamo a farci quattro pedalate su per i nostri monti, se vuoi venire noi ci troviamo alle due fuori del bar da Spiro. Sai dov'è? - - Lo conosco, tranquilli, ci sarò.

In quel pomeriggio rovente di metà agosto i maledetti lo avevano trascinato sulle salite più impervie della montagna veronese, stradine polverose e assolate che loro conoscevano perfettamente perché le percorrevano quasi ogni



settimana ma che per Walter, poco adatto fisicamente a quelle erte e abituato a percorsi pianeggianti e asfaltati, si erano rivelate un incubo terribile, gli avevano insomma, come si dice in gergo ciclistico, tirato il collo. Al ritorno, in località Lughezzano, mentre scendevano la ripidissima carrozzabile che da Bosco Chiesanuova portava in Valpantena, Walter, cercando disperatamente di tenere le ruote dei pazzi che lo precedevano in una curva a gomito aveva incautamente stretto il freno posteriore, la ruota era slittata sullo spesso strato di breccia rossa che ricopriva la vecchia strada militare e si era ritrovato a percorrere una decina di metri scivolando sul fianco destro, la bici tra le gambe e i piedi intrappolati nei puntapiedi, dal momento che nessuno dei congiurati lo avevano avvisato di allentare le cinghiette durante le discese. Si era rialzato con una gamba sanguinante disseminata di sassolini acuminati, la nuova divisa lacerata, la Dei ammaccata e graffiata in più punti. Dopo essersi ripulito in qualche modo a un lavatoio di pietra era risalito avvilito e dolorante in bicicletta sotto lo sguardo beffardo degli altri. Arrivati in quartiere si erano seduti come al solito a un tavolino fuori del bar Da Spiro per riposare e bere in pace un'aranciata San Pellegrino direttamente dalla caratteristica clavetta. Poi Walter si era alzato e si era rivolto al gruppo. -Sentite ragazzi, io stamattina non volevo essere scortese, ero solo euforico per la vittoria ma, credetemi, non era mia intenzione offendervi, mi siete simpatici, voglio andare d'accordo con voi e mi piacerebbe correre nella vostra squadra, voi andate forte in salita ma io potrei esservi utile negli arrivi in volata. - A quel punto non c'era più molto da dire, mio padre e i suoi compagni dopo essersi guardati un attimo in faccia gli avevano stretto la mano in silenzio e da quel momento erano rimasti amici per sempre. I tre anni seguenti erano stati i più belli e spensierati nella vita di quei ragazzi, si erano sfidati in bicicletta ogni domenica mattina, avevano vinto, avevano perso, si erano presi in giro e avevano litigato. Si erano passati la borraccia, avevano diviso pane e salame ai bordi di una strada di montagna, si erano lanciati in bici nelle acque del lago a Peschiera, erano sfrecciati velocissimi



sfiorando gruppi di ragazze che avevano strillato fingendosi spaventate, insomma tutte quelle cose sconsiderate che un gruppo di giovani della loro età in giro per il mondo in bicicletta ha sempre fatto. Non si erano accorti però delle nubi nere che si andavano addensando sull'Europa e uno alla volta erano stati inghiottiti dal mostro del nuovo conflitto. Qualcuno non era riuscito a tornare, quelli che ce l'avevano fatta si erano ritrovati una

domenica mattina seduti fuori del bar Da Spiro, rimasto miracolosamente in piedi in mezzo alle case bombardate. Erano stati a lungo a guardarsi in silenzio, le cose da dire erano troppe e troppo dure, e a volte tra amici tante parole non servono, poi si erano sciolti ma non erano più i ragazzi allegri e scapestrati che si rincorrevano in bicicletta, avevano ormai perso per sempre la loro innocenza e nessuno aveva più voglia di correre. ●





LUPOINBICI COMPIE VENT'ANNI di Alberto Bottacini

Un bel traguardo per la sezione lupatotina!

Incredibile ma vero: vent'anni sono passati da quando la sezione lupatotina di Fiab ha iniziato a "pedalare" tra le intricate e trafficate vie della ciclabilità di un paese dalle tante potenzialità ma che presentava delle debolezze e delle lacune incredibili. Per esempio a quei tempi l'argine dell'Adige non solo era brullo e impraticabile in bici, ma addirittura era un luogo vivamente sconsigliato! Ora è uno dei luoghi più frequentati da chi va in bici, ma anche da pedoni, ragazzi, bambini, famiglie e persone anziane. Ma andiamo con ordine. Era il 2004, praticamente un'era fa. Esistevano i telefonini, ma non erano ancora "smart". Non tutti usavano la posta elettronica, spesso per chiedere informazioni e per comunicare con le amministrazioni si doveva passare dalle lettere stampate oppure telefonare con tutte le complicazioni del caso. I siti web esistevano ma non erano così diffusi. Dei social nessuna traccia. Le possibilità di registrare e seguire le tracce erano solo per specialisti e costavano un capitale dovendo acquistare dispositivi speciali. C'era però più socialità, più facilità di vedersi ed incontrarsi. Più gente che aveva tempo libero. Per esempio bisogna ricordare che allora i lavoratori andavano in pensione a 55 anni e quindi c'era molta più disponibilità, in termini di tempo e di voglia, a partecipare al volontariato



da parte dei pensionati. Il "terreno" era comunque molto fertile: amministratori che per svariate ragioni cominciavano a capire la necessità di puntare sulla ciclabilità e sulla necessità di creare spazi di aggregazione per i cittadini. Insomma, di avere una città diversa. Ecco quindi che in sequenza vediamo partire la progettazione e poi la realizzazione di opere importanti e che ora sono diventate vitali: la destra Adige, la ciclopedonale di Palazzina, la ciclopedonale lungo via

Legnago, i cavalcavia a una corsia per senso di marcia, la ciclabile Pozzo-Raldon. E poi il culmine: la realizzazione della ciclovia delle Risorgive insieme al Ponte ciclopedonale sull'Adige. Onestamente nemmeno nelle più rosee delle previsioni e delle intenzioni si poteva pensare a tanto: un percorso che unisce l'argine dell'Adige, in una zona prettamente industriale e commerciale, al Mincio e quindi al Lago di Garda, un territorio prettamente turistico, già da decenni



famoso sulla linea Peschiera – Mantova. Un occhio di riguardo è sempre stato dato alle iniziative ed agli eventi: serate informative e soprattutto gite domenicali nella zona, a raggiungere anche le parti più a est quali la Val d'Illasi e Zevio con la famosa Gita della Mela, organizzata per parecchi anni.

Gli episodi positivi e gratificanti sono innumerevoli: probabilmente si potrebbe scrivere più di un articolo, forse un libro. Ad esempio nel 2001 quando i 3 sindaci dei paesi limitrofi (San Giovanni Lupatoto, San Martino Buon Albergo e Zevio) salirono in bicicletta insieme per supportare la realizzazione del Giro de l'Adese, che purtroppo ancor oggi non è completo.

Oppure quello più simpatico (ora a raccontarlo, che a viverlo allora in prima persona) al rientro in piazza dopo il corteo di Bimbibici, quando l'organizzazione si trovò con un bambino in più, da solo e senza genitori. Non fu semplice spiegare alle Forze dell'Ordine, giustamente intervenute, che non era un sequestro di persona ma semplicemente un errore del bambino che decise involontariamente di seguire il corteo verso San Giovanni. Ma come dargli torto: era così invitante pedalare per 10 Km lungo una strada che

di solito è sempre così piena di traffico!

Un'altra data da ricordare è l'8 maggio 2005 quando partì la prima edizione di Bimbibici nel paese lupatotino. Un evento che da subito prese piede e che è cresciuto di anno in anno fino ad arrivare alla maggiore età del 2024: proprio così, quest'anno sarà la 18ma edizione. Pensare a quante famiglie e soprattutto a quanti bambini hanno avuto la possibilità di muoversi in questo corteo è molto gratificante. Per gli amanti della matematica, le edizioni sono 18 perché purtroppo 2 sono saltate negli anni del Covid, la pandemia che purtroppo ha pesato anche sugli sviluppi di altre iniziative.

E poi tutte le amicizie nate e ancora vive, che solo nell'ambiente del volontariato possono sbocciare e radicarsi in modo così profondo. Impossibile e inopportuno fare un elenco delle relazioni create, a volte anche tra persone molto diverse, che hanno anche diversi punti di vista.

Godiamoci quindi questo compleanno pensando anche ad altri possibili sviluppi per la nostra ciclabilità. Certo il paese ha ancora tante lacune da colmare e sappiamo per certo che il lupo... perde il pelo ma non il vizio. ●



IL CORSO DI CICLOMECCANICA di Cinzia Malin

Ciclisti più consapevoli, esperti e sicuri

Meccanica di Base; Meccanica Avanzata; Codice della Strada e Navigazione GPS: sono gli argomenti trattati nelle tre

serate di corso tenuto presso la sede dell'associazione. L'iniziativa è stata pensata soprattutto per i neofiti della bicicletta ed è stata condotta in modo chiaro ed esaustivo dai soci Mauro che (insieme a Tiziano) presiede la piccola ciclofficina a disposizione degli iscritti FIAB; Denis, esperto promotore della mobilità ciclistica, e Daniele, esperto di pianificazione di percorsi tramite navigazione e GPS.

Tante le socie che hanno colto l'opportunità di acquisire l'indipendenza nel muoversi in sicurezza in sella al proprio mezzo. Al corso è stata infatti data la priorità di iscrizione alle donne proprio per incoraggiare e favorire l'autonomia.

Per tutti l'obiettivo è stato innanzitutto l'acquisizione della consapevolezza del ciclista formato ed informato. Diversi gli argomenti proposti in tema bicicletta, teorici e pratici. Nei primi due incontri si è trattato di conoscere la



bicicletta sotto l'aspetto della struttura, delle componenti meccaniche e della scelta dei materiali adatti in caso di riparazione.

Nella parte pratica ci si è cimentati con la sostituzione della camera d'aria, provando a turno l'operazione di smontaggio e montaggio della ruota, imparando quale sia la dotazione degli utensili necessaria ad affrontare una foratura.

Molti i suggerimenti e gli accorgimenti utili per pedalare e viaggiare in tranquillità e sicurezza potendo, individualmente, affrontare gli inconvenienti ed avere una competenza di base nella gestione del mezzo, anche per acquisire maggiore comfort: regolazione dei freni, del cambio, della catena, della sella.

Nel terzo incontro si è parlato del codice della strada, delle modifiche a cui rischiamo di andare incontro, di segnaletica orizzontale e verticale, di comportamento corretto da tenere in strada, di trasporto e seggiolini, di sorpassi, ciclabili, corsie ciclabili e ciclopedonali, di attraversamenti e rotatorie: insomma, tante informazioni

utili alla propria e altrui sicurezza ricordando che il Codice ha lo scopo di tutelare l'utente debole, quale è il ciclista insieme al pedone.

E dopo avere capito come aggiustare la bicicletta, fare manutenzione e come si va per strada, non restava altro che completare il corso imparando a pianificare escursioni e viaggi. Dunque, l'esplorazione delle diverse piattaforme che consentono, a tavolino, con le nuove tecnologie, di impostare percorsi personalizzati, ricavandone tutti i dati utili per un programma di viaggio completo di chilometri, tappe, altitudini e molto altro ancora, da trasformare in una traccia da seguire poi sul posto. Tutte nozioni che si possono applicare anche alle nuove proposte che FIAB ha preparato per l'attività sociale 2024. Soddisfatti tutti i soci, per le conoscenze e le competenze messe a disposizione ed acquisite in un fruttuoso scambio reciproco. Unica nota dolente, la sorpresa, all'uscita della sede, alla terza serata conclusa, di un triplice furto di biciclette, prontamente denunciato alle forze dell'ordine con l'auspicio di ritrovarle.





11 Maggio

PO DI TRAMONTANA

*Centro sperimentale ortoflorico
auto/bus + bici Km 30*



18-19 Maggio

ANELLO DELLE CITTÀ MURATE

*Una due giorni vicino a casa
Km 65*



26 Maggio

TRECENTA E I GORGHI

*Lungo uno degli anelli di Tradunt.it
Barca + bici Km 30*



16 Giugno

BIMBIBICI

Il futuro arriva in bicicletta



23 Giugno

IL MEDIO CORSO DELL'ADIGE

*Per la gola di Ceraino e canale Biffis,
immersi nei vigneti veronesi.
auto + bici Km 60*



30 Giugno

VALSANZIBIO

*La splendida villa e il suo parco
Km 70 + treno*



7 Luglio

PACICLICA - V edizione

Il raduno delle piccole FIAB a Salvaterra



20 Luglio

NIGHT-MARE BICI-BEACH

*Da Rovigo al mare lungo l'Adige Sud
60 km + barca*



Tutti i venerdì d'agosto

PEDALARE SOTTO LE STELLE

Alla scoperta di Rovigo



15 Agosto

**GIRO DELLE FARINE
E DEI MULINI RAVENNATI**

Bus + bici 60 km



1 Settembre

MESTRE:

FORTI, BOSCHI E LAGUNA

treno+bici 60 km



15 Settembre

TANDEM!

*L'anello delle frazioni di Rovigo
In collaborazione con UICI*



6 Ottobre

OMAGGIO A LUIGI MASETTI

Ciclostorica



13 Ottobre

PEDALATA PER LA SINISTRA PO

Raduno interregionale

Da Ostiglia a Ferrara

Bus + bici 60 km



Domenica 12 maggio:

ALLA VOGALUNGA DEL POLESINE

Sabato 8 giugno:

MUVIG: Museo Virtuale del Garofolo

Venerdì 9 agosto:

PEDALATA DI SAN LORENZO

In occasione della Fiera di Occhiobello

Domenica 29 settembre:

VETRATE ARTISTICHE A SAN BELLINO

Per informazioni vi aspettiamo in sede ogni martedì e giovedì 10.00-11.45, il martedì 17.00-18.30

Corso del Popolo, 272 - 45100 Rovigo - Telefono e WhatsApp 338 5684774



El Canton Vietato vietare

È incredibile come alcuni slogan, nati in ambito rivoluzionario, divengano a distanza di decenni patrimonio di movimenti conservatori.

In questi giorni è arrivata la notizia che l'Italia ha raggiunto il numero di 673 auto ogni 1000 abitanti. Purtroppo la rilevazione è del 2021. Oggi probabilmente il numero si sarà alzato. Di conseguenza aumentano i fan dell'automobile, soprattutto quella rumorosa e fumante.

L'ultimo eroe tipicamente italiano, osannato da tanti automobilisti, è Fleximan, regolarmente operante col favore delle tenebre, come tutti gli eroi senza paura.

Armato di flessibile, abbatte i pali sui quali sono installati gli odiati autovelox, riscuotendo consensi.

Se non ci fosse da piangere, ci sarebbe da ridere. In Italia, puoi mettere tutti cartelli stradali di limitazione della velocità che vuoi ma se la polizia non becca il trasgressore di persona, con ampio preavviso di tempo e di luogo, la sanzione non può essere comminata.

L'ultima notizia in merito, riporta di una multa annullata perché il preavviso del controllo era troppo vicino all'autovelox. Bisognerà aggiornare il Codice della Strada e stabilire che i segnali stradali sono solo "consigli per gli autisti".

Poco tempo fa, girava un lungo post che spiegava la pericolosità dei dossi artificiali per le ambulanze, gli autobus, le moto guidate da fragili ottantenni eccetera, omettendo che questi fastidiosi orpelli (che anch'io disdegno) vengono installati in zone 30, a rischio perché vicine a scuole o perché le strade sono molto strette e non si può andare più veloci.

In conclusione, la maggior parte degli automobilisti italiani non sopporta alcuna limitazione al sacrosanto diritto di non rispettare le regole. W il maggio francese del '68: vietato vietare!

Un tempo si definivano gli italiani "popolo di santi, poeti e navigatori", adesso invece si dovrebbe dire "popolo di santi, poeti e piloti".

Ma sulle prime due qualità avrei dei dubbi.

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