

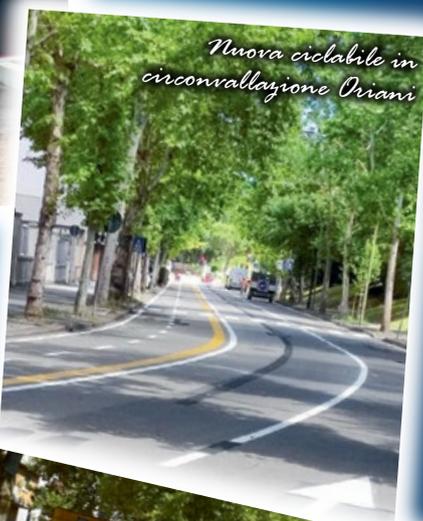
RUOTA LIBERA

Periodico della FIAB

FIAB Verona Amici della Bicicletta APS



*Nuovo percorso ciclopedonale
tra Basso Acquar e Pestrino*



*Nuova ciclabile in
circonvallazione Oriani*



Completamento ciclopedonale di viale Colombo

QUANTE NOVITÀ

SETTIMANA EUROPEA
DELLA MOBILITÀ 2024

GRANDI INIZIATIVE!

- UNA GRANDE SEM A VERONA
- BIKE PRIDE IN CITTÀ

SOSTA BICI

- STAZIONI DI PADOVA E VERONA
- BICIPARK FIAB

CON LA MARCHIATURA SE È LA TUA SI VEDE

MUSEO DELL'ADIGE

SULLE TRACCE
DI UNA CIVILTÀ SCOMPARSA

SCUOLA & MOBILITÀ

- A SCUOLA IN BICI
- SET DI BICI SCOLASTICHE

RACCONTI DI VIAGGIO

- DA TRIESTE A DANZICA
- BICIGRINE NON PER CASO



3	IL PUNTO	17	CIBO DA VIAGGIO
	MOBILITÀ		RACCONTI DI VIAGGIO
4	Settimana europea della mobilità 2024 a Verona: siamo pronti!	18	Nelle terre dei valloni lungo la ciclovia dell'UNESCO, tra miniere, borghi e castelli
5	Bike Pride Verona	20	La ciclabile dei trabocchi e la costa abruzzese
6	A scuola in bici	22	Da Trieste a Danzica, testa alta e pedalare
7	Parco di bici scolastiche	25	La Moldava scorre in discesa Seconda parte
8	Stazioni ciclabili? Verona e Padova a confronto		ISOLA IN BICI
9	2024 l'anno del bicipark	28	Bicigrine non per caso
10	Con la marchiatura se è la tua si vede		FIAB ROVIGO
11	INIZIATIVE FIAB Verona e il suo fiume sulle tracce di una civiltà scomparsa	30	L'ABC della bici
	FIAB VICENZA	31	Raccontami una gita. Un Brenta inaspettato
14	La promozione della ciclabilità a Vicenza sotto l'amministrazione di Giacomo Possamai	32	EL CANTON
16	ENIGMISTICA		

DIRETTORE RESPONSABILE:
Elena Chemello.

Redazione:

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

Hanno collaborato:

Alberto De Grandis, Marco Galla,
Fabrizia Graziani, Cecilia Tomezzoli,
Luigia Pignatti, Paolo Pigozzi, Marco Muratore,
Luca Reani, Chiara Chiappa,
Maria Grazia Masini, Margherita Medicina,
Anna Rossi, Cinzia Malin, Lucia Bellini.

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 3000 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.



VERONA STA CAMBIANDO. E NOI VERONESI?

Guardiamoci attorno: Verona sta cambiando, e finora nella direzione giusta.

Trasporto pubblico: la Filovia avanza. Dopo vent'anni di titubanze, rallentamenti e ripensamenti, i lavori della Filovia di Verona sembrano partiti con decisione: il megacantiere di via Città di Nimes è quasi chiuso, e vari altri ne stanno partendo qua e là. Che la Filovia sia o meno la cosa ottimale che il nostro trasporto pubblico aspettava, senza dubbio la sua costruzione muove la lancetta cittadina nella direzione di dare più peso alla mobilità sostenibile togliendone al trasporto privato a motore.

La rete ciclabile si estende. Con la scorsa amministrazione abbiamo visto nascere le piste ciclabili Porta Palio-Castelvecchio e Saval-San Zeno, oltre al finanziamento della Boscomantico-Stazione Porta Nuova e alla stesura del PUMS. L'attuale amministrazione ha avviato i lavori della Boscomantico-Stazione, ha perfezionato il PUMS in vari aspetti e ha stabilito in parte il finanziamento di vari itinerari con oltre 8 mln€, così che salvo sorprese avremo entro il 2026 un imponente allargamento della rete ciclabile cittadina per circa 25 km. Aggiungiamo lo splendido lavoro dal Genio Civile tra Basso Acquar, Pestrino e Porto San Pancrazio che da luglio è percorribile dal pubblico; il completamento della pista del Saval fino all'incrocio con corso Milano; e il sorprendente tracciamento, alla fine dei lavori in via Città di Nimes, di una pista bidirezionale in circonvallazione Oriani da Porta Nuova a Porta Palio.

Super-eventi di fine estate. Nei due articoli delle prossime pagine ne parliamo meglio: la *Settimana Europea della Mobilità 2024 a Verona* (da lunedì 16 a domenica 22 settembre) vedrà un eccezionale calendario di eventi, mentre domenica 6 ottobre si terrà anche a Verona il *Bike Pride*, una bicicletata aperta a tutti per mostrare in allegria la propria voglia di una città migliore.

E noi veronesi? E noi siamo pronti/pronte a seguire e incoraggiare il cambiamento in atto? Posso dare un suggerimento? Non è difficile: pedaliamo appena possibile sulle infrastrutture ciclabili che vengono rese disponibili, e partecipiamo numerosi/e al ricco ventaglio di eventi proposti.

Dunque: Verona sta cambiando, e per cambiare anche noi... **pedaliamo e partecipiamo!**



Nuova pista lungo il canale Camuzzone tra via Albere e la stazione



Nuova pista in circonvallazione Oriani

RUOTALIBERA DIVENTA QUADRIMESTRALE: UN APPELLO A CHI LEGGE...

Da questo numero Ruotalibera, la rivista della nostra associazione, passa da trimestrale a **quadrimestrale** con 3 numeri l'anno. Siamo stati costretti a questa diminuzione (cui potrebbero presto seguirne altre) per la mancanza di sufficienti forze attive in redazione: come detto più volte, anche se FIAB Verona conta oltre 1300 iscritti, noi soci attivi siamo sempre di meno e sempre più carichi di lavoro. L'appello urgente ai/alle lettori/lettrici è, ancora una volta, di **venire ad aiutarci per proseguire la vita della rivista e delle altre nostre attività associative**: la mobilità ciclistica conta sempre di più, sarebbe un peccato – e un po' incomprensibile – dover chiudere l'associazione perché tutti pensano a pedalare ma troppo pochi a tenerla viva.

SETTIMANA EUROPEA DELLA MOBILITÀ 2024 A VERONA: SIAMO PRONTI!

di **Redazione**

Da lunedì 16 a domenica 22 settembre un formidabile calendario di eventi

Per l'edizione 2024 della SEM (Settimana Europea della Mobilità) il Comune di Verona patrocina FIAB Verona e COCAI nell'organizzazione di un **ricco calendario di eventi** per tutti i giorni della settimana **tra lunedì 16 e domenica 22 settembre**.

Gli eventi avranno luogo in vari punti della città, ma il luogo centrale della settimana sarà la **Casa di Quartiere Baleno**, in via Re Pipino nel cuore del quartiere Orti di Spagna (vicino a San Zeno) dove avranno luogo numerosi incontri, dibattiti e spettacoli e prenderanno il via varie iniziative tra cui **rides** (escursioni di media o lunga distanza) e biciclettate per tutti, col **comune tema conduttore della mobilità sostenibile**: in bici certo, ma anche a piedi e con i mezzi pubblici.

Invitiamo dunque i nostri lettori/lettrici con le loro famiglie e amici/amiche a **rendere viva questa settimana partecipando alle iniziative e seguendone gli eventi**, per dare il segno



Foto di archivio della SEM 2022

di una Verona che vuole muoversi in direzione di una città in cui – come recita il tema della SEM di quest'anno in Italia

– lo spazio pubblico venga condiviso sempre più a vantaggio delle persone e meno dei mezzi privati.



BIKE PRIDE VERONA: LA PRIMA MANIFESTAZIONE CITTADINA PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE!

Tutti in bicicletta nel pomeriggio di domenica 6 ottobre ●●● di **Luca Sperti, Elena Wanda Lunardi**

A Verona **domenica 6 ottobre 2024** si terrà il primo **Bike Pride** della città scaligera. L'evento, promosso da FIAB Verona in collaborazione con Rolling Bears MTB Blog, si pone l'obiettivo di **promuovere una mobilità più sostenibile e più in linea coi tempi** attraverso una **grande festa** che si svolgerà pedalando lungo le strade cittadine.

Il ritrovo è per il **primo pomeriggio** alla **Ex pista di BMX su viale Colombo** all'angolo con via Da Vico, nei pressi di ponte Catena. La manifestazione **Bike Pride** è un'iniziativa già vista in altre città come Torino e Bologna, dove il suo successo ha incentivato le amministrazioni a investire sempre più nelle infrastrutture e i cittadini a prediligere mezzi alternativi per spostarsi. Negli anni Verona ha visto grandi cambiamenti nella mobilità cittadina. Grazie all'introduzione di nuove ciclabili ora è possibile spostarsi più agevolmente tra i quartieri della città e i graduali interventi per il potenziamento dei trasporti pubblici offriranno nell'immediato futuro una mobilità 2.0.

Allo stesso tempo le sfide quotidiane per chi va a lavorare o si sposta in ambito cittadino con mezzi ecologici sono ancora estremamente ardue. Traffico, smog, buche e una viabilità migliorabile rendono la odierna città scaligera non abbastanza a misura d'uomo. Per tale motivo abbiamo deciso di portare anche qui da noi il **Bike Pride** per invitare la cittadinanza a prendere in mano la situazione e promuovere un nuovo modo di vivere Verona.

Dunque, come si dice in questi casi... **SAVE THE DATE**, segnatevi sul calendario la data di **domenica 6 ottobre** per partecipare al **Bike Pride** e testimoniare **la vostra voglia di una mobilità migliore a Verona!** ●



VIENI ANCHE TU A MOSTRARE LA TUA VOGLIA DI UNA CITTÀ DOVE MUOVERSI SENZA USARE L'AUTO NON DEVE FARE PAURA!



A SCUOLA IN BICI: DALLA RIVOLUZIONE AI TEMPI DEL COVID AD OGGI

di **Michele Marcolongo**

A Verona la prima “rivoluzione ciclabile” si verificò silenziosamente nell'immediato post Covid quando migliaia di studenti presero ad inforcare la bicicletta per coprire il tragitto casa-scuola: spuntarono le prime corsie ciclabili, i parcheggi delle scuole si riempirono di due ruote a pedali, in alcuni casi le auto vennero espulse dai cortili interni e qualche preside predispose pure degli spogliatoi. I mobility manager scolastici presero entusiasmo e cominciarono a rivendicare percorsi sicuri, segnalando buche, avvallamenti, tombini affioranti, interruzioni, percorsi tortuosi e tutto ciò che rendeva (e rende) disagiati o insicuri i principali percorsi di avvicinamento. Certo, non erano bei tempi, tutt'altro: a spingere i ragazzi in sella era più che altro la paura del bus come potenziale luogo di contagio. A distanza di qualche anno proviamo a chiedere, al netto del contesto sociale totalmente cambiato, che cosa sia rimasto di quella vampata.

È vero, al tempo dei Covid gli studenti venivano volentieri in bici a scuola - conferma **Saverio Tribuzio**, insegnante e

mobility manager scolastico - Tra il 2020 e il 2021 c'è stato un exploit della bicicletta tra gli studenti.

Che cos'è cambiato, poi?

È successo che tantissime bici furono rubate, anche all'interno delle scuole. Questo è stato uno dei fattori demotivanti più gravi. Ci sono stati ragazzi, ma non solo, che hanno perso in questo modo più di una bici.

Qualche nuova rastrelliera negli ultimi tempi è stata inserita nei cortili da parte del Comune...

Sì, come mobility manager abbiamo fatto pressione anche nei confronti della Provincia e ora dovrebbero arrivare le rastrelliere modello Verona che consentono di legare le bici in maniera più sicura e più agevole. Ma è entrato in gioco anche un altro fattore.

Quale?

Un po' di demotivazione anche tra noi mobility manager, perché dopo l'exploit nella diffusione della bicicletta tra gli studenti c'è stato un calo molto difficile da recuperare considerato che, agli occhi degli studenti, noi per primi non riuscivamo a mantenere ciò che illustravamo loro.

Con il cambio di amministrazione si è vista qualche differenza?

Mi sembra che qualcosa si sia smosso soprattutto a livello di uffici dai quali ora spesso arrivano segnali molto positivi mentre prima risultava più complicato rapportarsi. Questo è sicuramente un bel traguardo. Inoltre, assieme alle prime rastrelliere, sono arrivate delle nuove ciclabili e questo è sicuramente un altro punto a favore. Magari promiscue con i pedoni, ma pur sempre nuove possibilità di muoversi in bicicletta.

Siete dunque soddisfatti?

Puntualizziamo: ogni scuola ha le proprie esigenze, pertanto risulta molto difficile parlare in generale. Tuttavia si può approssimare una tendenza che appare piuttosto chiara. La mobilità scolastica è un tema complesso che richiede interventi a tutti i livelli, partendo proprio dalla figura del mobility manager scolastico.

Attualmente questo ruolo viene affidato alla buona volontà del singolo insegnante, o sbaglio?

Questa figura è presente in circa 25 istituti superiori. Qualcuno non ha avuto adesioni ma la copertura è molto significativa. Il compito viene svolto su base volontaria e a titolo gratuito. Si potrebbe pensare almeno a qualche incentivo, dal momento che il lavoro da fare è tanto e importante.

Strategie per i prossimi mesi?

Intanto vediamo se entro l'estate arriveranno le nuove rastrelliere che, dopo i furti, possono dare un bel segnale dal punto di vista della sicurezza. Superato il calo motivazionale, siamo pronti a ripartire, collaborando con l'assessore di riferimento e con la stessa Fiab. Possiamo contare sulle nuove ciclabili, che vanno a rinforzare una rete che comincia ad essere affidabile. ●



PARCO DI BICI SCOLASTICHE: QUANDO LA DIDATTICA INCONTRA LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

di **Michele Marcolongo**

Quando sono arrivato al Ferraris, 8 anni fa, proveniente da una scuola privata, trovare un set di bici scolastiche è stata per me una bella sorpresa, che subito mi ha fatto scattare un'idea...". Emanuele Michelin, docente di Disegno e progettazione di Impianti energetici all'Istituto tecnico Galileo Ferraris di Verona, illustra come la scuola utilizza la flotta di bici scolastiche.

Professore, partiamo dal principio: quante bici avete a disposizione e come vengono usate?

Sono 30 biciclette di tipo rampichino con le quali portiamo fuori le classi terze per illustrare le ciclabili della città, in particolare sul percorso dell'Ecomuseo dell'Energia Pulita. Per esempio, percorriamo la ciclabile del Biffis fino alla centrale elettrica di Bussolengo.

Queste uscite sono gradite agli studenti?

I ragazzi sono entusiasti ogni volta che si propongono iniziative fuori dall'aula. Sono esperienze che permettono di fare gruppo e di diffondere la conoscenza di attività e pratiche che solitamente si trovano al di fuori del loro range di interessi. Inoltre, nel caso specifico, la mobilità sostenibile ha sicuramente un ruolo importante nel percorso "energia" e l'ecomuseo come destinazione è una scelta appropriata. Per questo ho detto di essere stato molto contento di aver trovato queste biciclette.

Quali altre attività vengono svolte con le bici?

Facciamo inoltre degli incontri di base per la manutenzione ordinaria delle biciclette. La cosa molto bella è che quando passano in quarta gli studenti preparano i mezzi che poi vengono messi a disposizione per le uscite delle terze.

E tutto questo fa parte integrante delle attività scolastiche?

Certamente. L'uscita è inquadrata come attività curricolare e anche il corso di manutenzione è modulo di meccanica o mecatronica. L'uscita, la visita, il corso di manutenzione, sono tutti momenti formativi strettamente legati tra di loro. Finora ho parlato degli aspetti che seguo direttamente, ma le bici sono usate anche da altri docenti per altre materie, per esempio Scienze motorie, e sono a disposizione di qualunque altro insegnante ritenga utile una uscita o una visita per approfondire alcuni particolari aspetti o argomenti. Prezioso, in tutte queste attività, è il supporto fornito dai volontari della Fiab. Soprattutto nelle uscite, in strade comunque trafficate, poter contare su qualcuno che dia una mano è molto importante per noi insegnanti.

Va bene la manutenzione ordinaria, ma quando si rompe un pezzo come fate?

La manutenzione straordinaria era, effettivamente, la parte mancante di questi progetti. Parlo al passato perché la dirigenza della scuola ha destinato una somma grazie alla quale, proprio di recente, sono state rimesse in sesto sette biciclette, cosicché ora la flotta è al completo e tutti i mezzi sono funzionanti.

Tutto molto bello. Ma è anche una grossa responsabilità...

Occorre tanta buona volontà. Come dicevo prima, le uscite avvengono nel contesto di strade comunque molto trafficate, e portare fuori le classi è piuttosto impegnativo. Con il nostro mobility manager di istituto ci stiamo organizzando per ampliare e sviluppare ulteriormente queste iniziative ed essere sempre più presenti, partendo proprio dalla Settimana della mobilità sostenibile di settembre. ●



STAZIONI CICLABILI? VERONA E PADOVA A CONFRONTO di Corrado Marastoni

Uno sguardo ai nostri cugini veneti, dove la mobilità è più avanti che da noi



Piazzale Padova



Piazzale Verona

A volte per capire la differenza tra due città basta osservarne un sito importante: nel caso di Padova e Verona, l'analisi della ciclabilità delle rispettive stazioni ferroviarie già mostra bene la distanza tra una città – Padova – dove negli ultimi 20 anni si è molto investito in viabilità, curando in particolare la mobilità sostenibile con un'apprezzata tramvia e una capillare rete ciclabile, e una città – Verona – che invece è rimasta ferma e solo nell'ultimo quinquennio pare essersi rimessa in moto.

A Padova. Numerose rastrelliere sono disponibili in spazi riservati vicino all'entrata della stazione; le bici vi sono messe ordinatamente, mentre i parcheggi "creativi" sono quasi assenti perché la Polizia Locale passa spesso a rimuovere le bici fuori posto. A circa 50 m dall'entrata si

trova anche un bicipark, molto utilizzato: in effetti non c'è concorrenza tra rastrelliere libere e bicipark a pagamento perché le categorie di utenti sono diverse, più informale – molti studenti – quella delle rastrelliere, più classica – molti lavoratori pendolari – quella del bicipark. La stazione è raggiunta da più parti da piste ciclabili in sede propria, e il Comune ha fatto campagne di sensibilizzazione per promuovervi l'uso della bici nelle due forme. È disponibile anche una nutrita flotta di bici a noleggio, mentre il *bike sharing* cittadino è stato dismesso un anno fa.

A Verona. Le rastrelliere per il parcheggio libero sono poche e lontane dall'entrata. A circa 100 m c'è una stazione del *bike sharing* cittadino, mentre sul piazzale davanti all'entrata sono dispiegate solo varie flotte di monopattini a noleggio. A circa 50 m si trova anche un bicipark – gestito alle

stesse condizioni di Padova – praticamente non usato, quasi vuoto. Nel concreto molti ciclisti "informali" si arrangiano attaccando la bici sul piazzale dove capita, di solito ai pali della segnaletica o alla ringhiera installata di recente a fianco della pista ciclabile che corre davanti all'entrata. Quest'ultima pista, raggiungibile ora sia dal lato di corso Porta Nuova che da quello di via Albere, appare consunta e bisognosa di rinnovamento. Si percepisce un senso di generale disordine, evidentemente tollerato dal Comune vista la sostanziale assenza di interventi e di campagne di sensibilizzazione per l'uso della bici (e del bicipark) in stazione.

Insomma: il confronto tra le stazioni mostra che qui a Verona abbiamo ancora strada da fare. L'augurio è che gli esempi virtuosi della porta accanto, come quello di Padova, ci aiutino a fare presto i passi giusti. ●



Bicipark Padova



Bicipark Verona

2024 L'ANNO DEI BICI PARK di Giorgio Migliorini

Fra tutti i veicoli in circolazione la bici è caratterizzata da due peculiarità.

Prima, positiva: occupa poco spazio e consente quindi di arrivare agilmente, ovviamente senza inquinare, in luoghi affollati dove si svolgono grandi eventi.

Seconda, negativa: non essendo un veicolo immatricolato, quindi targato e di proprietà facilmente identificabile (salvo marchiatura), è spesso soggetta a furti e anche a frequenti cannibalizzazioni (sellino, ruote, luci, ecc.).

Noi di Fiab ben lo sappiamo e nel recente passato con i nostri volontari abbiamo proposto ed effettuato un servizio di bici park in varie occasioni: Tocati, giornate senza auto, partite allo stadio, Sport Expo. Diversi sono stati i risultati, in occasione del Tocati siamo passati negli anni dal centinaio di bici ad un misero zero. Con lo stadio risultato demoralizzante, Sport Expo dignitoso, giornate senza auto modesto e condizionato anche dal meteo e periodo.

Ultimamente abbiamo avuto due esperienze con buoni risultati:

Straverona circa 110 bici (15.000 partecipanti), "Angels in run" con circa 80 bici (1500 partecipanti), entrambe in crescita.

Ne abbiamo avuto una terza con risultati sorprendenti: allo stadio per la visita di Papa Francesco oltre 340 bici (32.000



partecipanti). L'incessante arrivo di bici, famiglie, singoli, gruppi di ragazzi, gruppi parrocchiali inclusi parroci e frati con il saio ci ha fatto sentire quasi di essere in un contesto nord europeo.

Come e perché? Cerco di dare delle spiegazioni.

Logistica: il bici park della Straverona è in Bra poco dietro la partenza quindi comodissimo anche perché consente ai podisti un veloce cambio di abbigliamento. Lo stesso per "Angels in run" aggiungendo che con partenza e arrivo in Corte Molon in assenza di mezzi pubblici si è invogliati a venire in bici.

Discorso simile per la visita del Papa, dislocazione bici park un po' decentrata

ma molto comoda con tutta una vasta area limitrofa interdetta al traffico privato esclusi pedoni e ciclisti.

Comunicazione: la base del successo è misurabile dall'incremento di utenti di anno in anno. Il servizio tra l'altro molto gradito nel tempo diventa uno standard come i bagni ed i ristoranti. Nel caso della visita del Papa, evento decisamente non ripetitivo, c'è stata una comunicazione che, sebbene un po' tardiva, è stata molto efficace sia da parte del Comune che della Curia e delle Parrocchie.

Ora tutto ciò dovrebbe diventare uno standard per rendere i grandi eventi maggiormente godibili grazie all'eliminazione di due stress, il disagio del traffico e il timore del furto. ●



CON LA MARCHIATURA SE E' LA TUA SI VEDE

articolo e foto di **Alberto De Grandis**

FIAB Verona gestisce da anni in appalto dal Comune di Verona il servizio di MARCHIATURA BICI che consiste nella registrazione in una Banca Dati della Polizia Locale dei dati anagrafici del proprietario e delle caratteristiche della bicicletta (è possibile e caldamente consigliato aggiungere una immagine della bici) ed in una incisione del codice fiscale del proprietario sul telaio della bici: l'incisione è indelebile (l'eventuale abrasione risulterebbe in modo vistoso e farebbe sorgere nel potenziale acquirente forti dubbi sulla legittimità del possesso del mezzo da parte dell'offerente).

L'operazione di registrazione viene solitamente completata con l'applicazione sulla bici, in posizione ben visibile, di una etichetta come appare nell'immagine, allo scopo eloquente di disincentivare il furto:



Abbiamo raccolto sul campo numerose esperienze che ci convincono dell'utilità della marchiatura che consigliamo a tutti e che offriamo (gratuitamente per i residenti nel Comune di Verona) il primo e terzo venerdì di ogni mese in sede dalle 16.00 alle 19.00; il servizio è sospeso nei mesi di luglio ed agosto. E quello che ci è capitato qualche tempo fa è emblematico.

Era un venerdì di marchiatura ed avevamo l'attrezzatura in funzione compreso il PC collegato con la banca dati dei Vigili Urbani, quando ci ha fatto visita il responsabile del servizio

di vigilanza di un grande e noto supermercato della città, per segnalarci che assieme ai suoi collaboratori aveva notato una MTB parcheggiata da qualche giorno nei pressi dell'ingresso del supermercato: sospettando che potesse essere stata rubata, ci ha chiesto se potevamo conoscere e contattare il proprietario per una opportuna verifica; a questo scopo ci ha mostrato una immagine della bici che aveva scattato con il suo smartphone.

L'immagine era di ottima qualità ma tra i presenti non c'era nessuno che la riconoscesse come appartenente a conoscenti.

Che fare?

Un nostro giovanissimo socio, presente per il servizio di marchiatura, ha avuto l'idea di provare ad ingrandire l'immagine ricercando l'etichetta a fondo bianco allo scopo di capire se si trattava di una bicicletta marchiata, e, in caso affermativo si sarebbe dovuto esaminare la bici sul posto per rintracciare la stampigliatura del codice fiscale.

Quello che non ci aspettavamo era che si riuscisse direttamente a leggere il codice fiscale dato che non si poteva essere certi del punto dell'ipotetica marchiatura.

E invece zoomando al massimo l'immagine siamo riusciti ad intravedere sul telaio un codice fiscale che appariva come quelli impressi da FIAB Verona in occasione delle marchiature; abbiamo allora inserito nella banca dati i caratteri che eravamo riusciti ad identificare e dopo un paio di tentativi a vuoto il programma ha selezionato la registrazione - molto recente - di una bicicletta in tutto simile a quella della foto, intestata ad un ragazzo residente in città; questi, subito contattato al numero telefonico a suo tempo inserito nella banca dati, ci ha confermato di avere subito il furto della bicicletta qualche giorno prima e di avere fatto la denuncia all'Autorità Giudiziaria, e alla notizia del ritrovamento ha manifestato stupore e gioia.

Preme anche sottolineare che il gentilissimo signore che ci aveva fatto la segnalazione non conosceva l'esistenza del servizio di marchiatura e le sue caratteristiche e non aveva dunque ricercato la stampigliatura del codice fiscale sul telaio della bici.

In conclusione, tutto bene quel che finisce bene.

Non sempre però finisce bene: la bicicletta qui sotto non era marchiata



ed è rimasta in questa posizione ai giardini di Pradaval per qualche settimana, fino a che pezzo a pezzo è stata cannibalizzata tanto da ridursi ad uno scheletro, che alla fine è stato rimosso.



In conclusione,

CON LA
MARCHIATURA
SE È LA TUA
SI VEDE!

VERONA E IL SUO FIUME: SULLE TRACCE DI UNA CIVILTÀ SCOMPARSA

di **Cecilia Tomezzoli e Fabrizia Graziani**

Il 15 aprile 2024, nella nostra sede, abbiamo avuto il piacere di trascorrere un paio di ore con il prof. Giannantonio Conati, che ci ha offerto una introduzione storico-geografica all'uscita che avremmo realizzato la domenica seguente, dal titolo "Verso Pescantina alla scoperta di arti e mestieri sull'Adige". Dalla narrazione abbiamo sentito forte il legame con la "bassa Valpolicella" e con la variegata umanità che in quelle terre che lambiscono il fiume Adige ha vissuto e lavorato. Abbiamo quindi voluto conoscere meglio il nostro relatore e lo abbiamo intervistato.

Giannantonio, ti chiediamo di presentarti ai nostri lettori.

Sono un ex insegnante di matematica e scienze ora in pensione, studioso di storia locale, in particolare di ciò che riguarda la fascia inferiore della Valpolicella e dei numerosi aspetti che sono legati alla vita sull'Adige, quindi al fiume stesso e alle comunità che operano lungo le sue rive. Del resto sono nato dirimpetto all'Adige, a Pescantina, dove vivo e dove, 25 anni fa, ho fondato il Museo etnografico "Lavoro e tradizioni lungo il fiume Adige", allestito nella vecchia chiesa parrocchiale del paese, risalente al medioevo e posta accanto al Duomo settecentesco.

L'Adige per una persona che nasce e vive a Pescantina cosa rappresenta?

L'Adige ha da sempre esercitato un forte ascendente su di me: il suo corso è metafora della stessa vita, nasce da una sorgente al Passo Resia, scorre, cresce e si modifica per abbandonarsi da ultimo al destino infinito del mare. L'argine è un punto privilegiato di esplorazione, di scoperta e di incontri: qui ho raccolto le testimonianze dirette di chi ha vissuto in quel mondo che si è conservato fino ad alcune decine di anni fa.

Quindi hai dei ricordi di una Pescantina che forse sta scomparendo.....

Non ho avuto modo di vedere direttamente molte delle attività che un tempo venivano svolte lungo il fiume, ma sono sempre stato catturato dai racconti e dalle esperienze di vita di diversi anziani che, sull'acqua o lungo la riva, avevano praticato mestieri vecchi di secoli e ora scomparsi per il modificarsi delle tecniche di lavoro e delle abitudini. Le esperienze, grandi e piccole, degli ultimi barcaioi, dei mugnai, dei pescatori, dei costruttori di ruote idrovore e altro hanno sempre esercitato in me curiosità e fascino. Ho anche dei ricordi personali che rivedo come fossero avvenuti pochi anni fa, come quando, da piccolissimo, sui sassi del greto seguivo mia madre che – come altre donne – ricorreva all'acqua dell'Adige per lavare i panni; era inginocchiata sulla "brela" di legno e bagnava e batteva lenzuola e camicie. O come quando mio nonno teneva con forza verso riva il palo della "negosa", una rete che permetteva di catturare qualche pesce nei periodi in cui l'acqua era torbida. Io stesso andavo con gli amichetti, tutti muniti di barattoli, a catturare le "aolete" – gli avanotti – che rimanevano nelle pozze d'acqua dell'Adige "in magra". Indelebile è il ricordo della piena del novembre 1966, quando nella mia cantina penetrò l'acqua fino all'altezza di un metro e mezzo. I tronchetti di legna da ardere che mio padre aveva preparato per l'inverno galleggiavano come fossero barchette. Assai impegnativo fu poi il lavoro necessario per asciugarli (tutti fuori nei giorni di sole e dentro quando pioveva), per non parlare dello strato di melma che si era depositato sul pavimento del locale e che dovemmo raccogliere con il badile.

Tante sono le ipotesi sull'origine del nome Pescantina, vuoi dirci quella secondo te più realistica?

Secondo le interpretazioni più recenti, e più solide, il nome Pescantina deriverebbe

dalla particolare collocazione del nucleo antico del paese, così basso sul greto dell'Adige da "pescare" nell'acqua. È ritenuta poco convincente l'idea che il toponimo sia legato all'azione del pescare il pesce, come si pensava un tempo; a tal proposito la simbologia presente nello stemma comunale, in cui si vede una donna che pesca sulla riva del fiume, va presa come una metafora. Del tutto infondata è l'opinione, come moltissime persone credono, che ci sia un collegamento con la coltivazione delle pesche; tale idea, con relativo slogan, venne diffusa nella prima metà del secolo scorso a fini pubblicitari.

Tu hai scritto un saggio dal titolo "Arti e mestieri sull'Adige dalle Valli tirolesi all'Adriatico" (Cierre edizioni 2021) che ha fatto da filo conduttore alla serata, frutto di ricerche più che decennali, testimonianze dirette, archivi, biblioteche, studio cartografia, nutrita bibliografia, che del fiume ne ripercorre interamente i 410 km. Qual è stata la spinta, la motivazione?

Per diversi anni mi sono occupato di storia economica e di attività lavorative collegate all'Adige. Per approfondire e cercare dati su questo tema, apparentemente settoriale, ma ampio e piuttosto complesso, mi sono servito di documenti originali e ricerche specifiche, in archivi e biblioteche: ho consultato atti, carte topografiche, testi di vario tipo. Ho anche avuto la possibilità di raccogliere testimonianze orali e di osservare quanto rimane ora degli impianti che un tempo funzionavano grazie all'energia della corrente, percorrendo gran parte delle rive del fiume, lungo i 410 chilometri del suo corso. Con un lavoro che è durato diverso tempo ho messo insieme le informazioni raccolte e nel 2021 sono riuscito a far stampare un volume poderoso, di ben 530 pagine, intitolato *Arti e mestieri sull'Adige dalle Valli tirolesi all'Adriatico*, che è stato accolto molto positivamente e ha ricevuto, cosa per me

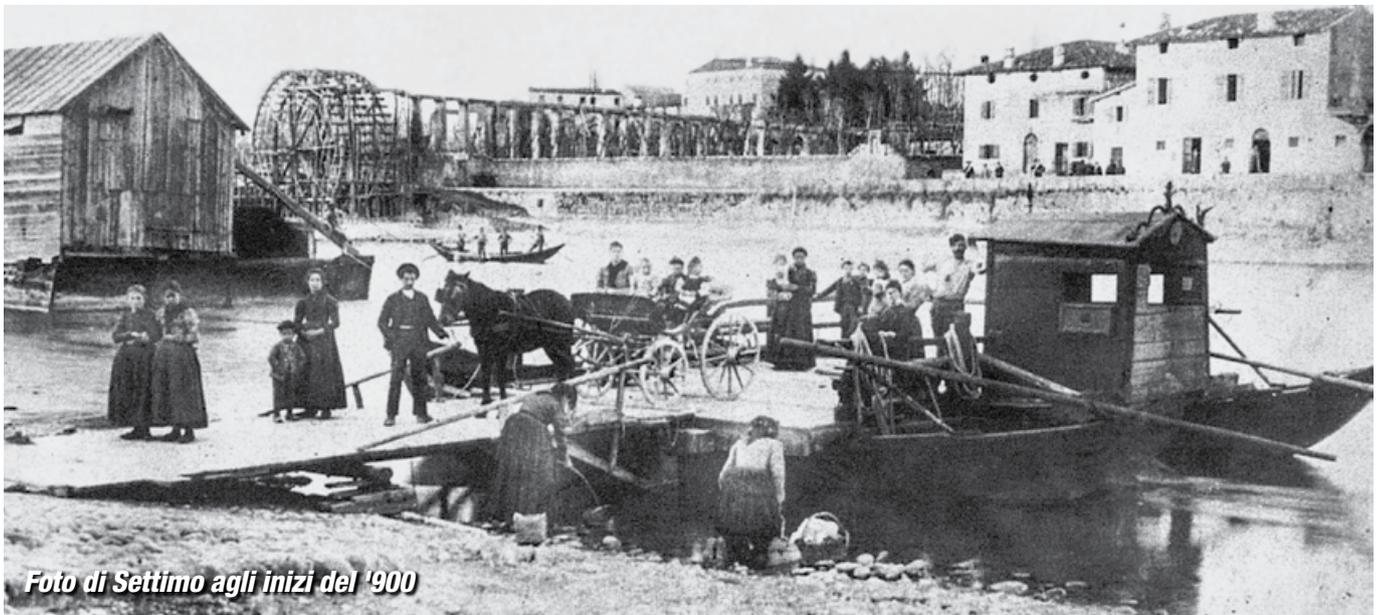


Foto di Settimo agli inizi del '900

assai gradita, anche un paio di premi. Una mia soddisfazione è anche quella di aver dato memoria di tutte le interessanti attività che venivano svolte un tempo sul fiume, per riportare alla luce un mondo scomparso, forte di elementi ambientali e antropologici che sono parte della nostra storia.

Ci vuoi raccontare qualcosa di questo saggio?

Di tutto l'insieme di operosità che caratterizzava l'Adige per gran parte del suo corso, dalle Valli alpine alla foce, si fa fatica, ora, a individuare anche i deboli segni che lo ricordano. A questo grande fiume si lega la storia di Verona, della sua provincia e delle numerose comunità tirolesi, trentine e del basso Veneto che nel passato hanno vissuto con esso una forma di simbiosi, soprattutto quando rappresentava una via di comunicazione tra le più importanti in assoluto nonché una fonte primaria di lavoro e prosperità. L'Adige, navigabile per buona parte del corso, era percorso verso valle da barche e soprattutto da zattere di legno che salpavano da Bronzolo (poco a sud della confluenza tra il fiume e l'Isarco), seguivano la corrente e trasportavano materiali e mercanzie provenienti anche dal Nord Europa e dall'Inghilterra; a Verona, scaricate le merci, i tronchi delle zattere venivano tagliati alle Seghe (situate vicino alla chiesa di S. Eufemia e sui due canali presso l'Isolo; come ci

ricorda la toponomastica: vicoletto Seghe S. Eufemia, via Seghe di S. Tomaso). Le imbarcazioni percorrevano il fiume anche in senso contrario trainate da coppie di cavalli e buoi sulla nota strada alzaia tracciata sulla sinistra idrografica.

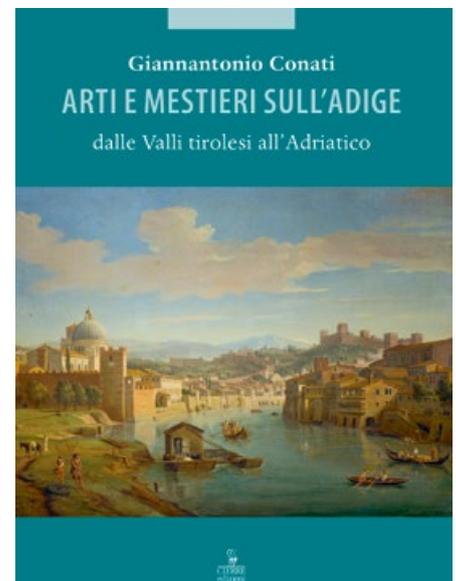
Perno del traffico commerciale, oltre a Verona, era Pescantina, dove operavano due cantieri che costruivano barche adatte alla navigazione fluviale, con la chiglia quasi piatta e il timone laterale. Le più antiche e famose erano i *burchi*, lunghi 20/25 m, ma navigavano anche *burchielle* e *panciane* (versione "moderna" della cosiddetta *barca Pescantina*), di dimensioni inferiori e con basso pescaggio, utilizzate in particolare nei tratti da Verona verso settentrione.

Sull'Adige venivano svolte attività commerciali, artigianali e industriali che utilizzavano la forza cinetica della corrente; lungo gran parte del suo corso era un susseguirsi di mulini galleggianti e terragni mentre le ruote idrovore, che sollevano l'acqua per irrigare i campi, contraddistinguevano il paesaggio atesino tra la Chiusa e Verona.

Del brulicante universo che si concentrava sul fiume è significativa una fotografia scattata nei primi anni del Novecento, a Settimo, qualche chilometro a monte di Verona. In corrispondenza di un passo volante, con delle ruote idrovore sullo sfondo, una piccola imbarcazione al centro e un più vicino mulino galleggiante, occupa la

scena la chiatte del traghetto, pronto a imbarcare persone e mezzi di trasporto, mentre delle *lavandare* ricurve sull'acqua risciacquano i panni.

Di quel passato così ricco ma ormai lontanissimo permangono tracce, seppur deboli, principalmente nel territorio di Pescantina, come ad esempio i resti dei canali sopraelevati a Settimo, al Tegente, presso Arcé o nella frazione di S. Lucia: tracce di un mondo che fu sopraffatto dalle profonde trasformazioni avvenute tra Ottocento e Novecento, in particolare la costruzione della ferrovia e l'introduzione dell'energia elettrica. ●



Link libro: <https://edizioni.cierrenet.it/volumi/arti-e-mestieri-sulladige/>

Bicicletta sulle tracce di Verona città fluviale

Partiti da Piazza San Zeno e superata Parona abbiamo imboccato l'alzaia sulla riva sinistra dell'Adige fino alla contrada Nassar. In questa località abbiamo incontrato un ex mulino terragno, dove la presenza di una rosta/pennello porta l'alzaia – costruita posteriormente – a deviare verso il centro del fiume per superarlo.



Sull'alzaia all'altezza del Nassar

Dopo aver percorso altri 800 metri circa, all'altezza di una grande casa colonica, abbiamo svoltato a destra per arrivare a Settimo di Pescantina attraverso una strada interna. Ci siamo fermati al cosiddetto Porto (il luogo raffigurato nella vecchia fotografia qui presentata), dove si possono osservare ancora i resti di una canaletta sopraelevata che, collegata con le ruote idrovore poste in Adige (ahimè smantellate), forniva acqua per l'irrigazione dei campi circostanti. E' presente inoltre, sulla facciata di una casa, ad un paio di metri dal piano stradale, il segno che ricorda il livello raggiunto dalla terribile piena del 1882, che tanti danni apportò anche agli edifici e ai ponti di Verona.

Seguendo la riva del fiume, sull'alzaia e su un tratto di strada asfaltata che in parte costeggiano la campagna di proprietà Bertoldi, un tempo irrigata con le ruote di cui si è detto, abbiamo raggiunto il mulino terragno detto "del Progno" (per la vicina presenza del Progno di Fumane). Gli attuali proprietari, i signori Fornaseri, ci hanno accolto e illustrato con piacere la storia e le funzioni del loro impianto, ora custodito con cura e diventato un piccolo ma assai interessante luogo della memoria.

Di nuovo in sella e via fino a Pescantina riprendendo l'alzaia e risalendo il fiume. Attraversato il paese, con la Piazza San Rocco cuore e un tempo centro lavorativo dei cantieri di barche, siamo arrivati fino al cospetto dell'imponente Duomo, alla cui alta ma armonica facciata, settecentesca, si accompagna la torre campanaria, costruita nel secolo successivo. Proprio a fianco, sul lato destro, in quella che era la vecchia parrocchiale in stile romanico, trasformata piuttosto fortemente in seguito, ha sede ora il museo etnografico "Lavoro e tradizioni lungo il fiume Adige", interessantissimo perché raccoglie oltre ad attrezzature di vario tipo, manufatti (una piccola barca e vari modelli in scala), documenti originali e fotografie, anche le "storie" di tante persone che ci rimandano alla prima parte del '900 e oltre.

Una "pausa caffè" al circolo "Noi" e poi di nuovo sull'alzaia fino ad Arcé, dove abbiamo concluso la giornata con la vista alla piccola chiesa dedicata a San Michele, posta in mezzo ad un prato circondato da un vecchio muro, che presenta all'interno resti di affreschi, alcuni attribuiti alla scuola di Altichiero da Zevio. Ci siamo lasciati affascinare dai possibili significati della scritta palindroma posta sul portale laterale – la famosa "SATOR AREPO TENET OPERA ROTAS" – e poi, pensando e ripensando alle varie interpretazioni, abbiamo concluso la nostra piacevole escursione al chiosco sul fiume annesso al residence Guglielmi, davanti ad una birra e ad un panino



LA PROMOZIONE DELLA CICLABILITÀ A VICENZA SOTTO L'AMMINISTRAZIONE DI GIACOMO POSSAMAI

di **Marco Galla** - FIAB Vicenza

Da quando Giacomo Possamai è diventato sindaco di Vicenza, la promozione della ciclabilità è diventata una delle priorità dell'amministrazione comunale. In linea con una crescente consapevolezza sull'importanza della mobilità sostenibile, Possamai ha avviato diverse iniziative per rendere la città più a misura di bicicletta. In questo articolo esploriamo le azioni e i progetti già intrapresi, quelli pianificati anche in collaborazione coi comuni limitrofi, e le opere di compensazione previste dalla realizzazione della TAV.

AZIONI E PROGETTI REALIZZATI

Piste ciclabili. Una delle principali realizzazioni dell'amministrazione è stata l'espansione della rete ciclabile cittadina. Sono stati aggiunti circa 15 chilometri di nuove piste e corsie, con particolare attenzione alla connessione tra quartieri e centro. La progettazione mira non solo a migliorare la sicurezza dei ciclisti ma anche a incentivare l'uso della bicicletta per la mobilità quotidiana.



Bike Sharing. Il programma è stato potenziato con l'introduzione di nuove stazioni e biciclette (alla data dell'articolo anche di monopattini). La città ha ora oltre 30 stazioni dislocate in punti strategici come stazione ferroviaria, aree commerciali e università. Questo ha reso più facile per residenti e turisti muoversi in città senza dover usare l'auto, che resta comunque ancora il mezzo preferito dai vicentini.

Aree pedonali e Zone 30. Sono state create nuove aree pedonali e zone 30. Queste zone, oltre a rendere più sicuri i percorsi ciclabili, hanno contribuito a ridurre l'inquinamento e a migliorare la qualità della vita urbana.

Sensibilizzazione e comunicazione. L'amministrazione ha avviato campagne di sensibilizzazione rivolte a cittadini di tutte le età. Sono stati organizzati corsi di educazione stradale nelle scuole e campagne informative in collaborazione con le associazioni locali per promuovere il rispetto reciproco tra utenti della strada. C'è stato inoltre un incremento della comunicazione social sulle iniziative in fase di realizzazione.

PROGETTI PIANIFICATI

Collegamenti intercomunali. Un progetto ambizioso riguarda la creazione di collegamenti ciclabili intercomunali che uniscano Vicenza ai comuni limitrofi. Questi collegamenti sono essenziali per promuovere la mobilità sostenibile su scala più ampia e facilitare gli spostamenti quotidiani dei residenti delle aree periferiche. Vediamo alcuni dei principali progetti in fase di realizzazione.

Progetto Ciclovía del Retrone. In collaborazione coi comuni di Creazzo e Altavilla Vicentina è in sviluppo la ciclovía del Retrone, un percorso che seguirà il corso del fiume Retrone. La ciclovía sarà dotata di aree di



sosta attrezzate e punti di interesse naturalistico e culturale, promuovendo anche il turismo locale.

Pista Ciclabile Vicenza-Torri di Quartesolo. Un altro progetto significativo è la pista ciclabile che collegherà Vicenza con Torri di Quartesolo. Questo percorso è pensato per agevolare i pendolari che si spostano tra le due località, riducendo il traffico veicolare e promuovendo l'uso della bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro. Il progetto prevede anche l'integrazione con la rete di trasporto pubblico locale, facilitando l'intermodalità.

Collegamento ciclabile con Monticello Conte Otto. Il collegamento prevede la creazione di un percorso sicuro e continuo che unisca Vicenza con questo comune a nord della città. Il progetto prevede piste ciclabili protette lungo le principali arterie stradali e valorizzazione delle strade secondarie meno trafficate.

Parcheggi sicuri per biciclette. Un altro progetto in fase di sviluppo riguarda l'installazione di parcheggi sicuri per biciclette in punti nevralgici della città. Questi parcheggi, sorvegliati e coperti, dovrebbero incentivare ulteriormente

l'uso della bicicletta.

Estensione del Bike Sharing Elettrico.

Nel futuro si prevede l'introduzione di biciclette elettriche nel sistema di bike sharing. Questo permetterebbe di coprire distanze maggiori e affrontare con più facilità le pendenze della città, rendendo il servizio accessibile a una fascia più ampia di utenti.

TAV : OPERE DI COMPENSAZIONE PER LA MOBILITÀ CICLISTICA

La realizzazione della nuova linea TAV che passerà per Vicenza ha sollevato preoccupazioni riguardo all'impatto su tessuto urbano e mobilità locale. Per mitigare questi effetti e promuovere una mobilità sostenibile sono state previste diverse opere di compensazione rivolte alla mobilità ciclistica.

Nuove piste ciclabili. Tra le opere di compensazione è prevista la realizzazione di nuove piste che collegheranno le stazioni TAV col resto della città. Queste piste saranno progettate per garantire percorsi adatti ai ciclisti, riducendo il conflitto col traffico veicolare e migliorando l'accessibilità delle stazioni.

Collegamenti ciclabili coi quartieri periferici. Un altro importante intervento prevede il miglioramento dei collegamenti ciclabili tra i quartieri periferici e le nuove infrastrutture TAV.

Questo progetto mira a facilitare l'accesso alle stazioni TAV da parte dei residenti delle aree meno centrali, promuovendo la bicicletta come mezzo di trasporto preferenziale per raggiungere i treni ad alta velocità.

Riqualficazione degli spazi urbani. Gli interventi di compensazione includono anche la riqualficazione di spazi urbani adiacenti alle nuove infrastrutture TAV. Questo comprende la creazione di zone verdi e pedonali, nonché l'integrazione di percorsi ciclabili, migliorando così vivibilità e attrattività delle aree interessate.

Stazioni di Bike Sharing presso le Stazioni TAV. Per incentivare l'uso della bicicletta in combinazione con i treni ad alta velocità è prevista l'installazione di nuove stazioni di bike sharing nelle vicinanze delle stazioni TAV. Questo permetterà ai viaggiatori di utilizzare facilmente le biciclette condivise per spostarsi verso e dalle stazioni,



Quartiere Pomari



Uscita da Vicenza

integrando i vari mezzi di trasporto.

Parcheggi Sicuri e Sorvegliati per Biciclette. In prossimità delle stazioni TAV saranno realizzati parcheggi sicuri e sorvegliati per biciclette, dotati di sistemi di videosorveglianza e di strutture coperte, per offrire ai ciclisti un luogo protetto dove lasciare i propri mezzi mentre utilizzano i servizi ferroviari.

Campagne di sensibilizzazione. Si prevedono infine campagne di sensibilizzazione per l'uso combinato di bicicletta e treno. Queste campagne informeranno i cittadini sui benefici della mobilità sostenibile e sulle nuove infrastrutture a loro disposizione, incoraggiando un cambiamento culturale verso pratiche di trasporto più sostenibili.

CONCLUSIONI

L'amministrazione di Giacomo Possamai ha dimostrato un maggiore impegno verso la promozione della

ciclabilità a Vicenza rispetto al passato attraverso la realizzazione di nuove infrastrutture, il potenziamento dei servizi esistenti e la pianificazione di progetti per un futuro più sostenibile. Tuttavia la strada è ancora lunga, ci vorranno ancora tempo e risorse. Le opere di compensazione legate alla TAV rappresentano un'opportunità importante per migliorare ancora la mobilità ciclistica e rendere Vicenza un modello di sostenibilità urbana.

Da qualche mese siamo riusciti ad organizzare incontri regolari sul campo fra amministrazione e associazioni (Fiab Vicenza e il gruppo di associazioni di Velocità) nei quali i funzionari, l'assessore e le associazioni percorrono in bicicletta i punti critici della viabilità vicentina, scambiandosi idee e proponendo soluzioni. Un buon modo per tenere il dialogo aperto e incentivare la collaborazione piuttosto che la contrapposizione. ●

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

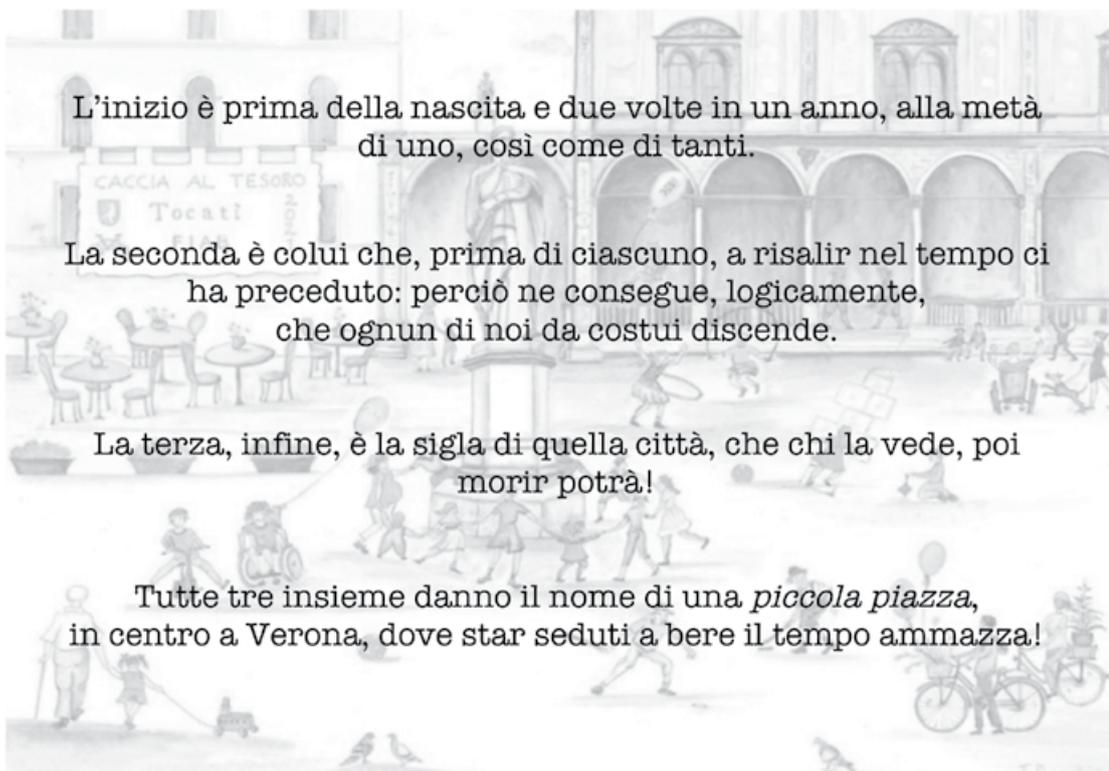
di **Luigia Pignatti**

Quest'anno forse riprende la *Caccia al Tesoro in bicicletta* al Festival dei giochi di strada Tocati! Lo staff è cambiato ma il divertimento è assicurato! Cambieranno anche i luoghi del Festival, che si sposta dal centro città al quartiere Veronetta: attenti agli annunci! Siamo curiosi di vedere gli enigmi di questa nuova edizione della Caccia ma intanto vi proponiamo questo gioco da risolvere presentato nell'ultima Caccia in bici marca Fiab. *Buon divertimento!*

1 ENIGMA

Mettete insieme le lettere e trovate la Piazza!

Il gioco consiste nel risolvere i tre indovinelli: danno ognuno come soluzione una o più lettere che messe insieme formano il nome di una Piazza del centro di Verona. Sono presentate già nella giusta sequenza!



Soluzione: _ _ _ _ _

Soluzione degli enigmi dello scorso *Ruotabibera*:
Indovinello - La stagione che dura solo un giorno all'anno è l'estate di San Martino!
La soluzione di questo numero la troverete sul prossimo *Ruotabibera*
Se invece volete sapere subito se avete fatto giusto scrivete a luigiapignatti@virgilio.it



Crema spalmabile di carrube e nocciole senza zucchero

di **Paolo Pigozzi**

Il carrubo (*Ceratonia siliqua*), avvistato frequentemente durante le cicloscorribande nelle nostre regioni del centro-sud, è un albero di sinistra? Domanda un tantino curiosa, ma lecita, considerato che Giorgio Gaber, in una sua arguta composizione del 1994, sosteneva che: “Se la cioccolata svizzera è di destra, la Nutella è ancora di sinistra”. Sembra strano oggi, ma quelli erano tempi nei quali l'appartenenza politica e culturale veniva resa evidente anche dal tipo di pantaloni indossati, dalla marca di scooter preferita, dalla località scelta per le vacanze e perfino dalle preferenze verso questo o quel cibo. A proposito di cioccolata, se pesco nei miei ricordi di quegli anni e anche del decennio precedente, contrariamente a quanto affermato da Gaber la patente di “alternativo” era affibbiata a chi, al posto della Nutella, prodotto principe di una

multinazionale (e quindi da boicottare...), consumava una crema realizzata con farina di carrube e nocciole. Il sapore era passabile, con il senno di poi potrei dire perfino buono. Tuttavia non era il gusto che contava, ma soprattutto il fatto di poter esibire la propria “alternatività” anche a merenda. Nella stessa composizione Giorgio Gaber sosteneva ancora che “Una bella minestrina è di destra, il minestrone è sempre di sinistra”. Tempi andati. Oggi nessuno si sogna più di vantare la propria collocazione politico-culturale a partire da una fetta di pane spalmata con una crema aromatizzata alla carruba invece che al cacao.

I frutti del carrubo sono grossi baccelloni che a maturazione completa sono di colore marrone scuro. Le carrube essiccate possono essere consumate tal quali (contengono circa il 50% di carboidrati, fino al 16% di proteine, fibre 15%, minerali 4%) come alimento nutriente. Le trovate nei mesi autunno invernali da qualche fruttivendolo ben fornito. Le carrube macinate danno una farina dal sapore che ricorda il cacao, utilizzata in cucina per realizzare dolci e altri piatti.

La farina di carruba è naturalmente molto più dolce del cacao in polvere e si presta quindi ottimamente per realizzare dolci senza zucchero. Ecco la ricetta della famosa crema “alternativa”, buona per panini e tartine.

INGREDIENTI

Nocciole leggermente tostate e spellate	200 g
Farina di carrube	3 cucchiaini
Olio extra vergine d'oliva (gusto leggero come quello del lago di Garda)	2 cucchiaini

PROCEDIMENTO

Tritate le nocciole nel mixer sufficientemente a lungo fino a trasformarle in una pasta oleosa. Aggiungete l'olio e la farina di carrube. Mescolate per amalgamare perfettamente. Si conserva in frigorifero in vasetti chiusi. Si può anche congelare in bicchieri di carta coperti con pellicola trasparente o con carta forno.

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

NELLE TERRE DEI VALLONI LUNGO LA CICLOVIA DELL'UNESCO, TRA MINIERE, BORGHI E CASTELLI

di Chiara Chiappa

Da parecchi anni ormai ho deciso di godermi le meritate vacanze estive pedalando per l'Europa con Fiab Nazionale: prima di tutto per vedere paesaggi e città che si possono assaporare solo in bicicletta, portandomi avanti con i pensieri al ritmo gentile delle pedalate, ma anche perché lo stile di viaggio e la comunione di interessi con i soci FIAB di tutta Italia mi regala amicizie e rapporti umani che durano negli anni. Se poi la guida è Antonio Dalla Venezia, il viaggio non può che restare nei ricordi più belli per tanto tempo!

Quest'anno Antonio ci ha proposto un percorso dal 4 al 14 luglio in Vallonia (Wallonie), che un tempo era la regione più industrializzata del Belgio con le purtroppo note miniere di carbone, e che oggi ha saputo riconvertire l'economia valorizzando il suo paesaggio e il patrimonio storico diventando la meta ideale per i ciclisti, grazie al progetto nazionale che ha messo in atto la realizzazione di 8 percorsi regionali e 2 percorsi EuroVelo. Noi abbiamo percorso tratti dell'EuroVelo n° 3, la strada ciclabile dei Pellegrini sul cammino di Santiago de Compostela, e tratti dell'EuroVelo n°

5, la via Romea Francigena sulla traccia del cammino di Sigerio, Arcivescovo di Canterbury che si recò a Roma dall'Inghilterra più di 1.100 anni fa!

Su queste direttrici si innesta la rete di 45 **Circuits Vélo**, composta da strade ciclopedonali ricavate principalmente dalla riconversione di **vecchie ferrovie e alzaie** (i sentieri fluviali utilizzati per il traino di barche da terra), sfruttando in gran parte il tesoro dei RAVel, (Réseau Autonome des Voies Lentes). Le strade RAVel sono collegate fra loro in modo da formare 4 itinerari internazionali e 10 itinerari regionali che possono essere utilizzati per passeggiate, trekking a piedi, gite in bicicletta, escursioni a cavallo.

Durante il viaggio di ritorno in pullman sono riuscita a bloccare Antonio Dalla Venezia, assai provato dopo 10 giorni con noi cicliste "boomers", ed estorcergli una intervista esclusiva!

Sul perché abbia scelto la Vallonia ha spiegato: "Fiab ha tra i suoi obiettivi la valorizzazione delle esperienze positive dei diversi territori, e la Vallonia è celeberrima per la valorizzazione delle ferrovie dismesse, il miglioramento dei tracciati lungo i fiumi e le città, trasformando un territorio con economia

povera basata su estrazione mineraria e siderurgia con il progetto RAVel di 1.500 km, con percorsi in rete ben segnalati, promossi, studiati, mantenuti, molto curati: abbiamo visto interventi di eccellenza come il percorso da Spa e Monshau che è come "un biliardo", con strade ben segnate in cui è impossibile perdersi."

Altra domanda: nella scelta dei percorsi cosa hai privilegiato? "Ho voluto diversificare percorsi lungo i fiumi, rassicuranti ma che possono stancare, con infrastrutture diverse e tessuti economici diversi, dal territorio delle miniere come Bois du Luc a territori con sviluppo turistico come Dynant e Dubuy, con castelli e borghi."

Aspettative rispettate quindi? "Sì, con anche belle sorprese: si sapeva della valorizzazione delle strade ma non mi aspettavo che le città fossero così **Bike Friendly**: in tutte le città abbiamo visto doppio senso ciclabile, case avanzate, piste ciclabili, corsie ciclabili, tutto quello che è il novero delle iniziative utili in continuo miglioramento".

Aggiungo io che fuori dai negozi ho visto cartelli con scritto "qui sono graditi i ciclisti!"

Antonio dalla Venezia è riuscito a combinare come al solito un indimenticabile viaggio di oltre 450 km, con tappe variabili da 45 a 80 chilometri al giorno, attraverso i circuiti regionali i RAVel e i Circuits Vélo. Abbiamo pedalato da est a ovest, passando dal Belgio industriale a quello più turistico in 7 tappe, su percorsi piani lungo i fiumi o ondulati per le colline, a temperature decisamente basse rispetto a quelle italiane!

Il 5 luglio con le nostre bici in pullman abbiamo viaggiato in 24 ciclisti dall'Italia a Tournai, visitando il Beffroi e la città, in buona parte ricostruita dopo i bombardamenti del 1940, e abbiamo ripreso le chiacchiere interrotte nell'ultimo viaggio con le vecchie conoscenze e cominciato a conoscere i nuovi.

Il giorno dopo, in sella alle nostre biciclette





Nei giorni seguenti il paesaggio è cambiato continuamente: da Namur abbiamo pedalato in mezzo a campi coltivati, con tante pale eoliche; poi lungo il fiume Mosa, regolato da chiuse, tra colline con manieri e piccoli borghi in pietra fino a Dinant, graziosissima e piccola città dell'inventore del Sax, Adolphe Sax, dove abbiamo dormito nell'albergo Castello sopra il museo della Leffe.

Da Dinant i paesaggi e le città sono diventati sempre più gradevoli, verdi, curati, con villaggi preparati al turismo "lento" e particolarmente ospitali con i ciclisti: case in pietra grigia calcarea, giardini curatissimi pieni di fiori e tetti in ardesia fino alla piccola città di Durbuy. Poi lungo la valle de l'Ourthe, fiume bucolico in un parco popolato da famiglie, scuole, gruppi scout

per 70 km, attraverso un percorso di confine tra la provincia dell'Hainaut e la Picardia della vicinissima Francia abbiamo pedalato da Tournai a Mons, dove abbiamo visitato la bellissima cattedrale Collegiale Sainte-Waudru con campanile "patrimonio Unesco." Vincent Van Gogh ha soggiornato da queste parti per trovare la sua ispirazione nei paesaggi con cieli e campi dai colori intensi e diversi: non siamo riusciti a visitarne la casa, perché gli orari dei servizi e dei negozi belgi sono assai ristretti!

A Mons siamo risaliti con le bici sul pullman per raggiungere Charleroi: da lì il giorno dopo abbiamo pedalato attraverso la Louviere, territorio che comprende una delle più antiche città della classe operaia costruita dal 1810 al 1830, oggi patrimonio dell'Unesco come memoria della Rivoluzione Industriale in Belgio.



Le strade RAVeL sono una rete di 4 itinerari internazionali e 10 itinerari regionali che coprono l'intero territorio vallone: le mappe dei diversi percorsi sono disponibili gratuitamente presso gli uffici turistici oppure sul sito web della rete RAVeL (dove si trova anche una mappa interattiva). (Réseau Autonome des Voies Lentes)

<https://ravel.wallonie.be/home/itineraires.html>.

Chemins du Rail è un'associazione senza scopo di lucro che incoraggia la manutenzione delle vecchie ferrovie e delle linee locali per trasformarle in vie verdi. Contribuisce così allo sviluppo della mobilità attiva per tutti gli utenti non motorizzati. <https://cheminsdurail.be/>

Per chi volesse approfondire la storia delle **miniere** e dei **minatori**: www.ddmm.be/fr

Per chi volesse saperne di più sulle **tappe del viaggio**:

<https://www.biciviaggi.it/vallonia>

Abbiamo visitato poi la città mineraria di Bois-du-Luc, dove per 300 anni intere generazioni di minatori anche italiani, donne uomini e bambini, hanno lavorato in condizioni disumane nelle miniere di carbone, costretti ad accettare una vita d'inferno pur di sfuggire dalla fame. Il ritorno a Charleroi ci ha visti tutti toccati profondamente dalle storie dei nostri emigranti nelle miniere del Belgio.

Il giorno dopo siamo ripartiti da Charleroi della Vallonia operaia, con case popolari di mattoni rossi, verso la capitale Namur, lungo il fiume la Sambre. Ai lati del fiume abbiamo potuto vedere i **terrils**, accumuli di materiale di scarto dell'industria siderurgica che oggi sono colline verdi tipiche della Vallonia.

verso la cittadina di Banneux con il suo misterioso Santuario.

I 7 giorni di bicicletta sono terminati venerdì 12 luglio con 84 chilometri sotto una pioggia continua, con salite e discese ardite di collina: passando da Spa lungo l'ex ferrovia fino a Stavelot attraverso i boschi della Sauvenière e seguendo il fiume Hoëgne, intercettando la "Vennbahn", una ex ferrovia, ora ciclabile, realizzata alla fine dell'Ottocento dallo stato Prussiano e smantellata nel 21° secolo.

Il viaggio è finito a Monshau in Germania, dove abbiamo rimesso le bici sul pullman per il ritorno in Italia: con 4 ore traffico rallentato in autostrada, giusto per farci rimpiangere fin da subito le colline verdi e dolci della Vallonia.

LA CICLABILE DEI TRABOCCHI E LA COSTA ABRUZZESE

di **Luca Reani**



Il successo di questa ciclovacanza era nell'aria fino dalla sua presentazione ed infatti i posti disponibili sono stati bruciati in soli 15 giorni con una buona lista di cicloscalpitanti in attesa che qualche posto si potesse liberare.

Di buon mattino sotto una leggera pioggia, per fortuna iniziata sul finire del carico delle bici nel carrello, siamo partiti per Vasto.

Il viaggio si preannunciava lungo, ed in effetti una volta arrivati c'è stato solo il tempo di scaricare le bici e scalare le dure rampe che portano dal mare al cuore del paese di Vasto, ripagati però dal bel castello Caldoresco nella centrale piazza Rossetti.

Dopo la levataccia di mercoledì ci voleva una partenza non solo soft ma anche spettacolare e infatti poche pedalate per raggiungere la ex stazione ferroviaria di Vasto e subito ci si trova sulla ex sede ferroviaria, trasformata in ciclabile e sede anche di una tappa a cronometro del giro d'Italia, a pochi passi dalla battaglia con i primi trabocchi in vista. I trabocchi sono delle antiche macchine da pesca tipiche delle costa abruzzese realizzate in legno e si presentano con una piattaforma

protesa sul mare ancorata alla roccia da tronchi di albero dalla quale si allungano, sospesi a qualche metro dall'acqua, due o più bracci, le antenne, che sostengono un'enorme rete a bilancia detta trabocchetto.

Lo spettacolo prosegue quando poco dopo si arriva a Punta Aderci, un promontorio a picco sul mare che ricorda paesaggi irlandesi. Si ridiscende verso il mare per arrivare ad Ortona. Con una nuova salita si raggiunge la rocca dove si trova il centro del paese e si gode il bel panorama sulla costa. Dopo aver pasteggiato con dell'ottima frittura

ci aspetta la visita al castello Aragonese, costruito nel XIII secolo dagli Angioini, ricostruito dagli Aragonesi, semidistrutto nel 1943 nella battaglia di Ortona ed infine restaurato negli anni novanta.

Arriviamo a Francavilla al Mare ma purtroppo il mare è agitato e la nostra idea di rilassarci con un bel bagno rimane insoddisfatta. Per fortuna l'hotel ci propone un gradevole aperitivo di accoglienza che ci ripaga della delusione del bagno mancato.

I trabocchi sono finiti ma il lungomare che ci accompagna fino a Pescara ed il bel ponte ciclabile, detto del Mare, che attraversa il fiume Pescara, sono comunque apprezzabili anche perchè ci aspetta poco dopo la riserva marina di Borsacchio con al centro la torre del Cerrano.

La torre era parte di un sistema di torri di avvistamento predisposta da Carlo V per contrastare le incursioni saracene. Oggi è sede della riserva marina e siamo stati accompagnati alla visita della torre da due giovani entusiasti biologi che ci hanno anche parlato delle attività di ricerca della riserva che si estende dalle dune al mare antistante a protezione della flora e della fauna.

Il nostro itinerario prosegue sempre lungo la costa fino a Giulianova. Qui scopriamo che alla domenica ci sarà una festa dell'aeronautica militare ma già il paese è in festa con chioschi e stand di



varia natura.

Il mare non ci è ancora una volta amico ma una passeggiata sul bagnasciuga ci ripaga dalle "fatiche" del giorno.

Da qualche giorno è passata una tappa del giro d'Italia e addobbi rosa ci accompagnano sabato sulla pista ciclabile che costeggia il lungomare fino a Martinsicuro e alla foce del Tronto.

Abbandoniamo qui il mare che ci ha accompagnato fino ad ora in direzione Ascoli Piceno attraverso strade secondarie, una pista ciclabile in costruzione ed una ciclabile di vecchia data, costeggiando il Tronto ma senza poterlo vedere in quanto la vegetazione ci avvolge. Il tempo ci ha voluto bene fino ad ora ma oggi nuvole minacciose ci



accolgono nell'entroterra ed infatti poco prima della sosta pranzo una pioggia leggera ci rinfresca. Giusto il tempo di rifocillarci e ripartire che la pioggerellina aumenta di intensità ma ormai il nostro pullman è nelle vicinanze e riusciamo a raggiungerlo senza inzupparci.

Una vecchia villa padronale in stile *belle époque*, ora albergo dove facciamo sosta per la notte, ci preannuncia la giornata di domenica all'insegna dell'arte e della storia.

La guida che abbiamo prenotato ci accompagna per una Ascoli in festa, stand gastronomici con le famose olive ascolane e altre leccornie e banchetti di antiquariato invadono le due piazze maggiori.

La visita alla cattedrale dedicata a Sant'Emidio è una sorpresa per la bellezza degli interni e soprattutto della

cripta risalente all'XI secolo con affreschi coevi ed un ciclo di mosaici del '900 che ricorda la storia recente di Ascoli, e colonne in marmo rosso di Verona.

Bello anche il palazzo comunale dove vengono esposti drappi della famosa Quintana, un'antica giostra cavalleresca che si corre per le piazze di Ascoli ad inizio agosto.

Ascoli è detta anche la città delle cento torri, ora ne rimangono solo alcune, ed ha in piazza del Popolo uno dei caffè storici d'Italia, il caffè Meletti famoso per la produzione di un liquore dal leggero sapore di anice. Assolutamente da provare il caffè dedicato.

Come tutte le belle cose anche questa vacanza è giunta al termine ma i paesaggi e le visite di questi giorni ci lasceranno un bel ricordo e forse la voglia di tornare e magari fare finalmente un bel bagno! ●



DA TRIESTE A DANZICA, TESTA ALTA E PEDALARE

di **Marco Muratore**

Parte prima: Slovenia, Austria, Repubblica Ceca

È una sottile linea ondulata, quella che sulla cartina congiunge il molo Audace di Trieste con il molo di Sopot, sul Mar Baltico, vicino a Danzica.

Un itinerario verso Nord scelto tra i 17 dell'Eurovelo, la rete di itinerari ciclabili che solca l'Europa, per regalarsi alla fine qualche giorno di ricongiungimento familiare con una figlia in Finlandia per un tirocinio universitario. La linea dell'Eurovelo 9 Adriatico – Baltico l'ho studiata per giorni, frammentata in tappe in modi diversi, mano a mano che il tempo a disposizione si ampliava o si contraeva, ricomposta e scomposta più volte, fino a stabilizzarsi in diciassette giorni, per circa 1.700 chilometri, una sfida non banale, degna dell'obiettivo che mi ero posto: all'indomani del prepensionamento riconnettermi con me stesso.

Parto in treno da Verona, cambio a Mestre per Trieste, poi a Trieste per Postumia. Vince il confronto tra i "materiali rotabili" il Trieste – Vienna, treno un po' datato ma con una carrozza riservata alle biciclette.

Prima tappa leggera, utile per testare l'assetto: borse laterali stipate e sacca stagna con materiale per campeggio sul portapacchi posteriore. Bici quasi nuova, gravel di livello medio, provata pochissimo. Ma è sul corpo che i primi tempi concentro l'attenzione: dovrà supportarmi per i prossimi giorni, un programma intenso che non ammette stanchezza né tanto meno dolori o risentimenti muscolari. Pedalo quindi con attenzione, concentrato sui muscoli e sulle giunture, attento ad ogni più piccolo segnale, ormai sollevato dalla preoccupazione che immancabilmente assale prima di partire e lascia presto spazio all'entusiasmo di essere lì.

Arrivo a Lubljana nel tardo pomeriggio, alloggjo in un ostello economico come farò spesso nelle città, preferendo invece i campeggi nei piccoli villaggi. Il giorno

successivo proseguo a bordo fiume, prima della Sava, poi della Savinja, un suo affluente, attraversando Lasko, famosa per le terme e da me conosciuta per la buona birra e dormendo dopo un centinaio di chilometri in un bell'ostello a Celje, adiacente ad un centro giovanile.

La preparazione del viaggio è stata un po' frettolosa, non ho studiato bene gli itinerari, mi affido quindi alla traccia gpx che ho scaricato. Spesso quindi mi perdo pezzi di ciclabile, che a volte riesco a raggiungere dopo averli individuati a bordo strada o dall'altra parte del fiume. Talvolta invece sono sulla pista giusta, ma è lei che viene interrotta per lavori

stradali. Un paio di volte l'interruzione è stata occasione di curiosi episodi. Durante questa tappa mi sono trovato davanti al cantiere di costruzione di un cavalcavia, nella sua fase iniziale, un cumulo di ghiaia grossa alto cinque/sei metri. Lo supero con grande fatica, alzando la bici di peso. Giunto al culmine stremato, individuo la traccia di una ruspa e la seguo spingendo la bici sobbalzante. Una cinquantina di metri davanti a me un signore con il cane si sbraccia, io immagino che mi stia imputando l'attraversamento del cantiere, un po' lo ignoro ma lui avvicinandosi continua ad urlare qualcosa e intuito che non capivo, lo ripete in varie lingue finché





Le colline dell'Austria

comprendo “el tubo”... Mi giro indietro e vedo la mia sacca gialla con tenda e materiale da campeggio poco oltre il culmine del cavalcavia: si era sfilata dalla cinghie e la stavo abbandonando.

Il giorno dopo, pedalando verso l'Austria, poco prima di Maribor raggiungo sulla pista un curioso mezzo, una recumbent con due ruote anteriori, attrezzata con diversi orpelli tra cui cupolino e pannelli solari. La guida Joseph, età indefinibile ma probabilmente vicina agli ottanta, che in pochissime battute riesce a toccarmi il cuore, con gli auguri per un buon viaggio e gli accenni alle sue numerose esperienze ciclistiche, tra cui l'attraversata da Nord a Sud dell'intera California. Mi accorgo che nei primi giorni sono particolarmente sensibile, mi emoziono per un nonnulla, figuriamoci per il passaggio del confine tra Slovenia ed Austria e il cartello che indica il fiume Mur, appellativo che ci siamo autoattribuiti come famiglia. Chiamo a

casa piangendo come un vitello, sfogo così l'emozione, non sapendo che ciò genera una certa preoccupazione, in effetti non era un segnale di grande equilibrio... Invece sono solo profondamente emozionato



prati e boschi, che caratterizzeranno anche le tappe successive. Sono nella regione termale della Stiria, è un weekend, quindi nell'indecisione delle strade da prendere seguo il flusso dei ciclisti locali.

La domenica affronto la tappa con il maggior dislivello, oltre mille metri, non sarebbe un granché se non fosse per il peso del bagaglio, che mi costringe a frequenti soste. Inoltre sono giorni abbastanza caldi e inaspettatamente non trovo fontanelle per riempire le borracce. Finita l'ultima goccia, providenzialmente si apre proprio a fianco a me un cancello e un'auto entra. Chiedo dell'acqua e il proprietario, che poi mi rivelerà essere un ciclista anche lui, e innamorato dell'Italia, non solo mi riempie le 3 borracce ma anche mi regala una banana e una barretta. Cose semplici, ma la comunanza tra appassionati delle



Palazzo di Plumov

da questo viaggio, che mi entra dentro pedalata dopo pedalata, la solitudine mi consente di pensare al mio futuro da pensionato, mentre affiorano nella mente i ricordi degli anni trascorsi al lavoro.

La ciclabile lungo il Mur inizia ad essere frequentata, complice la primavera che regala i primi caldi. Mi fermo a Mureck, in un bel campeggio, dove finalmente testo l'attrezzatura che ho portato: tenda leggera a doppio telo e fornellino ultrarapido. Ho una discreta dotazione di cibo, quindi l'assenza di un market non mi preoccupa, cena e colazione sono comunque garantiti. Il giorno successivo proseguo per un po' lungo il fiume, poi svolto decisamente verso Nord, lungo il confine austriaco/sloveno e affronto i primi saliscendi tra

due ruote che emerge così rapidamente fa pensare, la bicicletta unisce!

La notte sarò l'unico ospite di una locanda, deve peraltro il ristorante annesso è chiuso: le scorte di viveri mi salvano ancora una volta. All'arrivo la ricerca delle chiavi sembra una caccia al tesoro, solo dopo un accorato appello ad una coppia di passanti riesco a capire bene il messaggio scritto in tedesco e trovare dove erano riposte. L'abbondante colazione dell'indomani riscatterà l'incidente iniziale.

LEV09 in questa zona segue il Thermenradweg, un itinerario ciclabile ben segnalato che si sviluppa nella regione termale e vinicola a sud di Vienna, che raggiungerò al termine della giornata. Dopo giorni in piccole cittadine, la grande



capitale un po' mi intimorisce, ma la sua natura imperiale si rispecchia anche nella fitta rete di piste ciclabili che si snoda lungo i viali principali. L'ostello ha un'unica pecca, la mancanza di uno spazio protetto per riporre la bici, le assicurazioni della reception non mi bastano e durante la notte mi affaccio più volte alla finestra, proprio sopra la rastrelliera in strada, per verificare che nessuno provi a forzare il pesante lucchetto che providenzialmente mi ero portato.

Lascio la capitale per piccole stradine che si inerpicano sulle colline, in mezzo a campi sterminati. Poco prima del confine incrocio l'EuroVelo13, il percorso della Cortina di Ferro, un altro tracciato ciclabile europeo che segue il confine degli stati dell'Europa dell'Est. Nel mio caso è il confine tra Austria e Repubblica Ceca. In una strada nel bosco vedo ancora i ruderi dei vecchi bunker: oggi si passa indisturbati in aree che sono state per anni il confine tra due mondi. Ora più che gli uomini li presidiano gli animali, nella giornata ho avuto rarissimi incontri con umani, molti di più con fagiani, lepri e persino daini, che brucavano sereni in una radura a bordo di una strada di campagna. Tappa piuttosto lunga, 112 km, mi concedo per la notte un comodissimo (ma economico) miniappartamento a Valtice, famosa per un castello patrimonio Unesco e situata al centro della regione vitivinicola della Moravia, con le tipiche cantine scavate sui fianchi delle colline di cui si vedono le facciate lungo la strada.

Il giorno dopo, un mercoledì, il tempo è bigio, pioviggina e soffia un fastidioso vento freddo. Prima parte della tappa

peraltro in salita e con la strada dissestata... Ci pensa un concerto di rane e un paio di lepri a distrarmi, ignoro per qualche ora il navigatore e quindi di preoccuparmi per il ritmo ignobile e procedo. Dopo molti giorni solitari incontro (finalmente) un ciclista sulla mia strada: è Matthias, un giovane che sta raggiungendo in Cechia il villaggio natale della sua famiglia, chiacchieriamo pedalando fianco a fianco per un bel tratto, io seguendo distrattamente le mie indicazioni, lui talmente preso che perde il bivio che ci dividerà, accorgendosene solo dopo una decina di chilometri. Arrivo la sera a Brno, in un piacevolissimo ostello al piano superiore di una birreria, una struttura ricavata in una vecchia fabbrica che ha recuperato tutto quanto era possibile degli impianti esistenti per trasformarli in pezzi di arredo. Anche il centro merita una visita, per i palazzi imponenti e le sue chiese, in particolare la cattedrale dei santi Pietro e Paolo che domina la città.

Il giovedì la traccia segue una bellissima ciclabile lungo un fiume, appena asfaltata tanto che supero un gruppo di giovani mamme con i pattini a rotelle che spingono i loro passeggini. Dopo una quindicina di chilometri la lascio a malincuore, ma poco dopo mi inoltro in una specie di canyon che attraversa una riserva naturale. Ci sarebbe qui da visitare una grotta, la Grotta di Punk e salire con una breve funivia per ammirare il panorama dall'alto, ma i ritmi costipati che mi sono imposto non mi consentono di fermarmi. Riesco comunque a godermi questa tratta immersa nella natura, che prosegue regalandomi altre sorprese: l'imponente castello di Plumov che si riflette su un laghetto, la faccia dell'abitante incontrato per strada che scuote la testa quando gli rispondo Gdansk (Danzica) alla richiesta della mia destinazione, ma soprattutto il meraviglioso ostello di Plumoc, all'interno di un palazzo di mattoni rivestito di edera, con un ristorante e una panetteria. Proprio nel magazzino della panetteria mi faranno riporre la bici, tra sacchi di farina e grandi macchine per impastare, mentre al ristorante festeggerò con un'ottima cena il mio compleanno. Mi dilungo, prima e dopo cena, a chiacchierare in italiano con Adela, una universitaria che si mantiene lavorando alla reception e che sta studiando la nostra lingua, aiutandola,

con fare paterno, nel ripassarla. La cena non era particolarmente economica, d'altra parte il posto e la qualità dei piatti lo lasciava immaginare, così per la prima volta dopo nove giorni faccio il conto delle spese. Sarà una piacevole sorpresa, con una media di circa € 45 al giorno, compresi i trasporti, persino sotto le più rosee aspettative.

Il giorno dopo contribuirà ad abbassarla ancora: trovo sistemazione in un campeggio semichiuso che mi chiede 100 corone, poco più di 4 euro! Ma più che per questo il giorno lo ricorderò per un avventuroso tratto in treno. Essendo il mio compleanno e non avendo in programma giorni di riposo, mi regalo una tratta di una quarantina di km in treno, che sembra qui abbastanza agevole. Arrivo quindi alla stazione prefissata, faccio il biglietto online per me e la bici sul sito ufficiale delle ferrovie ceche, tradotto in inglese e abbastanza intuitivo, ma all'orario prefissato il treno si limita a scaricare i passeggeri, non facendo salire nessuno in quanto si deve proseguire in pullman per le prossime destinazioni a causa di manutenzione sulla linea. Mi accodo anch'io ma c'è un problema: il bus sostitutivo non carica le bici! Grazie all'intervento di una operaia che stava tornando dal turno di lavoro, capisco che devo andare nella direzione opposta fino alla prossima stazione, dove mi caricheranno anche la bici. In effetti c'è un servizio sostitutivo dedicato ai bagagli, un furgoncino bianco con la stessa insegna del bus, su cui carico a malincuore la mia bici e che parte precedendo il pullman che porta invece i passeggeri. I due mezzi si ricongiungono ad ogni stazione e quando arrivo alla mia destinazione, a 3 chilometri dal campeggio, la bici è già stata scaricata e mi aspetta sotto l'occhio vigile dell'autista.

(Continua)



LA MOLDAVA SCORRE IN DISCESA SECONDA PARTE

di **Bepo Merlin**

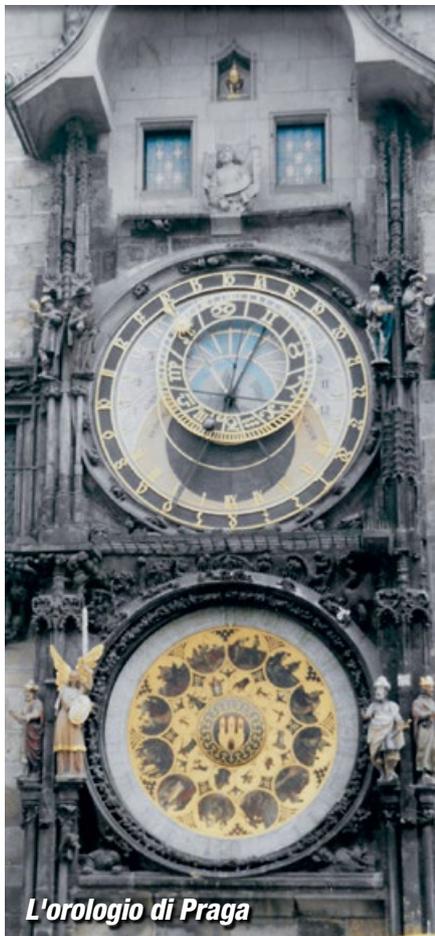
L'appartamento è in un palazzo a poco più di trecento metri dal Ponte Carlo. Sistemiamo le biciclette in un box di un garage per auto e saliamo a fare la doccia. Sono quasi le nove di sera quando andiamo in cerca della birreria U Flecu.

L'atmosfera è quella giusta: musiche popolari boeme suonate da artisti in costume, luce soffusa, arredamento in legno tipico delle birrerie, cibo abbondante, birre all'altezza della fama e bicchierino finale di becherovka. Gli unici nei sono il prezzo, elevato rispetto ai prezzi medi dei ristoranti praguesi, e l'orario di chiusura, per noi troppo presto, vista l'ora tarda del nostro arrivo. Ma tutto il male non viene per nuocere: non vediamo l'ora di andare a letto, dopo il tappone di oggi.

E ci andiamo volentieri, non prima di aver commentato con frizzi e lazzi l'arredamento osé della camera da letto, tutta specchi e tappezzerie rosse.

Il mattino siamo belli freschi e riposati. Si va a piedi a zonzo per una delle più belle capitali europee. Ma prima dobbiamo adempiere ad un rito irrinunciabile: il pellegrinaggio alla lapide che ricorda il sacrificio di Jan Palak. Piazza Venceslao è un lungo rettangolo, una specie di grande corso alberato. Lo percorriamo tutto da sud a nord frugando con gli occhi, già lucidi per il ricordo di quel giorno triste della nostra adolescenza, in cerca della modesta lapide sommersa di fiori, oggetti ricordo e lumini. Già sento il groppo prendermi alla gola. Grande è la delusione: non riusciamo a trovarla. Forse le autorità hanno pensato di rimuoverla o forse, semplicemente, non abbiamo cercato bene. Ignominiosamente, affoghiamo il dispiacere facendo colazione in un minuscolo bar installato in una vecchia carrozza del tram parcheggiata di traverso alla piazza.

Poi ci tuffiamo tra la folla di varia umanità che scorre come un fiume, lento



L'orologio di Praga

ma inesorabile, che invade le strade medievali e rinascimentali dell'antica capitale boema. Rimaniamo incantati dallo splendore della piazza vecchia, dalla cattedrale incastonata tra le case e i palazzi, dal nero monumento a Jan Huss, lo sfortunato (e un po' sprovveduto) riformatore religioso, e aspettiamo a testa in su l'apparire delle statue mobili dell'orologio della torre allo scoccare dell'ora.

Siamo infastiditi dal turismo di massa che stiamo contribuendo ad alimentare. Attraversiamo il ponte Carlo che attraversa una Moldava larga e maestosa, zigzagando tra venditori di ricordi, suonatori di jazz, spacciatori di materiale trafugato all'armata rossa. Saliamo al Castello, sulla collina al di là del fiume e percorriamo la dolce via crucis del



Monumento a Kačka

turista tipo, discendendo al fiume attraverso la celeberrima Via dell'oro. Pian piano viene di nuovo sera. Finiamo in bellezza in un ristorante vicino a casa, frequentato solo da avventori del luogo. Riusciamo a trovare qualcosa di equivoco anche in alcune clienti di bell'aspetto, ma il trattamento è da grande ristorante: ottimo servizio e piatti diversi dalla media dei ristoranti per turisti.

Il prezzo è strepitoso: meno della metà della sera precedente. La becherovka è un gentile omaggio della casa.

Dopo il giorno di riposo, come da tradizione, il giro riprende con grande slancio. Talmente grande che, presi dalla determinazione e dalla velocità, finiamo per imboccare un'autostrada.

Per fortuna ci fermiamo sullo svincolo d'accesso e ne usciamo,

rocambolescamente, scavalcando il guard rail e trasportando a scivoloni le biciclette giù dalla ripida scarpata. Non ci par vero di essere tornati su una ciclabile.

Il paesaggio è finalmente e realmente dolce. Solo la salita al castello di Karlštejn è impegnativa, ma diventa più sopportabile grazie alla sosta per raccogliere le susine selvatiche a bordo strada. Del resto, il castello è una meta irrinunciabile, anche se eccessivamente aggredito dal turismo di massa. I suoi bastioni poderosi e le sue torri si ergono con severa bellezza sul territorio circostante e la loro vista ci segue per diversi chilometri. Ora siamo lungo una strada secondaria e ci facciamo prendere dall'euforia: per chilometri non incontriamo una sola automobile, solo fattorie ben tenute, oche, anatre e cicogne nei campi. Procediamo come palmipedi ubriachi occupando tutta la strada. Fatalmente commettiamo il secondo errore di valutazione. Ciondolando arriviamo nel pomeriggio a Přebram, una cittadina mineraria di scarso interesse turistico. All'albergo più dignitoso della città ci rifiutano palesemente le stanze. Il nostro abbigliamento e gli effluvi che si spandono dai nostri corpi sudati non sono un buon biglietto da visita.

Ci facciamo prendere dall'ansia: la città non ha molti posti letto. Gironzolando con gli occhi spalancati per vedere l'insegna di eventuali alberghi, ci

imbattiamo nell'hotel Asia.

Niente a che vedere con il primo hotel. Qui la nostra condizione di viandanti dall'aspetto dimesso produce l'effetto opposto: non solo ci danno le stanze per tutti (anche se la qualità delle stesse non è eccelsa) ma ci fanno sistemare le biciclette al sicuro, in una stanzetta accanto alla cucina.

Il ristorante è cinese – avremmo dovuto capirlo dal nome dell'albergo –, ce n'accorgiamo quando già siamo a tavola. La nostra educazione cattolica ci impedisce di alzarci e uscire. Per fortuna il menu contempla anche piatti boemi.

La mattina seguente, onde evitare l'agitazione del giorno prima, chiediamo alla cortesissima impiegata dell'hotel Asia di prenotarci un albergo a Vimperk, una località turistica ai piedi della Šumava, la Selva Boema, meta della tappa. Partiamo, quindi, soddisfatti e tranquilli, totalmente ignari della dura prova che ci attende. Questa sarà una tappa dura, quasi tutta in salita e l'ultimo tratto non ci darà tregua. La catena montuosa, che separa il bacino del Danubio da quello della Moldava, non è certamente paragonabile alle Alpi o agli Appennini, visto che le sue cime più elevate non arrivano a 1500 metri di altezza. Ma in bicicletta tutto è relativo e le salite sono sempre salite, specialmente quando ci si porta appresso il bagaglio.

Prima di affrontare la salita facciamo una digressione dal percorso stabilito

per andare a Blatná, un paesino celebre per il castello, che sembra galleggiare sull'acqua dello stagno che lo circonda. Ancora una volta, presi dall'incanto della visione idilliaca, cincischiamo e perdiamo tempo prezioso.

La tappa meriterebbe maggior impegno. Riprendiamo il cammino e ci rendiamo conto ben presto di essere in ritardo sulla tabella di marcia. A Strakonice mancano ancora trenta chilometri all'arrivo e siamo già abbastanza stanchi.

Ma proprio adesso comincia il bello. La strada comincia a salire senza concederci alcuna pausa e, sopra al conto, siamo su una provinciale abbastanza trafficata. Non ci sono alternative praticabili.

Nel gruppo cominciano i malumori. E' l'ora della crisi nel giorno della crisi: il momento più temuto da ogni organizzatore di ciclovacanze. Ti senti assalito e schiacciato dai muti rimproveri che ti vengono dalle espressioni accusatorie dei tuoi compagni di viaggio. Fortunatamente anche questa tappa, come tutte le altre, finisce.

Abbiamo l'albergo già prenotato e, pur di goderci il meritato riposo, accettiamo senza battere ciglio di essere ospitati in una struttura fatiscente e bisognosa di un radicale restauro.

Ci sono le docce e i letti. Questo è sufficiente a toglierci di dosso il sudore e la fatica.

Una buona cena in un tipico locale di Vimperk, contribuisce efficacemente a farci archiviare la fatica del giorno trascorso e a farci andare a letto senza conti in sospeso.

L'ultima tappa di ogni vacanza suscita, sempre, sentimenti di forte ambiguità: l'entusiasmo che deriva dal prossimo ritorno a casa, dopo giorni e giorni trascorsi a pedalare in terre ospitali ma pur sempre straniere, si scontra con la tristezza per la fine della vacanza.

Lasciamo Vimperk guardando all'indietro, poi puntiamo decisi verso la Selva Boema. Stiamo percorrendo la strada che un tempo, nel Medio Evo, era il sentiero del sale. Proprio lungo questo sentiero venne fondata, nel quattordicesimo secolo, la città di Prachatice, che attraversiamo dopo aver pedalato per una ventina di chilometri. Sostiamo pigramente nella piazza, attorno alla fontana, assistendo in diretta



ad una chissosa litigata di una coppia gitana. Tutt'intorno alla piazza fanno bella mostra di sé i palazzi rinascimentali dalle facciate color pastello decorate da interessanti graffiti. Quasi un museo all'aperto. Visitiamo, poi, l'austera cattedrale gotica che domina la città antica.

A malincuore ripartiamo. La strada ricomincia a salire, ma l'assenza di traffico rende il nostro pedalare molto meno faticoso del giorno precedente.

Arriviamo a Smědeč, quattro case all'incrocio di altrettante strade su un altopiano.

Siamo assetati e affamati per lo sforzo della salita. Non vediamo negozi. Oltretutto l'orario rende molto improbabile la possibilità di trovarli aperti.

All'improvviso ecco uno spiraglio di salvezza: un bar per ciclisti. Ma sembra deserto. Finalmente il gestore arriva. Stava tagliando la legna nella corte vicina. Chiediamo qualcosa da mangiare e da bere. Ci apre il frigorifero e ci mostra le provviste, poche, dietro il banco.

Facciamo razzia e ci sistemiamo sotto gli ombrelloni del prato a improvvisare una allegra bisboccia.

Difficile riprendere la strada. Ma il peggio è passato. Ora comincia la lunga discesa verso Český Krumlov. La bella strada alberata è poco trafficata. Scendiamo veloci, attraversando boschi e prati che sembrano pettinati. Nei pressi di Kájov raggiungiamo il fondovalle. Ora siamo su una strada di grande traffico, ma Český Krumlov è a pochi chilometri. Ci fermiamo per dare sollievo ai soprassella e per ricompattarci. Ingurgitiamo le

Il viaggio è di circa vent'anni fa, quando non si usavano ancora i navigatori satellitari.

Su richiesta di un lettore, ho ricostruito un percorso possibile, ma vi consiglio di rivolgervi all'ente turistico della Repubblica Ceca:

<https://www.visitczechia.com/it>

I tappa: Cesky Krumlov-Pisek

<https://maps.app.goo.gl/5rNZZhRuHAP2zxvW6>

II tappa: Pisek-Praga

<https://maps.app.goo.gl/J7wSF1SWEyr86afCA>

III tappa: Praga-Prsibram

<https://maps.app.goo.gl/BxUeW3YnRPF3PM18>

IV tappa: Prsibram-Vimperk

<https://maps.app.goo.gl/5N3VVqtwhX6AWxrp9>

V tappa: Vimperk-Cesky Krumlov

<https://maps.app.goo.gl/whabxUQa3TdyKbrV8>

ultime barrette e diamo fondo alle borracce.

L'arrivo all'hotel Vltava non è epico, ma ci da molto sollievo ritrovare il pulmino di Fausto ancora al suo posto e poter contare sulla sicurezza delle stanze prenotate.

Dopo la doccia rituale (e doverosa), scendiamo in città. Ci sono le ultime formalità da sbrigare. Acquistiamo giocattoli per figli e nipoti e souvenir per parenti ed amici.

Poi cerchiamo un locale tipico, che non sia una mezza fregatura come quello della prima sera.

Troviamo un localino, decisamente tipico, sulle rive della Moldava. I gestori sono giovani e simpatici. Uno di loro parla un po' d'italiano e ci spiega,

con pazienza, tutte le leccornie che si accalcano nell'immenso vassoio in centro tavola. La birra fa da ottimo lubrificante.

Si finisce con l'immane becherovka. Torniamo in centro: la piazza principale dell'incantevole cittadina, patrimonio dell'Unesco, è invasa da turisti di ogni parte del mondo. I negozi sono presi d'assalto dalle orde dei vacanzieri. Noi siamo tra questi. Finiamo, indecorosamente, a dar spettacolo con la cicogna di legno appena acquistata, a favore di una nutrita schiera di maturi turisti tedeschi. Le signore sono particolarmente divertite dall'inimitabile Sergio, in piedi sulla panchina, tutto preso a far muovere le ali al pennuto portatore di pargoli. ●



Prachatice

direzione artistica
ANDREA CASTELLETTI

modus

TEATRO | MUSICA | CINEMA | INCONTRI | LAB

Uno spazio modulare con platea sgomberabile e palco retraibile, tavolini, bookshop e buvette bar.

Accogliente per ogni tipo di evento culturale ed aggregativo. Anche il tuo.

BIKERS WELCOME

Piazza Orti di Spagna, San Zeno, nel cuore di Verona

Scopri il programma e come affittare su modusverona.it

BICIGRINE NON PER CASO

di **Maria Grazia Masini,**
Margherita Medicina e Anna Rossi

Un bel traguardo per la sezione isolana!

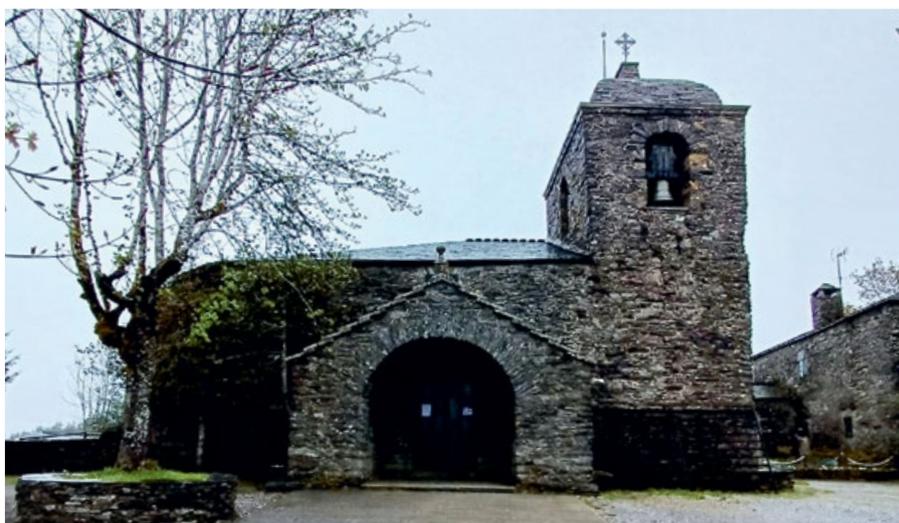
Era ancora gennaio quando si è cominciato a pensare di realizzare un piccolo sogno... compiere un tratto del cammino di Santiago in bici.

E' stato coniato un termine ben preciso per indicare questi viaggiatori: in mezzo a tanti pellegrini sono presenti anche i cosiddetti bicigrini. Scegliamo oculatamente il periodo più adatto per evitare caldo eccessivo, pioggia torrenziale o altri eventi sfavorevoli e si decide di partire nel mese di maggio. Detto fatto si prenota il volo per Madrid e ci si aggancia ad un'agenzia locale che ci fornirà anche le bici. Il 29 aprile arriviamo nella bella capitale spagnola e ci prendiamo il tempo per visitare i musei e per assaporare le atmosfere di questa allegra città. Il giorno successivo siamo però pronte per partire con un treno velocissimo che ci porterà a Leon, prima tappa del nostro cammino. Tra i molti cammini che portano a Santiago seguiremo quello francese. Giunte in hotel cominciano i dispetti di Giove Pluvio e ci consegnano le nostre belle bici sotto una pioggia torrenziale: i nostri calcoli sul tempo cominciano a vacillare! Il mattino seguente visitiamo la bellissima cattedrale di Leon e cominciamo a seguire quelle che saranno le nostre indicazioni fino a Santiago: le frecce gialle che segnano insieme alla conchiglia il cammino da percorrere. Ben presto si fa amicizia con



altri bicigrini che ogni tanto si incontrano sul suggestivo percorso di questo primo giorno che ci porterà nella cittadina di Astorga. Ginestre gialle e nidi di cicogne ci accompagnano lungo il sentiero di terra rossa. Ad Astorga altra maestosa cattedrale che ammiriamo dalle finestre del nostro hotel in centro e ci ricorda la devozione antica di quei luoghi. La tappa verso Ponferrada del giorno seguente ci riserva le prime sorprese metereologiche. Giunte alla Cruz de Hierro (Croce di

Ferro) a Puerto de Foncebadòn (1504 metri di altitudine), comincia a scendere una pioggerellina fredda fredda anzi ghiacciata anzi nevischio anzi neve! Coperte con tutto quanto avevamo nelle borse cominciamo la discesa verso la cittadina di Ponferrada che ci accoglie con un castello e con la protezione dei Templari. Infatti nel medioevo questi monaci guerrieri proteggevano i pellegrini durante il loro cammino. Qualche riflessione sui pellegrini: sono di



ogni dove, ma ci sorprende la presenza massiccia di coreani. Sembra sia molto popolare postare su Instagram le foto sul cammino dopo che lo ha fatto una nota giornalista qualche tempo fa. Comunque sono veramente numerosi! La nostra tappa giornaliera ci porterà a O Cebreiro, ma ci fermiamo a Villafranca (!?!) per un pranzetto veloce vicino al castello. Dopo il pranzo ci aspetta una tappa impegnativa: 1300 metri di dislivello immerse nella nebbia/nuvole basse. La meta non arriva mai, siamo in mezzo al nulla, le tacche della bici cominciano a diminuire, fa freddo e rimpiangiamo di non aver fatto il cammino in agosto. Finalmente arriviamo: il luogo è davvero magico. O Cebreiro è un piccolo villaggio in pietra con una chiesa antica dove alle 19.00 assisteremo alla messa del pellegrino. Reciteremo la preghiera del pellegrino in tutte le lingue e ci verrà donato un sassolino con disegnata una freccia gialla che ci guiderà nelle scelte per non perdere la giusta direzione. E' stato un momento molto profondo che difficilmente scorderemo. Ah dimenticavamo: di tappa in tappa stiamo siglando le nostre credenziali perché desideriamo ottenere la Compostela e i timbri aumentano giorno dopo giorno. Il mattino seguente si parte con una bufera che non scoraggia tuttavia i molti pellegrini in piedi fin dall'alba e non scoraggia nemmeno noi; un vento fortissimo ci fa scendere spesso dalla bici, ma poi finalmente il meteo sembra avere pietà di noi e arriviamo con qualche sprazzo di sole a Portmarin, bella cittadina sul fiume dove soggiorniamo in un simpatico ostello e dove ammiriamo

un bel centro storico. Solo un'ultima tappa ci separa da Santiago: dobbiamo raggiungere Arzua. Piove sempre ma ormai questo è un noioso ritornello; parliamo invece dei simpatici incontri che si fanno sul cammino: due fratelli americani che registrano il loro viaggio con un drone e che gentilmente ci regalano un simbolo del cammino; una coppia di spagnoli che di tanto in tanto incontriamo e che condivide con noi le considerazioni sul meteo; tre signore italiane che sono delle habitués del cammino e che lo ripetono spesso. Siamo pronte per l'ultima tappa: Santiago ci aspetta. Si parte da Arzua e si affronta l'ultimo tratto. A mano a mano che ci si avvicina a Santiago l'atmosfera si fa più allegra e tutti immaginano già il loro ingresso nella città di san Giacomo. Finalmente il sole ci accompagna e arrivare nella grande piazza è davvero emozionante. Un sentimento di fratellanza unisce i presenti e ti regala un senso di appartenenza. E' il momento di una foto con lo spolverino rosa di Isolainbici davanti alla grande conchiglia del santo pellegrino. Andiamo a ritirare la nostra Compostela che ci fa sentire molto orgogliose e partecipiamo alla messa del pellegrino per ammirare il famoso botafumeiro che... non c'è! Piccola delusione! Ultima serata nella città che raccoglie ogni giorno migliaia di persone, credenti e non credenti, ma ognuno con in tasca un piccolo sassolino che vuole utilizzare per proteggere i suoi cari. Il cammino non finisce a Santiago, ma continua nelle nostre case, con le nostre famiglie.

A tutti BUEN CAMINO!.



L'ABC DELLA BICI

di **Cinzia Malin**

Iniziato lo scorso 10 aprile, "L'ABC della bici. Corso per adulti che vogliono imparare ad andare in bicicletta" ha ottenuto un ottimo riscontro di gradimento e di partecipazione. Promossa da Caritas diocesana di Adria-Rovigo con la collaborazione attiva di FIAB Rovigo, l'iniziativa è nata per dare l'opportunità di utilizzare il mezzo a due ruote alle donne che frequentano "Vivere in Italia" la scuola di lingua italiana che Caritas da più di quindici anni promuove a Rovigo.

<<Imparare ad andare in bicicletta, per tutti, significa spostarsi in autonomia e utilizzare un mezzo agevole in città, oltre che ecologico>> ha affermato la presidente FIAB Rovigo Damiana Targa. Molto apprezzata l'iniziativa da Caritas, il cui direttore Davide Giroto ha ricordato varie occasioni di collaborazione con FIAB: <<Quest'anno grazie alla generosa disponibilità dell'associazione è stato possibile realizzare il progetto al quale pensavamo insieme da tempo. La nostra scuola è uno spazio di incontro, un luogo nel quale offrire alle donne straniere occasioni per conoscere il territorio che abitano e per sentirsi sempre più parte della città. Riuscire ad imparare ad andare in bici è



assolutamente parte di questo percorso di costruzione di cittadinanza>>.

Con queste finalità comuni, dunque i volontari FIAB, Sara, Emanuela, Lucia, Damiana, Antonio, Sandro, Mauro, Andrea, si sono messi a disposizione con le "gialline", le biciclette sociali di FIAB Amici della bici di Rovigo, utilizzando un metodo di approccio graduale al nuovo mezzo per far acquisire alle signore e alle ragazze dapprima equilibrio e sicurezza e poi padronanza della bicicletta.

Nell'ampio cortile del Seminario diocesano, che ha aperto i suoi cancelli per dare modo alle partecipanti di sperimentarsi sulla bici in un luogo libero da automobili, ogni mattina del mercoledì e del sabato si sono svolti, fino a maggio, gli incontri di pratica che sono proceduti per fase. Per prima cosa si è imparato a salire sulla bicicletta privata di pedali, appoggiando i piedi e spingendo con questi, per capire come stare in equilibrio e manovrare il manubrio. Poi, inseriti i pedali, si è provato in leggera discesa per iniziare a pedalare. Presa confidenza con il mezzo e acquisito l'equilibrio si è cominciato a fare brevi percorsi per avere sempre più sicurezza. A queste lezioni di pratica, seguiranno a settembre -sempre a cura di FIAB- alla ripresa della scuola un incontro in classe, per impartire le essenziali e fondamentali nozioni sul codice della strada ovvero il corretto comportamento in bicicletta da tenere in strada e il riconoscimento

della segnaletica stradale sia verticale che orizzontale. Successivamente è prevista un'uscita di gruppo con un percorso cittadino per mettere in pratica quanto appreso, accompagnati dai volontari FIAB e dagli operatori Caritas, e anche per "celebrare" e condividere la "conquista" della strada e dell'autonomia nello spostamento.

Il gruppo che ha frequentato il corso è stato composto da circa 10 donne - ma altre potranno aggiungersi - di varia nazionalità: dall'America Latina al centro Africa, dall'India ai paesi orientali. Tutte hanno partecipato con entusiasmo ed impegno, consapevoli della bella opportunità a loro offerta. Qualche mamma ha portato anche i bambini, perché a pedalare insieme ci si diverte pure.

L'iniziativa avrà senz'altro la migliore conclusione, o punto di partenza (a seconda della prospettiva con cui la si guarda), nel prossimo settembre in occasione della SEM Settimana Europea della Mobilità sostenibile. Il corso non è da recepire quale episodio sporadico bensì un progetto, come afferma Manuela, coordinatrice della "Rovigo Women Bike Ride", iniziativa che, continuazione del movimento internazionale "Fancy Women Bike Ride" (vedasi l'articolo su Ruotalibera n. 172/2024 pagg. 30 e 31), la terza domenica di ogni anno (nel 2024, il 22 settembre) propone una pedalata cittadina organizzata dalle donne per le donne - ma aperta a tutti - con il sostegno di associazioni, dal 2021 a Rovigo con molteplici finalità. Il fatto che le donne che hanno frequentato il corso ed hanno imparato ad andare in bici possano unirsi al corteo colorato e gioioso rivendicando il diritto di avere visibilità in quanto donne, di "appropriarsi" della città e della strada in bici per ribadire che queste non devono essere autocentriche bensì per le persone, di muoversi in autonomia e nel contempo insieme, di costituire esempio per molte altre donne, è di certo di grande rilevanza e valore. Tutto ciò da un "semplice" corso per imparare ad andare in bici. ●



RACCONTAMI UNA GITA UN BRENTA INASPETTATO

di Lucia Bellini

Il 21 aprile scorso ho avuto l'occasione di partecipare ad una uscita di FIAB Rovigo, organizzata da Andrea e da Isabella, in un ambiente che si è rivelato veramente ed inaspettatamente selvaggio e incontaminato. Siamo partiti da Vaccarino, nei pressi di Piazzola sul Brenta, e dopo un breve tratto di strada secondaria poco trafficata, ci siamo ritrovati prima nella piacevole campagna a nord di Padova per poi inoltrarci nel percorso ciclabile sterrato che risale in riva destra il fiume Brenta, in direzione nord, verso Bassano del Grappa. Noi ci siamo fermati a Tezze sul Brenta. Il percorso si snoda in un territorio ancora integro, con una natura rigogliosa, alberi che arrivano al fiume che qui ha carattere per lo più torrentizio. È stato piacevolissimo fermarsi e toccare l'acqua in una delle tante spiaggette che lambiscono il suo corso. Hai quasi la sensazione di essere in alta montagna, noi gente di pianura abituata ai grandi fiumi, oramai



separati dall'uomo da solidi ed alti argini. Arrivati a Tezze proprio mentre sopraggiungeva un preoccupante e nerissimo temporale, abbiamo sostato per pranzo in un simpatico bar parrocchiale, che ci ha ospitato tutto il tempo della pioggia. Ripresa la bici che quasi smetteva, abbiamo ridisceso il Brenta in riva sinistra, fino

a Fontaniva, dove abbiamo lasciato le rive, per continuare su strade secondarie. Abbiamo attraversato l'abitato di San Giorgio in Brente e in breve siamo tornati a Piazzola, per la foto di rito davanti a Villa Contarini e per gustare un ottimo gelato prima di riportarci all'auto per concludere la nostra magnifica giornata. ●



Dal 1951 la qualità per tradizione.

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

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



TURRI.COM





El Canton Infrastrutture e biciclette

Contrariamente agli automobilisti accaniti, noi invitiamo tutti ad andare in bicicletta.

La bicicletta non è la soluzione di tutti i problemi, ma possiamo ben dire che fa bene alla salute, contribuisce a snellire il traffico cittadino, non inquina e favorisce un turismo sostenibile.

Qualche volta, però, mi sento un po' imbarazzato a consigliare l'uso della bicicletta ai miei conoscenti. Io stesso, che uso la bici molto, lo faccio con ansia crescente. Crescenti sono anche i numeri di ciclisti coinvolti in incidenti stradali e i morti. A cosa dobbiamo questa triste statistica? A più fattori, a cominciare dal mancato rispetto delle norme del Codice della Strada da parte degli utenti, tra i quali ci siamo anche noi.

Ma è ovvio che molta importanza hanno anche le infrastrutture, spesso assenti o mal realizzate.

E dei controlli, vogliamo parlarne? Sì? Va bene, allora farò due esempi.

Giorgio, un amico di Cerea, ciclista ostinato come tutti noi, mi segnala un provvedimento della Provincia autonoma di Bolzano. Si tratta di un regolamento sulle strutture ciclistiche, in città e fuori, con misure per noi avveniristiche e incredibili come il fatto che le ciclabili hanno quasi sempre la precedenza sulle altre strade.

All'opposto, segnalo una situazione paradossale che ho verificato, nella settimana di mare col nipotino, a Sottomarina e Chioggia. La città è solcata da torme di finte e-bike, dotate di acceleratore, che superano i 40 km orari senza pedalare. Vengono guidate spesso da ragazzini, senza casco e magari senza mani. Nessun tipo di controllo.

L'esempio di Bolzano ci apre il cuore alla speranza, quello di Chioggia alla tristezza. Peccato, perché Chioggia (e anche Sottomarina) sono due splendide località del nostro Veneto e vi si mangia anche bene.

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