

RUOTA LIBERA

Periodico della FIAB

FIAB Verona Amici della Bicicletta APS



“ECETTO BICI”

Il doppio senso ciclabile finalmente arriva a Verona

L'INTERVISTA

**FEDERICO BENINI, ASSESSORE
ALLE STRADE DEL COMUNE DI VERONA**

BICI NEL MONDO PAESI BASCHI

RACCONTI DI VIAGGIO RAVENNA E DINTORNI

TREVISO-OSTIGLIA UN SOGNO LUNGO 20 ANNI

PROGRAMMA FIAB 2024 EVENTI, CICLOVACANZE E... UNA SORPRESA

FIAB PADOVA PROGETTI: ALLA SCOPERTA DI PADOVA INVISIBILE



3	IL PUNTO
	INIZIATIVE FIAB
4	Ciclista illuminato, la transizione lenta
6	Befana bagnata, annata fortunata!!??
	MOBILITÀ
7	Anche le ciclabili hanno i punti neri
8	Collegare e mantenere, la trama delle ciclabili veronesi
10	Via Sabotino (quartiere Pindemonte)
11	Ciclabile della Valpantena verso il completamento
	CICLOTURISMO
12	Treviso-Ostiglia, finalmente!
14	CIBO DA VIAGGIO
15	ENIGMISTICA
	LUPO IN BICI
16	Via Monte Comun anche per pedoni e bici!
	BICI NEL MONDO
17	Sì, ma il sangue caldo, l'anima latina...

20	INIZIATIVE FIAB
21	Campagna tesseramento 2024 Programma 2024
	RACCONTI DI VIAGGIO
22	A Ravènna valèn (Ravenna e dintorni)
	ISOLA IN BICI
24	Protagonista la natura
	FIAB PADOVA
26	Alla scoperta della Padova invisibile - il progetto
	FIAB MIRANO
28	I "luoghi dei Tiepolo": una rete di meraviglie da pedalare
	FIAB ROVIGO
30	Tradunt
31	Campagna anti-dooring
32	EL CANTON

DIRETTORE RESPONSABILE:
Elena Chemello.

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

Hanno collaborato:
Giovanni Breda, Antonio Dalla Venezia,
Paolo Pigozzi, Luigia Pignatti,
Alberto Bottacini, Adalberto Minazzi,
Luca Reani, Francesca Chiogna, Morena Pavan,
Alberto Sbrogiò, Denis Maragno,
Giancarlo Lovisari.

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

Composizione:
Martina Brighenti
(martina.brighenti@gmail.com)
Foto di copertina di Marco Corbellari

Stampa:
CIERRE Grafica s.c. a r.l.
Caselle di Sommacampagna - Verona
Reg. trib. di Verona n. 664 del 16.9.1985
Tiratura 2800 copie
Stampato su carta ecologica T.C.F.
(sbiancata senza l'uso di cloro)

Indirizzo e orari

FIAB Verona - Amici della Bicicletta APS - Piazza S.Spirito, 13, 37122 Verona
Mercoledì - Venerdì: ore 16.00-19.00 - Tel./Fax: 045 961 7911
Ciclofficina - Venerdì: ore 16.30-19.00

Ricevi Ruotalibera

se diventi socio di FIAB Verona Amici della Bicicletta. Come?

- > **Vieni in sede:** Piazza S.Spirito, 13 oppure
- > **Vai a iscrizioni.fiabverona.it, compila e fai un bonifico su uno dei nostri conti correnti:**
 - ♦ C/C bancario intestato a FIAB Verona - Amici della Bicicletta APS c/o Unicredit Banca Spa - Ag. via Garibaldi, 1 - VR | IT 42 D 02008 11770 000040099139
 - ♦ c/c bancario intestato a FIAB Verona - Amici della Bicicletta APS c/o Banca Popolare di Verona - Sede di Verona - VR cod. IBAN: IT10X0503411750000000037232

Quote associative 2024

Socio ordinario (con abbonamento a Ruotalibera e rivista BC)	€ 30
Socio familiare*	€ 12
Socio giovane** (con abbonamento Ruotalibera)	€ 12
Socio sostenitore (con abbonamento a Ruotalibera e rivista BC)	€ 40
Famiglia da 4 persone (1 ordinario e 3 familiari)	€ 60
Famiglia da 5 persone (1 ordinario e 4 familiari)	€ 65

*chi ha già un familiare convivente iscritto.

** chi non ha ancora compiuto 25 anni

La quota comprende L'ASSICURAZIONE RC DEL CICLISTA che copre i danni eventualmente causati andando in bicicletta nelle 24 ore.



UN TRIENNIO CICLABILE PER VERONA

Mentre a Roma il ministro Salvini, contro ogni evidenza di dati oggettivi e di esperienze europee sulle cause dell'insicurezza dei nostri centri abitati, le sta provando tutte per cercare di stoppare il naturale processo di evoluzione verso le Città 30, entrato da gennaio nel vivo a Bologna ma ormai vicino a essere adottato anche da altre amministrazioni locali italiane di ogni colore politico, noi per questo Punto scegliamo di concentrarci su un tema locale di grande rilevanza.

In effetti la notizia, già da mesi nell'aria, è diventata ufficiale con l'approvazione prima della giunta e poi del consiglio comunale di Verona: il 20 dicembre con una conferenza stampa l'assessore a Mobilità e Ambiente Tommaso Ferrari ha potuto annunciare **il finanziamento di progettazione e realizzazione entro il 2026 di circa 25 km di nuovi percorsi ciclabili nel territorio comunale** (pressoché tutte piste in sede propria) **per una spesa totale di oltre 8 milioni di Euro**, provenienti per circa tre quarti da varie fonti esterne (PNRR, compensazioni TAV, fondi europei e statali) ma per la considerevole quota di un quarto da risorse del bilancio comunale.

Nell'immagine qui di seguito, le nuove tratte appaiono in rosso: pensando alle piste già presenti (non evidenziate in mappa), risulta chiaro che questi interventi – se, come auspichiamo, andassero in porto come programmato – costituirebbero una straordinaria evoluzione della rete ciclabile cittadina, sia come nuovi percorsi che come completamento o miglioramento degli attuali.

Osserviamo insieme questo *fil rouge* di percorsi ciclabili, che a detta di Ferrari non è che uno dei capitoli di un più vasto piano di mobilità (la Filovia, la “Strada di Gronda”, ...) con cui l'amministrazione intende far svoltare la città nel prossimo triennio: si va dall'arco dei lungadige Cangrande, Campagnola e Matteotti tra ponte Risorgimento e ponte Garibaldi alla pista del Biciplan per Borgo Trento, Ponte Crencano e Parona; dalla direttrice est-ovest tra via Legnago, viale dell'Industria e Santa Lucia-Golosine alle penetrazioni a sud verso viale del Commercio, via Copernico e via Pasteur e verso il centro città da via Basso Acquar, via del Fante e via Battisti, senza dimenticare una serie di interventi a completamento del collegamento dalla Valpantena e della rete locale di Borgo Venezia e San Michele.

A questi interventi – dei quali con l'avanzamento della progettazione avremo modo di dare conto più in dettaglio in futuro – vanno aggiunti altri lavori già in corso d'opera come il collegamento tra Boscomantico e la diga di Chievo, o la pista lungo il canale Camuzzoni tra via San Marco e la stazione di Porta Nuova. Ma non scordiamo l'imponente opera che il Genio Civile sta compiendo in destra Adige nelle aree per ora inaccessibili al pubblico tra Basso Acquar, Pestrino, Lazzaretto e oltre, e la programmata ristrutturazione della stazione di Porta Vescovo da parte di RFI (Rete Ferroviaria Italiana) che porterà con sé come opere accessorie una rete ciclopedonale tra la stazione e il campus universitario di Santa Marta a Veronetta.

Si apre insomma un triennio in cui la mobilità sostenibile a Verona pare destinata a fare un notevole passo in avanti sia per la vita quotidiana che per il tempo libero, diventando sempre più attraente per i tanti cittadini che attendono di essere convinti dell'utilità e convenienza di cambiare modo di muoversi. Inutile dire che seguiremo questi promettenti sviluppi con grande interesse... e un po' di soddisfazione nel vedere i frutti di un lungo lavoro di sensibilizzazione. ●



CICLISTA ILLUMINATO, LA TRANSIZIONE LENTA

di Redazione

L'edizione 2023 di Ciclista Illuminato, l'artigianale rilevazione con cui Fiab Verona ogni autunno, col buio, testa l'uso delle luci da parte dei ciclisti urbani veronesi, conferma la tendenza delle ultime edizioni. Continua, infatti, la lenta ma sensibile crescita della categoria dei "quasi illuminati", ovvero dei ciclisti dotati di entrambe le luci ma non dei catarifrangenti ai raggi (peraltro difficilmente rilevabili dai volontari) che dal 25,9% della rilevazione 2011 oggi, 12 anni dopo, sono saliti al 40,8%. Assieme al 6,7% dei perfettamente illuminati, rappresentano il 47,5% del campione (nel 2011 erano soltanto il 28,3%).

Il bicchiere è dunque mezzo pieno? Andiamo con ordine.

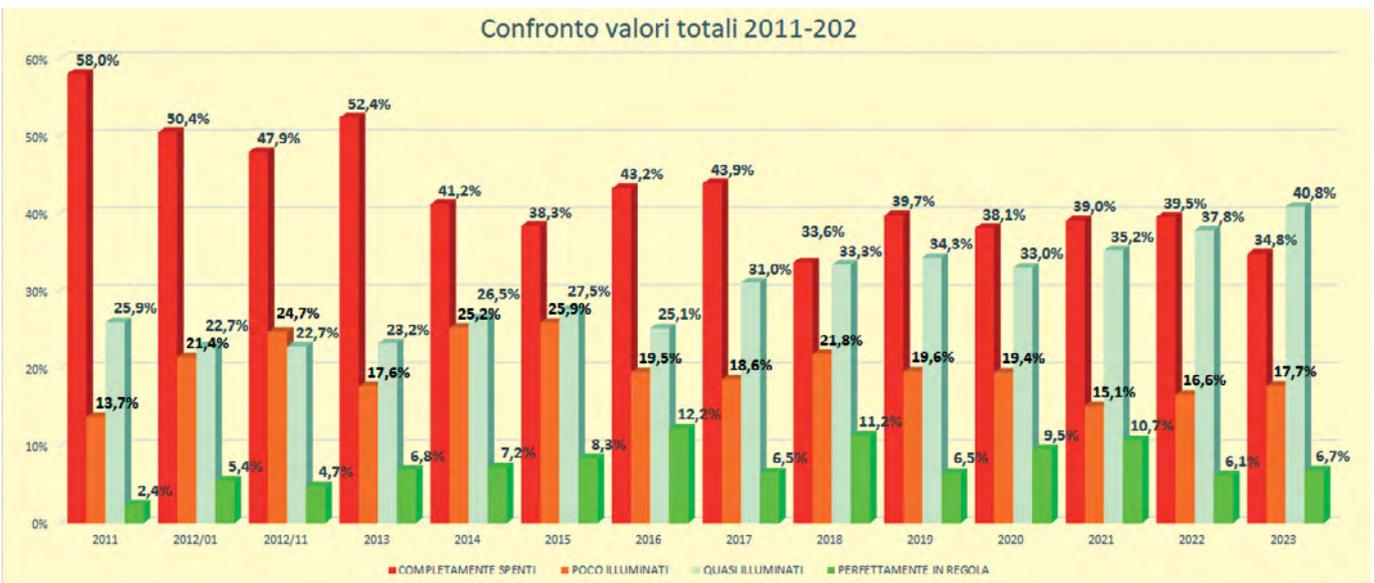
La conta si è svolta il 7 novembre dalle 17.20 alle 18.50 in quattro varchi della città storica (Castelvecchio, ponte della Vittoria, viale Piave, Saval). Sono stati contati 1.041 passaggi di mezzi a due ruote, qualcuno in meno rispetto ai circa 1.200 circa del 2022. Il 34,8% dei ciclisti era privo di ogni dispositivo luminoso; il 17,7% aveva

soltanto una luce o i catarifrangenti ai raggi; il 40,8% aveva entrambi le luci, ma non sempre i catarifrangenti; soltanto il 6,7% era perfettamente in regola con la normativa, che prescrive luci e catarifrangenti. Ricordiamo che il giubbino riflettente è obbligatorio solo in ambito extraurbano o in galleria.

Pur apprezzando il relativo ed indubitabile miglioramento, di cui

COMPLETAMENTE SPENTI	Senza luci, catarifrangenti e casacca (non obbligatoria in città)
POCO ILLUMINATI	Quasi spenti (solo uno tra luce o catarifrangente o casacca)
QUASI ILLUMINATI	Entrambe le luci (ma senza catarifrangenti sui raggi)
ILLUMINATI	Luci (entrambe) e catarifrangenti sui raggi (come da Codice)
ILLUMINATISSIMI	Luci (entrambe) e catarifrangenti. E casacca (più che in regola!)

CICLISTA ILLUMINATO Confronti 2011-2023	Dati rilevati ai varchi													
	VEN 11.11.2011 (18.00-19.30)	MAR 17.01.2012 (17.30-19.00)	MAR 13.11.2012 (17.30-19.00)	MER 27.11.2013 (17.00-18.30)	MER 26.11.2014 (17.30-19.00)	GIO 26.11.2015 (17.30-19.00)	GIO 10.11.2016 (17.30-19.00)	VEN 10.11.2017 (17.30-19.00)	GIO 29.11.2018 (17.15-18.45)	GIO 14.11.2019 (17.30-19.00)	MAR 10.11.2020 (17.20-18.50)	MAR 09.11.2021 (17.20-18.50)	MAR 08.11.2022 (17.20-18.50)	MAR 07.11.2023 (17.20-18.50)
	temp: +13°	temp: -1°	temp: +11°	temp: +6°	temp: +10°	temp: +7°	temp: +9°	temp: +12°	temp: +5°	temp: +12°	temp: +14°	temp: +13°	temp: +12°	temp: +13°
Totale PASSAGGI	926	686	1363	1083	1115	1106	1099	1131	963	1191	1019	994	1212	1041
COMPLETAMENTE SPENTI	58,0%	50,4%	47,9%	52,4%	41,2%	38,3%	43,2%	43,9%	33,6%	39,7%	38,1%	39,0%	39,5%	34,8%
POCO ILLUMINATI	13,7%	21,4%	24,7%	17,6%	25,2%	25,9%	19,5%	18,6%	21,8%	19,6%	19,4%	15,1%	16,6%	17,7%
QUASI ILLUMINATI	25,9%	22,7%	22,7%	23,2%	26,5%	27,5%	25,1%	31,0%	33,3%	34,3%	33,0%	35,2%	37,8%	40,8%
ILLUMINATI	1,8%	3,9%	4,3%	5,2%	6,5%	7,6%	11,4%	6,4%	10,6%	6,1%	8,9%	10,2%	6,0%	6,4%
ILLUMINATISSIMI	0,5%	1,5%	0,4%	1,7%	0,6%	0,7%	0,8%	0,2%	0,6%	0,3%	0,6%	0,5%	0,1%	0,3%
Hanno i catarifrangenti sui raggi	4,1%	10,6%	11,7%	10,5%	14,0%	17,4%	19,6%	11,2%	14,7%	10,7%	14,2%	12,3%	7,8%	10,0%
Hanno la casacca	3,2%	4,5%	2,1%	3,9%	5,1%	4,6%	2,6%	1,9%	3,5%	3,2%	2,9%	2,0%	2,0%	1,8%

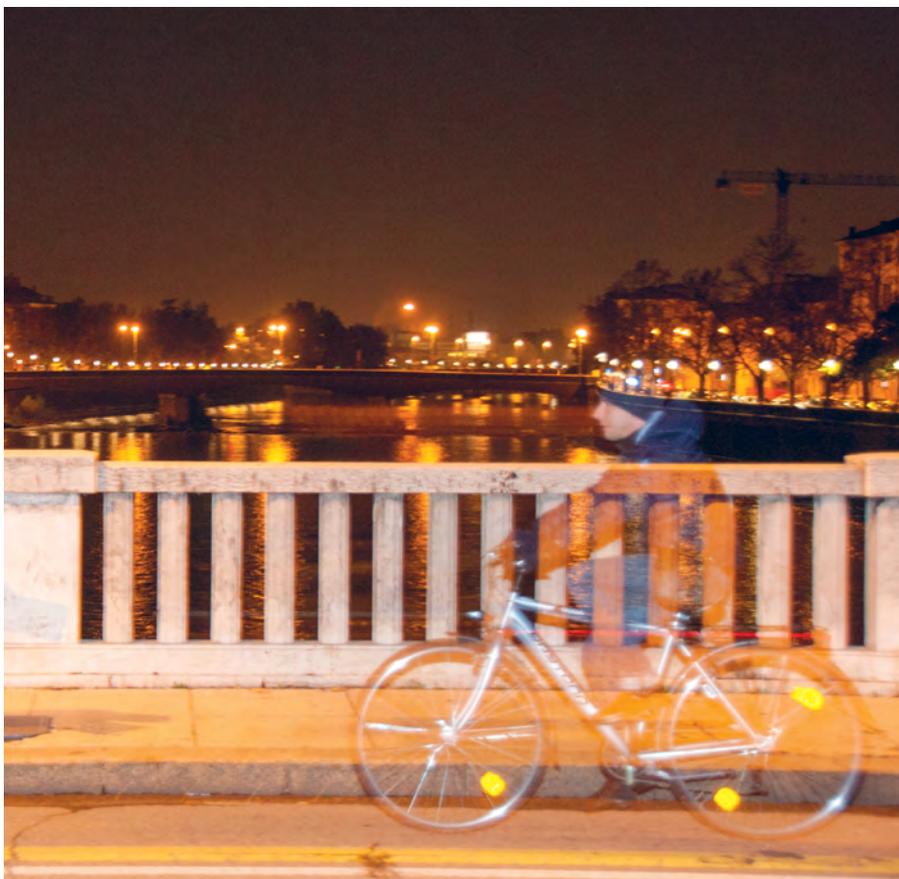


ci piace pensare che Fiab Verona sia uno dei vettori, bisogna ammettere che essere “quasi in regola” non è sufficiente. Preponderante è ancora la sottovalutazione del rischio e l’approccio lassista alle regole. Purtroppo le bici possono essere vendute senza luci, infatti i ciclisti più spenti sono quelli che usano le MTB. In prossimità di campi sportivi, abbiamo per esempio visto sfrecciare tantissimi adolescenti in sella a MTB prive di qualunque dispositivo di illuminazione.

Pure tra i monopattini, che crescono in numero (quest’anno sono 174, il 16,7% del campione con punta del 22% in zona stazione), vale la regola empirica per cui se provengono dai noleggi, in genere, sono a norma, ma se sono mezzi privati, spesso manca qualcosa. Anche il fenomeno del furto incide, nella misura in cui spinge molti ciclisti ad adottare bici “obsolete” poco appetibili ai ladri ma non sempre in perfetto stato di manutenzione. Infatti le ebike sono quasi sempre a posto oltre che ovviamente il bike sharing.

Tutti questi fattori di incertezza messi assieme possono contribuire a spiegare come mai i ciclisti in regola sono cresciuti così poco negli ultimi 12 anni? La morale? Bisogna continuare a lavorare e ad insistere, istituzioni comprese, soprattutto con i più giovani perché un ciclista illuminato è una persona in regola con la legge e più sicura per sé e per gli altri. ●

CICLISTA ILLUMINATO Confronto 2022-2023	Dati rilevati ai varchi				DIFFERENZE	
	MAR 08.11.2022 (17.20-18.50)		MAR 07.11.2023 (17.20-18.50)			
	temperatura: +12°		temperatura: +15°			
	TOTALI		TOTALI			
Totale PASSAGGI	1212		1041		-171	-14,1%
COMPLETAMENTE SPENTI	39,5%	56,1%	34,8%	52,4%	-4,7%	-3,7%
POCO ILLUMINATI	16,6%		17,7%		+1,1%	
QUASI ILLUMINATI	37,8%		40,8%		+3,0%	
ILLUMINATI	6,0%	6,1%	6,4%	6,7%	+0,4%	+0,6%
ILLUMINATISSIMI	0,1%		0,3%		+0,2%	
Hanno i catarifrangenti sui raggi	7,8%		10,0%		+2,2%	
Hanno la casacca	2,0%		1,8%		-0,2%	



BASTA POCO, CHE CI VUOLE?

Alla conferenza stampa di presentazione dei dati relativi a Ciclista Illuminato 2023 sono intervenuti il vicepresidente Fiab Verona Giorgio Migliorini e Luca Reani per il Direttivo.

“I risultati sono incoraggianti, se li guardiamo nell’arco dei 12 anni: da oltre il 60% di ciclisti al buio del 2011, siamo passati a un terzo che non ha nulla, ma nei numeri assoluti ancora troppi ciclisti non sono in regola” ha detto Migliorini.

“Le regole sono semplici – ha sottolineato Reani –. Bastano due lucine, una bianca davanti e una rossa dietro, e i catarifrangenti su pedali e ruote per la vista laterale. È un obbligo di legge che, con pochi soldi e una minima spesa, fa la differenza tra l’essere visti e il non essere visti. Come Amici della Bicicletta facciamo la nostra parte e abbiamo già regalato oltre 3mila lucine, ma si può fare meglio per promuovere la sicurezza”.

BEFANA BAGNATA, ANNATA FORTUNATA!!??..... di Giorgio Migliorini

Non so cosa viene tramandato dalla tradizione popolare sulle previsioni che si fanno il 6 gennaio in base ai segnali che ci vengono dal cielo. Comunque la rima viene bene e quindi mi piace proporla come segnale positivo (anche se in forma dubitativa).

Credo che la Befana del Vigile 2024 sia stata in assoluto la più bagnata fra quelle a cui abbiamo partecipato e sicuramente poco invitante per pedalare. Nonostante tutto Fiab Verona era presente con un gruppetto che, come di consueto, ha portato alcuni doni alimentari per la mensa dei frati di San Bernardino. Come sempre atmosfera serena e rilassata per questo primo evento del 2024 in cui da alcuni anni accanto ai veicoli a motore si affiancano podisti e biciclette ed è un bel segnale a ricordare che le strade sono di tutti. Quest'anno siamo stati preceduti dai simpatici bersaglieri in bici, ovviamente storiche sia le biciclette che le uniformi e forse... anche qualche bersagliere!

Abbiamo così iniziato le attività dell'anno. Nel programma al momento ne abbiamo calendarizzate 117 ma potrebbe sempre esserci qualche aggiunta fuori programma, quindi non mancheranno le occasioni per incontrarci e occhio vigile al sito e alla newsletter per eventuali novità e variazioni.

Nata per raccogliere generi alimentari e doni da distribuire alle persone in stato di bisogno, ma anche come riconoscimento dell'impegno dei "Vigili" per il servizio alla città, la Befana del Vigile rappresenta una tradizione diffusa in molti grandi Comandi delle città italiane. Consisteva nel fare un presente al "Vigile" che effettuava segnalazioni manuali sopra la pedana, secondo le proprie disponibilità, generalmente prodotti alimentari, ma anche elettrodomestici ed altri oggetti, come si può avere modo di vedere su alcune foto e video d'epoca, conservate negli archivi storici della RAI e delle Polizie Locali Italiane.

Interrotta nell'anno 1973, la tradizione è stata ripresa a partire dal 2004. Dal 2009 l'evento si è arricchito della collaborazione della Cooperativa Al Calmiere, alla quale si è aggiunta poi l'ABEO, che permette a molti bambini di vivere la sfilata a bordo delle automobili storiche, e da quest'anno a bordo di un autobus elettrico dell'ATV. L'evento viene riproposto a Verona in chiave storica, con un raduno di veicoli d'epoca nelle loro edizioni originali restaurate, con l'obiettivo di far rivivere l'atmosfera del dopoguerra, ed è per questo che partecipano alla manifestazione club di auto storiche. Inoltre salutano il vigile in pedana anche altre realtà cittadine quali l'associazione FIAB Amici della Bicicletta, Straverona, Verona Runners, Il Gruppo Ciclisti di Altri Tempi, l'HCC VR Historical Car Club Verona e il Vespa Club Verona. Grazie a questa rivisitazione, iniziata a Verona, altre città d'Italia hanno ripristinato negli ultimi anni la tradizione.



A Verona la Befana è arrivata in versione innovativa e sostenibile. Per la prima volta in piazza Bra è stata proposta un'alternativa al tradizionale falò, un'installazione artistica luminosa che attraverso fasci di luce proietta su uno schermo d'acqua un grande fuoco che brucia simbolicamente l'anno appena trascorso e insieme proietta i buoni propositi e i valori di un 2024 all'insegna dell'essere comunità.



ANCHE LE CICLABILI HANNO I PUNTI NERI

di Bepo Merlin

Mia moglie dice, e devo crederle, che sulla schiena ho due brutti punti neri. Io, però, non li vedo e quindi sono tranquillo.

Vedo, invece benissimo i punti neri delle ciclabili veronesi e li segnalo regolarmente, anche se con poca soddisfazione. Tuttavia non mi arrendo e continuo, come un tarlo fastidioso, a segnalarli.

Questo non significa che io non apprezzi le novità positive che ogni giorno si annunciano e si realizzano riguardo alla mobilità ciclabile di Verona. Erano anni che non si notava un tale movimento.

Con inevitabili errori (chi fa sbaglia) si comincia ad intravedere una vera e propria rete ciclabile cittadina che permetterà ai ciclisti urbani di muoversi in città più agevolmente e con più sicurezza.

La premessa era doverosa ma adesso è il momento della critica, per quanto costruttiva.

Voglio qui parlare di una pista ciclopedonale tra le più conosciute di Verona, cioè quella che da Porta Vescovo arriva a Montorio.

Pur tra grandi variabilità tecniche, più o meno discutibili (si va dalla ciclopedonale mista a quella con le corsie separate per ciclisti e pedoni, alla ciclabile pura ma a senso unico), è stata la prima a collegare una frazione con Piazza Bra. Bella impresa, viziata da

alcuni peccati originali, ad esempio nella scelta dei materiali usati per le passerelle sul Fiumicello, costosi, deteriorabili e pericolosi in caso di ghiaccio.

E che dire dell'attraversamento dell'incrocio all'uscita dello svincolo della tangenziale Est alle Casermette di Ponte Florio? Procedendo in direzione Verona, il primo attraversamento è decisamente una roulette russa: alla cieca sia per i ciclisti che s'immettono e hanno le auto alle spalle, sia per gli automobilisti che provengono da Montorio e non vedono i ciclisti che s'immettono, spesso coperti dai rami dei cespugli a lato della pista.

C'è poi l'annoso problema delle radici di uno splendido albero che, proprio sotto il castello, oltre a fare un'ombra molto gradita d'estate, crea uno scorcio paesaggistico interessantissimo.



In seguito alle proteste degli utenti, alcuni incaricati del Comune hanno effettuato un sopralluogo ed hanno concluso che l'opera "non interrompe il ritmo della pedalata". Oltretutto è viziata da un cartello sbagliato di interruzione della pista ciclopedonale.



Per risolvere questo problema, ho proposto a chi di dovere l'intervento da eseguire, togliendo l'asfalto e posando una mini passerella rialzata in grigliato. Ci si ostina a rimettere l'asfalto, col risultato che le radici, alla ricerca di umidità, continuano ad alzarlo e romperlo mettendo a rischio l'incolumità di chi passa di lì senza sapere del problema.

L'ultima novità è di un paio di mesi fa. A cento metri dall'incrocio tra via Da Legnago e Via Belvedere, alle porte di Borgo Venezia, la ciclopedonale è stata interrotta, senza preavviso, per creare l'accesso all'ennesima lottizzazione di lusso. Accesso a circa 100 metri dal semaforo. Ne vedremo delle brutte!

Potete verificare dalle foto che, effettivamente, 4 curve a gomito nel giro di dieci metri non interrompono il ritmo della pedalata. Basta andare ai 5 Km all'ora.

Sono un accanito sostenitore e utilizzatore delle ciclabili. Comunque siano confezionate, sono sempre meglio che andare in mezzo al traffico sempre più caotico e nevrotico, ma è evidente che un percorso ad ostacoli e magari in cattivo stato di manutenzione non può certo favorire l'uso della bicicletta da parte di chi non ama le scomodità.

E non è detto che anche gli stakanovisti della bicicletta siano sempre così remissivi ed accettino tutto senza reagire. ●



COLLEGARE E MANUTENERE, LA TRAMA DELLE CICLABILI VERONESI

di Michele Marcolongo

Intervista all'assessore alle Strade del Comune scaligero Federico Benini

Realizzare una ciclabile è fatto importante e meritorio. A dirla tutta, da qualche anno a questa parte è diventata un'opera di tendenza e come tale politicamente bipartisan. Ma la fase di realizzazione di una pista è soltanto l'inizio di un impegno che le amministrazioni pubbliche prendono nei confronti della comunità alla quale viene promesso meno inquinamento e più libertà di movimento. Ecco allora che diventa parimenti importante promuovere adeguatamente l'infrastruttura ciclabile mettendo i cittadini nelle condizioni di fruirne agevolmente e assicurarne la corretta manutenzione. L'assessore alle Strade del Comune di Verona **Federico Benini** ci spiega come questa amministrazione intende procedere.

Assessore, partiamo dal nuovo e ambizioso piano di costruzione di nuove ciclabili (ben 25 chilometri) annunciato pochi giorni fa dal suo collega assessore Tommaso Ferrari: che cosa ne pensa? Ritiene che la vostra amministrazione riuscirà ad ottenere gli obiettivi che si è prefissata?

Io ritengo senza dubbio di sì, ci riusciremo perché si tratta di un programma assolutamente realistico che poggia su fondi certi, dai finanziamenti Pnrr (Piano nazionale di ripresa e resilienza, ndr); opere compensative della linea ferroviaria ad alta velocità Tav; cofinanziamenti regionali e fondi propri comunali. Tutti soldi sicuri che, uniti alla volontà politica di imprimere alla città la svolta di cui parliamo da anni, consentiranno di creare i collegamenti che ancora mancano completando il disegno di una grande rete e un grande anello ciclabile che riunisce la città da nord a sud e da est ad ovest.

Il completamento della ciclabile Boscomantico - Stazione ferroviaria di

Porta Nuova è stato inaugurato l'estate scorsa nei pressi dell'istituto Berti al Chievo ma i lavori si sono subito fermati prima del cavalcavia della ferrovia: ci può dire che cosa è successo e quando potranno concretamente riprendere gli interventi?

Molto semplicemente sono sorte delle problematiche di viabilità in conseguenza dell'inaugurazione del cantiere avvenuta troppo in prossimità della riapertura delle scuole. Abbiamo quindi preferito ripartire dal versante sud, proprio stamattina (l'intervista risale al 22 dicembre, ndr) abbiamo inaugurato il tratto di piazzale XXV Aprile nell'ambito della complessiva riqualificazione del piazzale antistante la stazione ferroviaria.

Facciamo il punto di questa opera, attesa da molti anni e piuttosto travagliata.

In questi giorni stiamo lavorando sul tratto tra via Palladio e via Albere. Nelle prossime settimane partirà anche il tratto del Chievo. Contemporaneamente andremo avanti sul lotto a nord che costeggerà la parte a nord di via Turbina. Attaccheremo l'opera lavorando su 3-4 lotti in contemporanea per portarla a termine il prima possibile.

Il tratto di via Camuzzoni è in comune con alcune delle progettualità presentate di recente. Possiamo dunque attenderci che i lavori partiranno a breve?

Attualmente stiamo lavorando con la terza Circoscrizione sul nuovo percorso pedonale in via Camuzzoni che prevede la creazione di un marciapiede nel tratto tra via Fra' Giocondo e via Sansovino. Tale intervento è incompatibile con il mantenimento del doppio senso di marcia, perciò sul tratto in questione verrà prolungato il senso unico proveniente da Porta Palio in direzione di via San Marco, coerentemente con la situazione attuale. Per chi viene da via



San Marco ci sarà invece il senso unico su via Camuzzoni in direzione Porta Palio fino all'intersezione con via Sansovino dove sarà istituito l'obbligo di svolta a destra. Ecco che questa riorganizzazione, con l'eliminazione di un senso di marcia, permetterà di creare anche la pista ciclabile lungo tutta la via.

Quali manutenzioni di ciclabili cittadine ci possiamo attendere da qui ai prossimi mesi? Come associazione notiamo che sarebbe importante mettere mano a viale Piave e alla ciclabile di Corso Porta Palio.

In questo momento stiamo portando avanti la serie di manutenzioni straordinarie programmate nel 2021 il cui progetto definitivo risale al settembre 2021. Si tratta di un paio di ciclabili per Circoscrizione, in genere le più importanti, con interventi di vario tipo, dalla sistemazione del manto stradale al rifacimento di cordoli o parapetti, per un importo complessivo di 200 mila euro. Nel corso dell'anno vedremo di fare il punto della situazione.

Via Pitagora - via Archimede: un'arteria pericolosa in cui le automobili sfrecciano indisturbate per la cui sistemazione i

volontari Fiab e i cittadini residenti hanno raccolto un migliaio di firme consegnate in Comune alla scorsa amministrazione. Si chiede la creazione di una nuova pista ciclabile e un intervento di moderazione del traffico che garantisca la sicurezza di pedoni e ciclisti anche al di là dei cartelli e della segnaletica che di recente

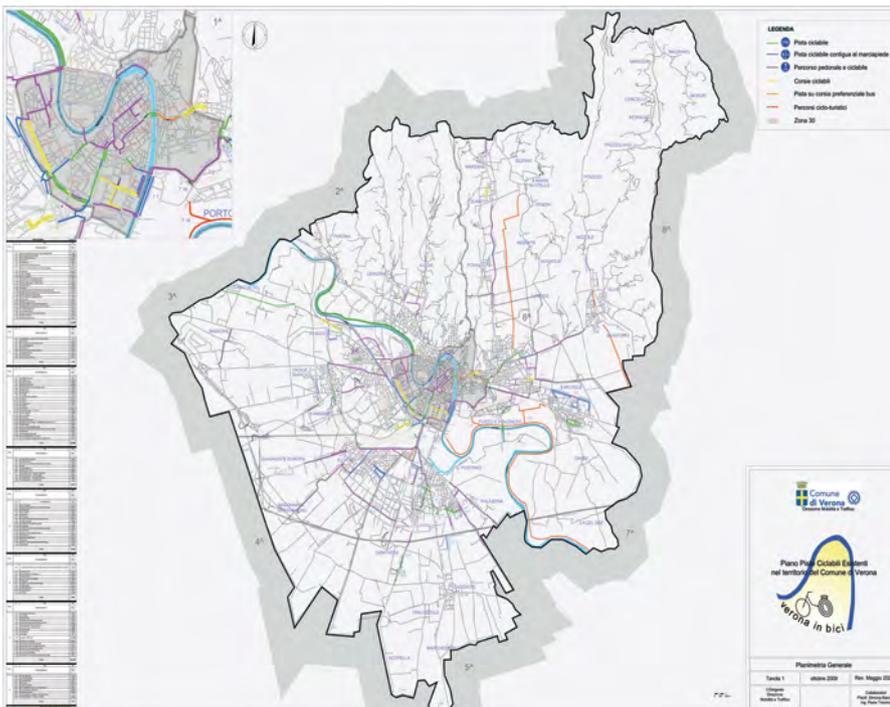
è stata meritoriamente predisposta. C'è intenzione di fare un intervento organico e una pista ciclabile fatta bene?

Quello che posso anticipare in questo momento è che nei prossimi bilanci lavoreremo per trovare le risorse per una passerella che colleghi via Archimede con

l'attuale pista lungo il canale Camuzzoni creando così un percorso che dal Chievo arrivi fino al centro raccogliendo il traffico bici del tratto esistente di via Archimede. Sarebbe più di una idea; sarebbe il punto di partenza per dare una risposta organica alle questioni poste dai cittadini.

Ecco l'elenco degli interventi di manutenzione straordinaria previsti dal progetto definitivo del 20 settembre 2021 attualmente in corso di realizzazione:

- 1^a Circoscrizione** - Corso Porta Nuova: sistemazione e sostituzione lastre in pietra;
 - Ponte Aleardi: sistemazione e sostituzione lastre in pietra;
 - Circonvallazione Raggio di Sole – rifacimento manto e segnaletica;
- 2^a Circoscrizione** - Via Flli Ballarini: sistemazione e ripristino pavimentazione ammalorata e rifacimento della segnaletica;
 - Via Santini: sistemazione della pavimentazione ammalorata e della segnaletica
- 3^a Circoscrizione** - Collegamento Via Brigata Aosta – via XXIV Giugno: ripristino pavimentazione pista ciclabile in fregio al parco giochi “Cuore Verde”;
 - Ciclabile sul Canale Camuzzoni nel tratto compreso tra via Andrea Doria e via Marin Faliero: sostituzione tratti del parapetto in legno con un nuovo parapetto in corten;
- 4^a Circoscrizione** - Pista ciclabile Vecchia ferrovia (parapetti in acciaio corten);
- 5^a Circoscrizione** - Pista ciclabile Strada delle Grazie (rifacimento tratti di manto stradale);
 - Pista ciclabile Via Legnago (rifacimento tratti di manto stradale);
- 6^a Circoscrizione** - Via Betteloni: cordolo delimitatore della pista ciclabile;
- 7^a Circoscrizione** - Via Caperle tra via Marotto e via Zenati: sistemazione manto bituminoso, posa di alcuni tratti di delimitatori pista ciclabile e rifacimento della segnaletica orizzontale;
 - Via Marotto: sistemazione manto bituminoso di alcuni tratti ciclopedonali.
- 8^a Circoscrizione** - Pista ciclabile di collegamento via Dei Mandorli con via Degli Abeti: rimozione staccionata esistente e posa nuova in acciaio Cortain, rifacimento di un tratto di pavimentazione in conglomerato bituminoso.
 - Lavori di messa in sicurezza (non individuati preventivamente per i quali necessitano interventi urgenti per garantire la pubblica incolumità).



VIA SABOTINO (QUARTIERE PINDEMONTE)

Il senso vietato eccetto bici approda in città di **Giovanni Breda**

La nostra cara Santa Lucia quest'anno, oltre a portarci pastafrolline, mandarini e torroni, si è munita di vernice bianca e pennello e ha ricoperto molti quartieri di nuovissime corsie ciclabili.

Ma in via Sabotino ha fatto molto di più: ha trasformato il senso unico della strada in doppio senso per le sole bici. Pur essendo una novità (bellissima, si intende), ma apparentemente non richiesta dal territorio, sorgono però alcuni interrogativi:

1. È un vero «senso vietato eccetto »?
2. Come è realizzata? È sicura?
3. Era necessaria o ci sono altre priorità?

Affrontiamo i vari punti.

1. È un vero «senso vietato eccetto bici»? - Su questo punto avrei alcune riserve: viaggiando in Francia ho visto



come è gestita questa modalità negli altri Paesi: il «senso vietato eccetto bici» (sauf vélo) non è accompagnato da alcuna segnaletica orizzontale: gli automobilisti sono semplicemente informati (dal cartello stradale) che le bici, nelle viuzze del centro cittadino, possono liberamente circolare nei due sensi di marcia, senza la necessità di una corsia che delimiti il loro spazio. Ma questo è il frutto di una cultura e di un rispetto tra i vari utenti della strada che qui da noi non esiste ancora, purtroppo! In questa fase iniziale direi che da noi la corsia è utile e necessaria.

2. Come è realizzata? È sicura? - Gli uffici tecnici comunali hanno fatto un ottimo lavoro!

Anzitutto la via è stata portata a 30 Km/h e, oltre ai cartelli stradali, sono stati disegnati sulla via giganteschi pittogrammi ogni 50 metri. All'imbocco della via è stato posto un cartello di «senso unico eccetto » e ad ogni intersezione è replicato il cartello con il limite di velocità 30 e il «divieto eccetto ». Inoltre (quasi un eccesso di zelo...) anche su via Mameli, al semaforo, sotto ai due cartelli di senso vietato è stato posto il cartello «eccetto ». Tutto perfetto, insomma: ora c'è solo da coltivare il buon senso nella testa degli autisti (e

dei motociclisti) per far rispettare i 30 Km/h e sperare che germogli anche a Verona il rispetto per chi, lasciando l'auto a casa, fa un servizio all'ambiente e alla qualità della vita cittadina.

3. Era necessaria o ci sono altre priorità? - Noi ciclisti non siamo mai contenti!!! La domanda sulla sua utilità non ha risposte certe...: senz'altro questa nuova corsia facilita gli spostamenti in bici di chi vive in questo Quartiere che ha solo strade a senso unico.

Questa corsia, però, sembra non collegare particolari punti di interesse/attrazione, almeno al momento. Osservo, al riguardo, che mancherebbe un prezioso attraversamento ciclabile a nord, su via Santini, che collegherebbe in modo naturale la nuova corsia («contro senso» e non «contromano») di via Sabotino alla splendida ciclabile per Avesa (ciclo-pedonale, in realtà), che inizia proprio al di là della strada. Basta poco. Speriamo arrivino in fretta un altro po' di colore sulla strada e un paio di cartelli.

Infine io, indomito sognatore, spero proprio che il «senso vietato eccetto bici» di via Sabotino costituisca una sorta di «prova del 9» per realizzare poco lontano il preziosissimo e, qui sì, richiestissimo «senso unico eccetto bici» anche per via Cesiolo! ●



CICLABILE DELLA VALPANTENA VERSO IL COMPLETAMENTO

di **Redazione**

La pista è arrivata in Borgo Venezia

La ciclabile della Valpantena prende lentamente forma: pochi giorni prima di Natale 2023 è stato inaugurato un nuovo tratto di circa 500 metri lungo via del Sasso, dall'attraversamento del Famila di via Fincato (con ingresso dalla zona denominata "il Frutteto") fino all'Esselunga. Era la parte un po' più delicata del percorso destinato a collegare la Valpantena con il centro città, in quanto situato in prossimità dell'ingresso della Tangenziale Est, che ora viene by-passato. Parliamo di una bidirezionale larga 3,50 metri, parzialmente in asfalto e, all'interno dello spazio verde, in calcestruzzo drenante color Terra di Siena, come da prescrizione della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio. Il costo? Circa 270 mila euro euro: ai 218 mila euro resi disponibili grazie al Pnrr (Piano nazionale di ripresa e resilienza) l'amministrazione comunale ha aggiunto 45 mila euro di fondi propri.

Soddisfazione tra i presidenti dell'Ottava ma anche della Sesta Circoscrizione dal momento che l'infrastruttura, attesa da anni, "sbarca" finalmente in Borgo Venezia, dove verrà collegata alla rete cittadina portandola fino alla ciclabile di Via Betteloni, come ha confermato l'assessore comunale alla Mobilità Tommaso Ferrari:



"Abbiamo già finanziato il nuovo percorso ciclabile che congiungerà via Betteloni, in un rammendo dei pezzi esistenti per garantire sicurezza a tutti. È una bellissima giornata e possiamo dire che questo è un bel regalo di Natale per la città".

"Siamo contentissimi nel vedere compiere questa opera – ha aggiunto la presidente dell'Ottava Circoscrizione Chiara Annechini -. Era attesa da tutti, e trova il consenso non solo dei cittadini residenti nella Circoscrizione 8^a, ma anche di tutte le persone che transitano quotidianamente o per turismo".

Rita Andriani, presidente della Sesta Circoscrizione, conferma: "Siamo felici di poter vedere realizzata un'opera che stiamo seguendo da molti anni.

Finalmente riusciamo, pezzettino dopo pezzettino, a ricongiungerci con le altre circoscrizioni limitrofe".

"È una grande soddisfazione vedere completata quella che potremmo definire l'arteria ciclabile della Valpantena – ha dichiarato il consigliere comunale Carlo Beghini – nel punto più pericoloso in prossimità dell'innesto della Tangenziale Est, dove prima si rischiava ogni giorno transitando in bicicletta".

"È un intervento che non solo la bassa Valpantena ma anche tutta la città attendeva da tempo – dice il presidente Corrado Marastoni -. Finalmente si potrà andare e venire dalle frazioni del Comune verso la città in sicurezza".



I prossimi passi per un vero completamento della ciclabile tra i supermercati Famila e Esselunga consisteranno nella sistemazione dei tratti intermedi già in sicurezza ma non ancora di qualità (si tratta di interventi già previsti e finanziati tra quelli del prossimo triennio) e, auspicabilmente, in un miglior collegamento tra questa ciclabile e quella che corre lungo il vicino progno Valpantena, ad esempio in corrispondenza del sottopasso ciclopeditonale della SP6 realizzato in via Segorte. ●

TREVISO-OSTIGLIA, FINALMENTE! di Antonio Dalla Venezia

Un sogno lungo venti anni

La dismissione di una linea ferroviaria causa in molte persone una ferita profonda la cui intensità è strettamente connessa al grado di relazione che con essa si era costruita. Il ricordo di chi andava a scuola o al lavoro utilizzando le vecchie automotrici, i frontisti che avevano le giornate scandite dal sibilo del treno o dal rumore dello sferragliamento, il personale ferroviario che ti accompagnava durante il viaggio, le comunità che crescevano in simbiosi con le stazioni, con il movimento delle merci, con la modernità.

In Italia esistono oltre 5.000 chilometri ferroviari dismessi, alcuni per la modifica dei tracciati, la maggior parte per scelte dettate da valutazioni superficiali da parte di amministratori poco lungimiranti che avevano come modello di riferimento una società basata sulla prevalenza del mezzo privato rispetto a tutto il resto.

Negli ultimi decenni a partire dagli Stati Uniti per arrivare ad alcuni paesi europei, e da qualche anno anche in Italia, è iniziato un lento ma progressivo recupero di questi sedimi con funzioni ciclopedonali. È un recupero che tende a mantenere viva la memoria storica di luoghi, di toponimi, di vedute e paesaggi, memoria che diversamente sarebbe irrimediabilmente perduta nel giro di poche generazioni; è un recupero che mira a mantenere, anche con funzioni diverse, il bene materiale e la continuità spaziale dell'opera e che rappresenta un grande progetto culturale prima ancora che trasportistico.

Su questo tema la Fiab, anche attraverso le associazioni locali ad essa aderenti, è impegnata da molti anni e alcune delle ciclabili realizzate su vecchi sedimi ferroviari sono le più frequentate da viaggiatori ed escursionisti. Basti pensare alla ciclovia Alpe Adria in Friuli-Venezia Giulia, a quella nel ponente ligure, alla ciclovia dei Trabocchi in Abruzzo, alla ciclovia della Basilicata e alla più recente Voghera-Varzi. Una recente ricerca di Fiab ha evidenziato come siano più di



1.000 i chilometri ferroviari dismessi convertiti in piste ciclabili e molti sono i progetti che mirano ad incrementare questo numero. E il Veneto non fa eccezione. Dalla fine degli anni novanta la regione ha destinato cospicue risorse per trasformare l'intera tratta ferroviaria dismessa che collegava Ostiglia a Treviso in una comoda, lunga e affascinante pista ciclabile. Si tratta di una lingua di territorio di circa 120 km che attraversa quattro province in direzione nord/ovest-sud/est e che "sconfina" in Lombardia, nel comune mantovano appunto, per un breve, ma significativo, tratto. È un progetto che parte da lontano e che ha incontrato diversi ostacoli, a partire dal desiderio di alcune amministrazioni locali (poche in verità) di realizzare l'ennesima "camionabile" in luogo di una via verde. Ci sono voluti alcuni anni, molte iniziative di cittadini

e associazioni, in primis la Fiab, e alcuni amministratori lungimiranti per scongiurare il pericolo e riportare la situazione sul "giusto binario". Ad oggi (gennaio 2024) la pista ciclabile è stata realizzata per circa la metà dell'estensione della ex ferrovia, e precisamente dalle porte di Treviso (ma una ciclabile urbana la collega al centro storico) fino al fiume Bacchiglione, in comune di Montegalda, nel vicentino. Un osservatore neutrale potrebbe affermare che oltre 20 anni per realizzare circa 60 km non sono pochi, anzi, tuttavia è giusto considerare che la sensibilità politica su questi temi era tutta da maturare e che comunque erano da reperire cospicue risorse per realizzare alcune opere puntuali, come ad esempio il ponte sul fiume Brenta, inaugurato solo nell'ottobre del 2017 (al posto di quello ferroviario abbattuto poco prima della fine della seconda guerra mondiale).

La novità vera è però quella legata al completamento della ciclabile fino al confine della Lombardia. Se per fare 60 km ci sono voluti quasi quattro lustri, per completare gli altri 60 basteranno solo un paio d'anni, di cui uno è già trascorso.

La Regione Veneto ha infatti destinato circa 27,8 milioni di euro per finire l'opera coinvolgendo Veneto Strade come stazione appaltante, l'appalto è stato diviso in 7 lotti e il completamento dell'opera avverrà per stralci. Le ultime informazioni in nostro possesso ci dicono che la

tratta Montegalda-Cologna Veneta, circa 30 km, sarà aperta al traffico ciclopedonale entro la prossima primavera. La restante tratta entro la fine dell'anno (per i pessimisti entro la primavera del 2025). Tutti i lotti sono operativi, nel senso che i cantieri sono effettivamente partiti, e di questi tempi non è cosa da poco, e chi è transitato in questi giorni lungo il tracciato avrà avuto modo di vedere, in particolare, la posa di alcune interessanti passerelle a scavalco dei corsi d'acqua. Per quanto riguarda Fiab è già in programma per il mese di giugno una grande pedalata

con partenza da Piazzola sul Brenta e arrivo a Cologna Veneta per festeggiare l'arrivo della nuova ciclabile. Dopo anni di iniziative, dibattiti, prese di posizioni e confronti non era una cosa scontata. ●



L'idea di realizzare una nuova ferrovia tra Ostiglia a Treviso nasce tra la fine del 1800 e i primi anni del 1900 sia per fini militari che per motivi commerciali. Il progetto fu sospeso dallo scoppio della Prima Guerra Mondiale e ripreso successivamente. La linea fu aperta per tratte dal 1925 al 1941 per una lunghezza complessiva di circa 116 km. Nella sua completa estensione la linea ferroviaria ebbe poca vita, poiché fu pesantemente bombardata dagli Alleati nel 1944. Per tale causa la tratta Grisignano-Treviso venne chiusa già dal novembre dello stesso anno e l'intera linea progressivamente dismessa fino alla cessazione totale nel 1987.





di Paolo Pigozzi

Crema di piselli spezzati e zucca

L'Olanda stupisce spesso, quasi sempre positivamente. È già successo, lo sappiamo bene, sulla questione della mobilità ciclistica per la quale oggi sono ai primi posti al mondo. Nei primi decenni del secolo scorso in Olanda le auto la facevano da padrone, con l'inquinamento, i morti per incidente (nel 1971 oltre tremila olandesi morirono in incidenti stradali e più di 400 erano bambini che avevano meno di 12 anni) e i disagi che noi ben conosciamo. Il movimento "Stop de Kindermoord" (fermiamo la strage di bambini) diede inizio alla realizzazione di quello che oggi consideriamo il paradiso dei ciclisti. La lungimiranza dei Paesi Bassi si manifesta ora con una nuova clamorosa decisione: da quest'anno la città olandese di Haarlem diventerà la prima al mondo a vietare la pubblicità della carne. L'obiettivo del provvedimento, spinto dal partito verde GroenLinks, è evidente: aiutare a ridurre i consumi di alimenti come la carne la cui produzione pesa molto sui cambiamenti climatici. Naturalmente gli industriali della carne, una parte importante dell'economia olandese, hanno alzato voci di protesta e avviato una contrastante campagna "Nederland Vleesland" (Paesi Bassi paese della carne) per incentivarne il consumo. Contraria anche l'opposizione presente in consiglio comunale. Fanno il loro mestiere, anche contro l'evidenza. La scienza da tempo ci dice che la produzione di carne da allevamenti intensivi crea circa il doppio dell'inquinamento generato dalla produzione di alimenti vegetali. Secondo Greenpeace, per raggiungere l'obiettivo dell'UE di emissioni zero entro il 2050 il consumo di carne deve essere ridotto a 24 chili per persona all'anno, rispetto all'attuale media di 82 chili.



INGREDIENTI

Piselli spezzati	una tazza
Zucca	mezza
Porro medio	uno
Olio extra vergine d'oliva	3-4 cucchiari
Brodo vegetale	q.b.
Sale	q.b.
Aromi (prezzemolo, curcuma)	a piacere

PROCEDIMENTO

Un piatto che vi rimetterà rapidamente nella vostra comfort zone, al rientro da una tosta cicloinvernale. Mettete a bagno in acqua i piselli per una notte. Il giorno dopo fate stufare in un po' d'olio il porro affettato, compreso il poco verde che il fruttivendolo vi ha lasciato (se invece il porro viene dal vostro orto usatelo tutto: le foglie verdi sono ricche di fibre, di sostanze protettive e di aromi). Aggiungete poi i piselli sciacquati e la polpa di zucca a pezzetti. Coprite con brodo vegetale e fate cuocere per un'oretta. Frullate il tutto, regolate di sale e completate con gli aromi graditi. Servitela in tazza accompagnando con crostini, riso integrale, miglio, ecc.

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

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

di **Luigia Pignatti**

L'odierno periodo di transizione, con cambiamenti climatici preoccupanti, ai quali ancora non corrisponde una reazione di contrasto energica bensì molto blanda e tardiva, aggiunti alle notizie allarmanti che si leggono ogni giorno, sembra provocare in molte persone una patologia chiamata ecoansia, che assale in particolare le nuove generazioni, che si sentono impotenti e senza speranza: ecco che la nostra piccola rubrica dà un minuscolo contributo anti-ansia distraendovi per un momento con la proposta di alcuni facili e, speriamo, divertenti enigmi da risolvere. *Buon divertimento!*

1 ENIGMA

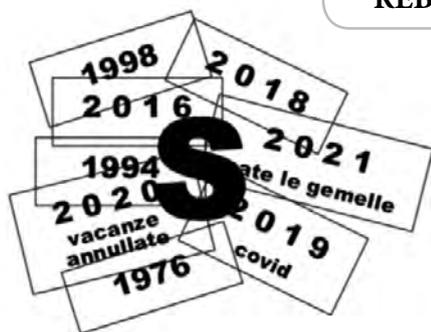
Le 6 colonne di testo non sono in ordine, spostatele per scoprire la frase in esse nascosta.

LI	NO	IE	FE	CH	CE
RR	AC	AG	UE	NF	EM
EL	EE	EI	NF	HI	IC
RA	NS	GU	ER	IN	CO
OE	NI	TE	SS	ES	CO
IN	RO	ON	DO	LM	TE

2 ENIGMA

Risolvendo il REBUS avrete il nome di una piazza molto conosciuta del centro di Verona, scopritelo!

REBUS (3, 6)



Soluzione: _____

Soluzione degli enigmi dello scorso *Kuotilibera*: Prima Parola: CORTE. Seconda Parola: soluzione A CANDELA, soluzione B PANTOFOLE, soluzione C MELONE. Il luogo dove sostare è quindi: CORTE MELONE. La soluzione di questo numero la troverete sul prossimo *Kuotilibera*! Se invece volete sapere subito se avete fatto giusto scrivere a luigiapignatti@virgilio.it

VIA MONTE COMUN ANCHE PER PEDONI E BICI!



di Alberto Bottacini



nelle fasi finali dei lavori, giravano alcuni commenti negativi che confermano una mentalità ancora bloccata e “autocentrica” di alcuni residenti. Per esempio: “Una ciclabile in quella zona non serve a nulla”. Oppure: “il rialzamento dell'incrocio è pericoloso”. O ancora peggio: “A cosa servono gli attraversamenti pedonali?”. Commenti a cui siamo purtroppo abituati ma ai quali bisogna avere la forza e la costanza di rispondere sempre: “La ciclabile serve a chi va al lavoro in bici e quindi non inquina”, “il rialzamento serve a far rallentare le auto in un punto pericoloso quale l'incrocio”, e “gli attraversamenti pedonali servono proprio in quel tipo di strada”. In ogni caso, per il momento nessun grosso problema, nessun incidente e soprattutto nessuna coppa dell'olio rotta superando il dosso, aspettando la primavera per verificare se ci sarà qualche persona in più che vorrà sperimentare il bike2work.

Sicuramente c'è ancora molto da fare ma sembra che la direzione giusta sia stata presa: dare la possibilità di muoversi in bici oltre che per piacere (hobby, turismo e sport) anche per dovere (lavoro e scuola) cercando di risolvere alla radice i problemi di traffico e smog.

Finalmente via Monte Comun, un'arteria molto importante della zona industriale di San Giovanni Lupatoto, è stata riaperta al traffico dopo parecchi mesi di chiusura.

Purtroppo i lavori sono stati caratterizzati da dei ritardi, ma l'aspetto importante è che la via, prima impossibile da percorrere in bici e a piedi, ora sia diventata un esempio di strada che attraversa una zona trafficata anche da mezzi pesanti: una sede stradale sufficientemente larga con una pista ciclabile bidirezionale (prima addirittura inesistente) in sede propria, un marciapiede, parecchi attraversamenti pedonali (ne conta ben otto!) e anche un “banchettone” che, con opportuna segnaletica, costringe i mezzi a rallentare nell'intersezione con via Monte Purga. Da evidenziare anche il cambio obbligato degli alberi da 82 *Celtis Australis* (detti anche Bagolari o Spaccasassi) che presentavano appunto una radicazione superficiale e una chioma troppo grande, ad altri 85 alberi più consoni alla via, come per esempio i *Liquidambar*.

L'inaugurazione si è svolta il 7 dicembre e ha riportato proprio a ridosso delle festività un po' di normalità alla viabilità automobilistica poiché la strada viene utilizzata anche dai mezzi che provengono dal centro del paese per raggiungere direttamente l'imbocco della tangenziale oppure la zona del centro

commerciale e quindi la chiusura aveva spostato su via Garofoli tanti mezzi che spesso creavano antipatiche code.

Da notare che la ciclabile lungo via Monte Comun può essere considerata come parte integrante del collegamento diretto tra il comune lupatotino e il centro di Verona, passando da Borgo Roma e quindi per raggiungere importanti attrattori quali il polo scientifico dell'Università, l'ospedale, la Fiera, alcuni poli scolastici quali gli istituti Galilei ed Einaudi, tutta la zona industriale e quindi un potenziale richiamo per chi vuole raggiungere in modo ecologico il lavoro o la scuola.

Nell'iter della realizzazione e soprattutto



Prima dell'intervento

SÌ, MA IL SANGUE CALDO, L'ANIMA LATINA...

È la scusa spesso usata per negare all'Italia la possibilità del cambiamento.

Anche in Spagna? di Luciano Lorini

Recentemente la nostra famiglia ha avuto occasione di effettuare una breve vacanza nei Paesi Baschi per visitare un suo membro là in Erasmus, cogliendo così l'occasione per una veloce esplorazione di alcune città: Pamplona, Saragozza, Bilbao e San Sebastián.

Parecchi sono gli aspetti che ci hanno sorpreso: da diversi anni infatti si legge delle trasformazioni in corso nel paese iberico, ma non ci saremmo certo aspettati di trovare queste dichiarazioni di intenti così radicate nel tessuto urbanistico delle città e così ben assimilate dai cittadini.

Perché una città che funziona si “sente” subito. Una città che ha cura della **qualità di vita** dei suoi abitanti, che ne ricerca il **benessere** e che ne tutela il diritto alla mobilità, interpretando la strada come luogo di **incontro della Comunità**, si manifesta con positiva evidenza anche a chi magari non è allenato a percepirne i segnali. Per dire, si nota subito che qualcosa è diverso: c'è nell'aria una “stranezza” che magari all'inizio si fatica a mettere a fuoco, una maggiore tranquillità, un'assenza di rumore e di “ansia” che,



A passeggio in fila per 8... si può!

una volta identificata e compresa, lascia piacevolmente storditi e affascinati.

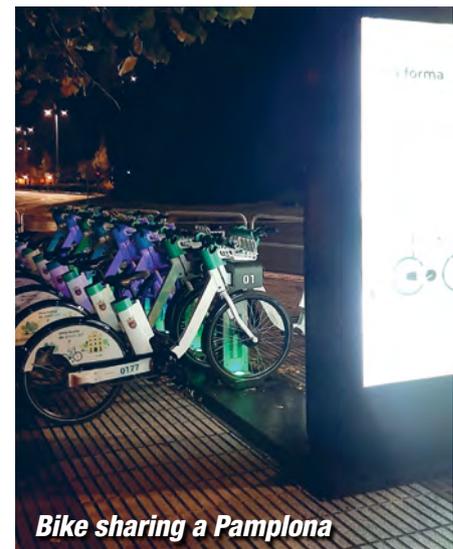
Abbiamo quindi raccolto in un breve resoconto le cose belle e le suggestioni che ci hanno colpito del nostro breve soggiorno, un po' in modo sparso, senza dettagliare sempre cosa esattamente abbiamo visto e dove. Non un reportage puntuale, quindi, ma una sorta di narrazione emozionale per spunti, sui quali invitiamo i lettori ad un approfondimento personale (non se ne pentiranno).

Il **traffico veicolare**, per cominciare, scorre, a tratti intenso e continuo ma mai affannoso e, ci è parso, non “arrabbiato”. Strade larghe, in periferia, con molte rotonde (e alcune stranezze, per noi italiani, quali ad esempio i semafori a qualche uscita delle rotonde stesse): eppure non abbiamo assistito ad alcuna corsa lungo i rettilinei, né ad esuberanze testosteroneiche, così frequenti alle nostre latitudini... Il “sangue caldo” di noi latini, spesso addotto come scusa per giustificare le intemperanze nostrane e certa insofferenza nei confronti delle regole, sembra avere abbandonato l'altrettanto latino popolo spagnolo.

Può essere che si tratti dell'effetto della recente introduzione del **limite generalizzato a 30 km/h** su tutte le strade urbane di tutte le città spagnole (50 km/h come eccezione sulle

strade a più ampio scorrimento) ma sicuramente non può essere solo una questione di limiti. Quelli li abbiamo anche qui... La novità introdotta lo scorso anno nel Codice della Strada spagnolo è stata accompagnata da una importante campagna per comunicare a tutti, automobilisti in primis, che il nuovo limite non aveva lo scopo di limitare la libertà individuale ma semmai di ampliarla. Sembra sia stato utile e piuttosto efficace ché, si sa, comunicare è tutto...

Abbiamo trovato città **pulitissime**, si faceva fatica a trovare una carta per terra. Ci ha molto colpito, a Saragozza, l'addetto alla nettezza urbana a cavallo di una sorta di carretto a batterie dotato come i nostri di scopa e paletta, cesto



Bike sharing a Pamplona

di raccolta per lo svuotamento cestini e sacchetti di ricambio, ma con in più l'idropulitrice per la "rimozione delle macchie più ostinate". Il monitoraggio è continuo e abbiamo verificato il passaggio anche nei giorni festivi, ma se un servizio di pulizia accurato e continuo è un buon segnale di cura è tuttavia altrettanto vero che a nulla potrebbero gli operatori, per quanto numerosi e di buona volontà, senza un attivo contributo da parte dei cittadini che, a quanto pare, sono essi per primi attenti custodi della cosa comune. Questo amore per ciò che è pubblico è evidente in molti aspetti della convivenza civile e ci è ovviamente molto piaciuto.

Parlando poi di **rifiuti**, nel centro di Pamplona abbiamo notato l'assenza dei cassonetti. Al loro posto delle torrette (differenziate per tipologia di rifiuto). Non è una novità: già in molte altre città avevamo visto i cassonetti interrati. Ma in questo caso, ci hanno fatto notare, il sistema è più evoluto. Non si tratta solo di nascondere il cassonetto, ma di cambiare il paradigma della raccolta.

A fronte della volontà politica di rimuovere il traffico pesante dalle vie del centro (senza alcun tipo di eccezione) è stato implementato un sistema di raccolta pneumatica che sposta i rifiuti presso stazioni di raccolta periferiche usando tubi a depressione. I camion della raccolta faranno meno fermate e non dovranno più attraversare il centro guadagnando in efficienza ed impatto ecologico, senza contare i vantaggi ambientali di allontanare velocemente i rifiuti dai luoghi più pregiati della città (puzza, situazioni igieniche, randagismo...). Una breve spiegazione di questo sistema (che a quanto pare in Spagna ha una sua storia ed è già piuttosto diffuso in modo importante) si può trovare qui: https://es.wikipedia.org/wiki/Recogida_neumática_de_basura.

Le **strade** sono molto ordinate e la loro classificazione inequivocabile: arterie di scorrimento ampie, con più corsie per senso di marcia e strade interquartierali strette, volutamente

strette con una evidente penalizzazione delle corsie carrabili a favore della pedonalità e della bicicletta, con i marciapiedi e le piste ciclabili che "rubano lo spazio" alla carreggiata, sulla quale in molti casi alle auto non è proprio consentito transitare. Si chiama **dieta stradale** (*road diet*): una teoria urbanistica che si propone l'obiettivo dichiarato di riequilibrare gli spazi a disposizione dei vari utenti secondo principi più democratici. I limiti di velocità corrispondenti, come abbiamo già accennato, sono rispettatissimi e i flussi comunque scorrono senza intoppi, anzi, pare con maggior snellezza. Tutti vanno generalmente più piano e il traffico (che è comunque inferiore in volume al nostro: a Pamplona l'indice di motorizzazione è di 646 auto ogni mille abitanti mentre nel Nord-Est italiano siamo a 671, senza contare le moto) ne guadagna. Naturalmente abbiamo trovato molta attenzione progettuale verso la ciclabilità e visto applicati i **provvedimenti pro-bici** più avanzati e già condivisi a livello europeo: sensi unici eccetto bici, case avanzate... Nulla di nuovo.

Ci ha colpito la quasi totale assenza di **parcheggi** ai bordi delle strade di scorrimento, quelle a 50km/h. Un po' quanto accade lungo la nostra Circonvallazione (dove gli automobilisti fantasiosi nostrani trovano comunque soluzioni e accessi "di fortuna", si veda la ciclabile verso le Piscine). I baschi si fanno bastare un'area di fermata per



Sistemi di pulizia stradale



Dieta stradale a Bilbao

lo scarico passeggeri ogni chilometro circa. E anche noi abbiamo sfruttato questa possibilità, andando poi a parcheggiare il nostro furgone lontano dal centro. L'unica volta che abbiamo provato a fermarci fuori dagli spazi segnati (italiani... ahi ahi ahi) abbiamo verificato la prontezza della Polizia Locale che, tempo due minuti, era già giunta ad intimarci di circolare. Ah, che meraviglia!

Il vantaggio di questi "furti di spazio" va a favore di tutto ciò che non è auto. In particolare i **marciapiedi** sono larghi, a volte esageratamente larghi (ma non è mai troppo) e in ogni caso sempre particolarmente curati per quanto riguarda le pavimentazioni e le infrastrutture. Lastricati e non asfaltati, sono spesso realizzati a raso rispetto al fondo stradale contiguo, in modo da ridurre al minimo i dislivelli, che sono comunque sempre curati con l'attenzione agli utenti più deboli. Piste tattili per ipovedenti continue, ovunque (non solo in Stazione o davanti all'Esselunga) e arredi urbani di ottima qualità, con numerose possibilità di sedute per chi desiderasse una sosta durante le lunghe passeggiate e punti di belvedere per ammirare gli scorci di maggior fascino (non solo per i turisti, ché la bellezza è per tutti e migliora la società). A Saragozza abbiamo anche trovato alcune postazioni attrezzate per incentivare il movimento attraverso la ginnastica dolce per ogni fascia d'età (panchine con pedali, attrezzi e pedane per esercizi, pannelli esplicativi...): una

sorta di parco orizzontale di evidente attrattiva, dato che l'intera nostra comitiva si è fermata, non resistendo alla tentazione di "provare il gioco". Ginnastica per tutti, obiettivo centrato!

Lo stato eccellente degli spazi per i pedoni si riflette nell'evidenza delle **persone per la strada**, tutte! Mai visti tanti deambulatori, un numero così alto di sedie a rotelle, bastoni e ausili vari. E non perché nei Paesi Baschi la popolazione a mobilità ridotta sia maggiore in percentuale rispetto che da noi. Crediamo che sia più alta solo la percentuale di quelli che possono

Tra le cose originali che ci è capitato di incontrare citiamo una **biciclettata** degna della nostra più riuscita Bimbibici. La "Bicicletada Popular Solidaria", evento organizzato e sponsorizzato da Bridgestone (sic!) ha portato in strada un fiume di famiglie con tantissimi bambini, anche piccini su biciclette minuscole, che hanno invaso il centro, completamente chiuso al traffico. Volendo dare fiducia ai numeri sui pettorali si trattava di circa 5.000 persone. L'organizzazione non era a cura di alcuna associazione e, al di là di un generico intento benefico, non rivendicava nulla né

ci mancherebbe. È un assunto che occorre tener presente ogni qual volta si visita un territorio, in ogni parte del mondo. In molti casi anche due città vicine possono differire in modo così radicale da indurre a pensare che non appartengano alla stessa regione.

Ma se si mettono insieme le suggestioni basche con quelle di chi ha visitato Madrid, Barcellona, Valencia o altre città spagnole, si ricava un'impressione di omogeneità nei fondamentali, una tensione verso un obiettivo finale che pare condiviso dall'intero Paese e che, al di là dei risultati più o meno veloci nell'implementare le soluzioni, rivela un buon grado di assimilazione dei principi di convivenza civile che stanno alla base del cambiamento. Un'**impostazione culturale**, quindi, prima ancora che infrastrutturale. Un elemento imprescindibile che non può non generare un cambiamento virtuoso. È importante trarne qualche buon esempio, pena restare indietro in questo cammino di civilizzazione oramai sempre più scontato in moltissimi stati dell'Unione. ●



aspirare ad una qualità di vita migliore, dove uscire di casa sia un diritto garantito e non un lusso per pochi.

I servizi di **trasporto pubblico** sono molto capillari con possibilità che spaziano dalla fitta rete ferroviaria agli autobus a lunga percorrenza (con bellissime e nuovissime autostazioni). Il nostro cicerone locale dice di averli provati tutti, trovandoli molto comodi ed efficienti. Anche a livello locale i servizi di superficie sono molto ben organizzati, con la presenza del tram a Bilbao e Saragozza. Il servizio di **bike-sharing** è presente in ogni città, abbastanza recente in tre casi su quattro. Il più nuovo si trova a Pamplona, è del 2021, con mezzi tutti elettrici, presenti in numero generoso (400 e-bike ripartite su 42 stazioni fisse per poco più di 200.000 abitanti). Di monopattini in giro non ne abbiamo visti: zero in servizio di noleggio, e anche pochissimi mezzi privati. Motorini nemmeno a parlarne: in Europa è una nostra caratteristica quasi esclusiva.

patrocinava cause particolari (a noi abituati alle manifestazioni pro o contro qualcosa è parso alquanto strano): più semplicemente si proponeva come un momento di festa in una giornata assolata e dal clima perfetto, un'espressione della bellezza del pedalare in allegria, tutti insieme. Purezza del ciclopensiero e... messaggio ricevuto! <https://www.bicicletadabridgestone.com/>

Concludendo ci è parso insomma di cogliere molti segnali che indicano che il cammino verso una nuova mobilità e una più moderna urbanistica sia decisamente più veloce che da noi, e che probabilmente abbia di molto accelerato negli ultimi anni. Qualcuno che ben conosce la Spagna mi ha messo in guardia: "Attento, Luciano, i Paesi Baschi sono una regione particolare, che per ovvi motivi storici e culturali non rappresenta l'intero paese. Sarebbe come se uno spagnolo, visitando il Trentino Alto Adige, pretendesse di aver visto l'Italia intera...". Per carità,



IN SELLA ALLA TRANSIZIONE.



#scelgolabici

iscriviti e sostieni FIAB

www.fiabitalia.it

Perché FIAB è così importante?

La Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta ha oltre 30 anni di storia e se piccoli o grandi comuni hanno più ciclisti e cicliste è anche grazie al lavoro quotidiano di volontari e volontarie. Da sempre interloquiamo con le amministrazioni di ogni livello e facciamo pressione perché rendano le strade più sicure e si promuova l'uso della bici, per trasformare le nostre città in luoghi vivibili, meno inquinati e a misura di persona. Chiediamo un cambio di passo importante nell'interesse di tutte e di tutti. Per questo abbiamo bisogno del vostro sostegno e della vostra partecipazione. Per questo è importante fare la tessera FIAB 2024, associarsi e unirsi alla campagna "In sella alla transizione" che mette l'accento sulla bici come strumento di cambiamento e di risposta alla crisi climatica.

PROGRAMMA 2024

Tanti eventi, tre ciclovacanze e forse una sorpresa ●●●●●●●●●● di **Giorgio Migliorini**

Il programma cartaceo 2024 ha richiesto quattro pagine in più sono quindi aumentati gli eventi. Abbiamo un'ampia scelta per tutte le esigenze ma se avete in mente qualcosa di interessante da proporre non tiratevi indietro, si può sempre inserire un evento fuori programma!

Stiamo anche già lavorando ad un possibile grande evento a sorpresa in ottobre, vi terremo informati. Qui di seguito intanto trovate la traccia delle tre ciclovacanze, anche quest'anno abbiamo qualcosa di nuovo da proporre.

Ciclovacanze

15-19 maggio

Adriatica 1- Dai Trabocchi alle Marche

Una delle più belle e ancora poco conosciuta ciclabile italiana è quella dei **trabocchi** che percorreremo per intero da **Vasto** ad **Ortona** passando dalla riserva di **punta Aderci**. Proseguendo verso nord da Francavilla al mare sarà tutto ciclabile attraversando **Pescara**, la riserva naturale di Borsacchio con la **Torre del Cerrano**, la bella località marittima di **Giulianova** fino ad entrare nelle Marche superando il **fiume Tronto**. Concluderemo con una visita alla bella **Ascoli-Piceno**, la città dalle cento torri. Tappe non troppo lunghe e qualche modesto dislivello solo il primo giorno, percorsi in ciclabile Accompagnatori Giuseppe e Luca.

10-18 agosto

Dall'arco di Augusto all'Arena sulle note di AIDA

Transfer in autobus da Verona, si sale in bici al confine italo-francese del **passo del Moncenisio** in discesa verso **Susa**. Ingresso a **Torino** lungo la ciclovia del **Po** al parco del Valentino. L'alta cupola antonelliana di San Gaudenzio a **Novara**, il ponte sul **Ticino** e il **canale Villoresi**. Il cuore di **Milano** sotto ferragosto, il canale leonardesco della **Martesana** fino all'**Adda**, la pedemontana lombarda del **Serio** e dell'**Oglio**, i panoramici vigneti della **Franciacorta** che accompagnano



dolcemente a **Brescia**. Un'escursione fino a **Salò** lungo la ciclabile Gavardina, le colline moreniche del **Garda** da cui ammirare il lago passando per **Desenzano**, il passaggio del Mincio per tornare infine a **Verona**. Tutto si svolge sul tracciato di **AIDA (Alta Italia da Attraversare)**, la ciclovia delle grandi città del nord Italia della quale percorreremo la parte ovest. È l'itinerario pensato per la ciclovacanza dell'estate 2024 di FIAB Verona, la (ri)scoperta di un nord-ovest italiano che non si potrebbe immaginare più ricco di suggestioni e bellezza. Tappe non troppo lunghe qualche dislivello altimetrico non ripido, molti percorsi in ciclabile. Accompagnatori Fabrizia e Marco.

19-22 settembre

Val Seriana, Val Brembana, Berghem de hura

Vicino a Bergamo ci sono due valli ciclabili, la **val Brembana** e la **val Seriana**. Percorreremo quest'ultima in

discesa, da **Clusone** fino a **Berghem de hura**. Lungo il percorso ci sono suggestive **"piscine naturali"** usate nei mesi estivi. La ciclabile della val Brembana passa da **San Pellegrino Terme** con i suoi palazzi e hotel in stile inizio novecento. La ciclabile sfrutta una ferrovia dismessa con numerose gallerie illuminate. Si sale dolcemente fra suggestivi paesaggi, sempre asfalto, fino a **Piazza Brembana**. Percorreremo anche la **"greenway del morla"** aggirando a nord Bergamo per salire poi a **Berghem de hura**. L'ultimo giorno passando da Sotto il Monte Giovanni XXIII attraverseremo il famoso **ponte di Paderno** per scendere lungo l'**Adda** fino a **Trezzo** e **Crespi d'Adda**. Vacanza a "margherita" sempre nello stesso hotel. Una sola tappa medio lunga, e dislivelli a bassa pendenza molti percorsi in ciclabile. Accompagnatori Giuseppe e Luca. ●

A RAVÈNA VALÉN (RAVENNA E DINTORNI)

di Luca Reani

Il nostro prode Giorgio in fase di programmazione delle ciclovacanze ha pensato bene di proporre un giro a petalo con base Ravenna, dove qualche tempo fa era stato anche organizzato un cicloraduno nazionale.

Quindi una ciclovacanza facile per la assoluta mancanza di dislivello ma intensa per i luoghi che avremmo visto e visitato.

Prima tappa con partenza dalla bella Comacchio con il suo caratteristico ponte e via verso le valli tra la laguna su strade prevalentemente sterrate che in realtà sono argini delle valli. Percorso che metterà a dura prova le coperture delle nostre bici e infatti dopo pochi chilometri abbiamo la prima di un numero di forature fuori dagli standard di una normale vacanza. Ma non tutto il male viene per nuocere, le soste aggiuntive sono sempre bene accettate dal gruppo di 40 ciclisti quali eravamo. Per rompere la "monotonia" di vedere in continuazione fenicotteri rosa che placidamente si fanno ammirare, arriviamo al primo traghetto che ci

consente di superare uno dei canali che ricorrono nelle valli di Comacchio. Subito dopo sosta pranzo in una ex casa del popolo di inizio novecento ora circolo Arci. Alla ripartenza la strada è così trafficata che un po' indisciplinatamente viene occupata interamente dalle nostre bici per qualche decina di metri prima di riformare un'ordinata colonna fino all'arrivo in albergo, non prima di avere traghettato un ulteriore canale.

Il secondo giorno partenza per Cervia. Appena usciti dalla città passiamo a fianco della basilica di Sant'Apollinare in Classe per inoltrarci nella pineta Primo maggio. Un bellissimo percorso di sei km interamente all'interno della pineta che ci porta al lido di Classe per vedere un mare di fine stagione. Alberghi deserti, qualche negozio aperto, quando solo qualche settimana prima era tutto un brulicare di gente. Per noi è ovviamente una cosa positiva altrimenti sai che slalom tra i villeggianti! Cervia invece ha ancora una veste vacanziera. Il suo bel centro con il magazzino del sale è ancora vivo. La sera prima un socio di Fiab Ferrara ci aveva parlato delle famose



Sant Apollinare nuovo



Valli di Comacchio



Fenicotteri

saline raccontandoci le storie di chi ci lavorava facendoci scoprire che il sale di Cervia è un sale “dolce”.

Ritorniamo con una piccola variante alla pineta Primo Maggio per ripassare dalla basilica di Sant'Apollinare ed ovviamente una sosta per ammirare i suoi famosi mosaici è d'obbligo.

Entroterra il terzo giorno. Lungo la ciclabile del fiume Lamone arriviamo a Russi dove visitiamo i resti di una villa romana che sono riemersi grazie ai lavori di sbancamento a fini commerciali nel 1950. La villa, che costituisce uno degli esempi meglio conservati di villa urbano-rustica dell'Italia settentrionale con bei pavimenti per la maggior parte in mosaico bianconero, era il centro di un podere agricolo.

Percorriamo altri argini di fiumi fino ad arrivare all'ecomuseo delle erbe palustri a Villanova di Bagnocavallo. Questi fiumi scorrono placidamente entro gli argini parecchi metri più in basso e sembra quasi impossibile che questa primavera abbiano riempito uno spazio così grande da provocare la tremenda inondazione che ha devastato il ravennate, inondazione della quale incredibilmente non è rimasta traccia.

Ci accoglie all'ecomuseo una pimpante accompagnatrice che ci rende partecipi della tradizione lacustre. All'interno il percorso museale offre un'esperienza unica fatta di oggetti, documenti, ricostruzioni topografiche, testimonianze filmate oltre che suggestioni sonore e visive



Sant Apollinare in classe



Galla placidia



Pavimenti villa romana

che contribuiscono a restituire la complessità dell'ambiente vallivo, dei modi di vivere della sua gente, delle sue tradizioni e della sua economia rurale. È incredibile quanti oggetti di uso comune, dagli utensili per i lavori in campagna agli usi domestici alle famose borse di paglia e i cappelli, si possano realizzare con delle “semplici erbe”. Un

tempo la lavorazione di queste erbe rappresentava una fetta importante del reddito della zona fino all'arrivo della plastica e delle fibre sintetiche.

A Villanova un cimitero dei caduti canadesi della seconda guerra mondiale ci porta alla memoria del sacrificio di ragazzi venuti dal nuovo mondo per la nostra libertà.

Dopo un tuffo nella storia contadina non potevamo esimerci di tuffarci il quarto giorno dentro la storia artistica che contraddistingue Ravenna, ovvero i suoi meravigliosi mosaici.

Il mausoleo di Galla Placidia, la basilica di San Vitale, la basilica di Sant'Apollinare nuovo, il battistero Neoniano, luoghi che non hanno bisogno di presentazioni e che sono imprescindibili da visitare a Ravenna senza dimenticare poi la tomba del sommo poeta Dante Alighieri.

Questo ultimo giorno, complice forse il breve percorso, ci ha risparmiato, per fortuna, l'ennesima foratura. Una vacanza che ha rispettato in pieno le aspettative e forse le ha anche superate, ma con l'organizzazione Fiab Verona, ovviamente, non poteva che andare così! ●



Comacchio

PROTAGONISTA LA NATURA di Adalberto Minazzi

Due gite da ricordare nella densa annata 2023 di FIAB Isolabici

Una quarantina di soci del gruppo Fiab di Isola della Scala – molto più numerosi di quanto ci si aspettasse - si sono ritrovati per la cena sociale, presente anche il presidente provinciale. E' stata l'occasione per il presidente isolano Gianfranco Patuzzi di fare una carrellata sull'attività dell'anno appena trascorso e sui progetti futuri. Le uscite settimanali, più di quaranta, sono state certamente il momento di aggregazione sociale più importante e saranno il fulcro dell'attività organizzativa anche per il 2024. Si affiancheranno naturalmente alle iniziative provinciali e nazionali cui i soci di Isola hanno partecipato sempre in buon numero.

La serata ha permesso di rivivere alcune delle gite giornaliere che più di altre sono destinate a restare nella memoria. Come l' "immersione nella natura" che da Tregnago ci ha portato a Giazza. Questa ciclabile, inaugurata solo nel giugno scorso, attraversa i territori dei comuni di Cogollo, Badia Calavena e Selva di Progno.

E' lunga una quindicina di chilometri, l'asfalto è perfetto e sale dolcemente



con pendenze tra l'1 e il 2 per cento; c'è uno strappo finale prima di arrivare nella piazza di Giazza per sollecitare un po' i muscoli e controllare il rendimento delle batterie nelle "assistite".

Il verde che, dapprima timido, si fermava ai bordi della pista, pedalata dopo pedalata diventa quasi avvolgente e i fiori selvatici fanno fatica a trovare

uno spiraglio nel colore dominante.

C'è anche l'accompagnamento sonoro; per lunghi tratti la pista è affiancata da un indisciplinato e rumoroso torrente che soffoca il cicaleccio del gruppo, favorito dalla mancanza di tratti troppo impegnativi.

Ed ecco la graziosa piazza del paese. Una sosta è d'obbligo prima di



raggiungere la zona ristoro un po' più avanti. Certo per ammirare il caratteristico complesso, ma anche per fare una visita al negozio di specialità gastronomiche della zona. Il re è indubbiamente il formaggio.

Le origini – si dice – risalgono all'insediamento dei Cimbri nella zona, per concessione del vescovo di Verona, attorno alla metà del 1200. Il cimbro è un formaggio vaccino di pasta semicotta, molto saporito.

Naturalmente si è evoluto nei secoli e se ne possono gustare diverse varietà da quello stagionato stravecchio a quello con salvia e rosmarino, a quello invecchiato avvolto tra le foglie di noce per citarne solo alcune. Il parco per la sosta è stato ancora una volta il palcoscenico di "master chef" Angiolino che stavolta ha proposto come piatto forte i tortellini di Valeggio. Poi, dalle borse che gli organizzatori hanno portato agganciate alle biciclette, sono venuti fuori salami, formaggi, vino, dolci. Un'abbuffata, ma tanto il ritorno era tutto in discesa.

Se la gita a Giazza è stata un'immersione nella natura un'altra da ricordare è quella, nella provincia di Vicenza, che ci ha dato un significativo insegnamento.

> *Le uscite settimanali, più di quaranta, sono state certamente il momento di aggregazione sociale più importante e saranno il fulcro dell'attività organizzativa anche per il 2024*

Siamo partiti da Lonigo dove ci ha accolto il gruppo FIAB vicentino. Abbiamo imboccato subito uno spettacolare percorso, non proprio facile perché si snodava sui colli Berici. Salite e discese si alternavano con continuità: non facevi in tempo a riprendere un po' di

fiato che dovevi ricominciare a spingere sui pedali o chiedere il massimo aiuto alle batterie delle "assistite", sempre con il timore che si esaurissero prima di raggiungere il traguardo finale. La meta era la valle dei mulini di Mossano. Dopo l'asfalto, un tratto di sterrato, poi un deviazione attraverso un prato e siamo arrivati: una magia!!! Quello che la ha creata è un piccolo corso d'acqua, poco più di un ruscello dalle rive rivestite da rigogliose calle bianche.

Il primo mulino azionato dalla forza dell'acqua pare sia stato costruito in questa zona addirittura nel dodicesimo

secolo. Molti altri lo hanno seguito e nel momento di maggior utilizzo si contavano almeno dodici impianti alcuni dei quali hanno lavorato sino alla metà del secolo scorso. Ci siamo subito fatta la domanda: come poteva un ruscelletto alimentare tanti opifici? La risposta – ci hanno spiegato - era nelle ruote enormi e molto pesanti che potevano lavorare anche con pochissima acqua. Dopo anni di abbandono, alcuni dei mulini sono tornati a nuova vita, trasformati in deliziose villette colorate da vasi di fiori mantenendo tuttavia, restaurate, il simbolo e la caratteristica della zona: le spettacolari ruote in legno.

> *Percorsa la nuova ciclabile tra Cogollo, Badia Calavena e Selva di Progno: una quindicina di chilometri inaugurata a giugno scorso*

Sosta in un vicino agriturismo e poi di nuovo salite e discese per completare il circuito che ci ha riportato a Lonigo. Con un prezioso ricordo in più: il contatto con un mondo contadino ormai scomparso ma che sapeva utilizzare al meglio senza consumarle le risorse offerte da madre natura. ●



ALLA SCOPERTA DELLA PADOVA INVISIBILE - IL PROGETTO

di **Francesca Chiogna**

Ospitiamo con piacere l'intervento di Francesca Chiogna di FIAB Padova, che illustra in dettaglio come viene organizzata una riuscita e apprezzata iniziativa per portare le persone a visitare in bicicletta le bellezze della città patavina.

Mesi invernali: freddo pungente, giornate corte, giacconi pesanti. Che fare? Il programma gite ormai è finito e le occasioni di trovarsi sono prevalentemente al chiuso, tra serate culturali settimanali o qualche uscita a piedi. Allora nasce un'idea: perché non organizzare delle cicloescursioni brevi in città a tema culturale? Ci sono tanti posti sconosciuti a Padova, come d'altronde in ogni città, dietro a portoni solitamente chiusi, o storie di cui si sono perse le tracce nel tempo, ma che girando con il naso all'insù e con l'aiuto di una guida si possono riscoprire. La bicicletta permette di girare agevolmente per le strade urbane e coprire in breve tempo distanze che neanche con un passo veloce sarebbero percorribili a piedi. Oltretutto si fa del sano movimento, perché si sa che d'inverno si diventa più pigri e spesso la bicicletta finisce parcheggiata in garage. Se poi si presentano i ciclisti urbani occasionali, abituati a pochi chilometri (diversi dai quelli abituali dell'associazione), allora a maggior ragione l'idea può funzionare. Si sta parlando

del lontano 2010, quando per i mesi tra gennaio e febbraio alcuni soci misero a disposizione sé o i propri contatti per creare ogni domenica un tema diverso, un filo conduttore dell'evento. Così è nata l'idea della manifestazione "Alla scoperta della Padova invisibile, le domeniche invernali in bicicletta... e con curiosità".

Da allora poco è cambiato se non che si è perfezionato un protocollo diviso sostanzialmente in tre fasi: quella della programmazione e promozione del progetto, una di organizzazione delle singole giornate e l'ultima a consuntivo del progetto. Con la pandemia, che ha ridotto l'edizione 2020, cancellando le ultime date, dal 2021, vista ancora la situazione precaria e poi per opportunità, la manifestazione adesso si svolge nelle domeniche di novembre.

Quella del programma è la parte che deve partire per tempo, per mettere sul tavolo i temi e le figure da coinvolgere (guide, contatti o richiesta formale dei permessi per entrare in siti particolari). A volte può essere utile tenere da parte delle idee di riserva,

anche per le eventuali edizioni successive. Gli argomenti che più attirano sono quelli che riguardano la storia locale, che possono spaziare su un'epoca, un fatto storico, un quartiere o un personaggio della città.

La base di partenza è fissare le tempistiche entro cui si vuole rimanere e il chilometraggio massimo indicativo. Il progetto di FIAB Padova prevede di rimanere entro i dieci chilometri di lunghezza, all'interno del territorio comunale o appena limitrofo, e con una durata di poche ore, di solito la mattina, ma può funzionare anche al pomeriggio. È un obiettivo adeguato per coprire una buona parte di territorio, lasciando anche il tempo necessario per le singole tappe, con la relativa spiegazione della guida.

Anche la regolarità del punto di ritrovo è una costante delle giornate, con la scelta ormai decennale di Prato della Valle, un punto centrale della città, agevole da qualsiasi direzione si prenda e spazioso a sufficienza per non creare intralcio al momento del raduno e della partenza.

Un parametro utile per valutare a spanne le tempistiche per le varie fasi della giornata è considerare una velocità media del gruppo di 10-12 km/h, tra fermate e ripartenze agli incroci/attraversamenti. Per ogni sosta, tra posizionamento ed eventualmente messa in sicurezza delle biciclette, raccolta del gruppo e preparazione degli oratori, si è visto che ci vogliono dai cinque ai dieci minuti, a seconda della numerosità del gruppo (difficilmente meno di una cinquantina di partecipanti per volta), e altrettanti alla ripartenza. In ogni sosta, dopo l'introduzione del luogo e la spiegazione, da qualche anno il tutto avviene anche con il supporto di due attori che rendono l'esperienza più immersiva attraverso le letture di articoli dell'epoca o altri brani legati al tema del luogo. Non



manca poi la parte delle domande rivolte dai presenti incuriositi che arricchiscono le informazioni e così facendo ogni tappa difficilmente dura meno di 20-30 minuti.

Spesso la tappa finale è prevista in un luogo al chiuso, più lunga delle altre, molto apprezzata visto il periodo invernale e le temperature rigide. Quindi da una semplice somma tra il tempo per percorrere il tracciato alla velocità media e quello necessario per ogni sosta, si può già farsi un'idea del numero di tappe possibili e/o le distanze massime per rimanere nella durata prefissata.

Di solito quattro soste così strutturate sono già sufficienti per coprire i dieci chilometri nella durata prefissata. Individuati i luoghi più adatti per il tema, il percorso di ogni giornata viene quasi da sé, unendo i puntini come in un gioco di enigmistica, ovviamente rispettando il codice della strada.

Nelle prime edizioni l'evento di apertura della rassegna era riservato ai soci FIAB, a partecipazione gratuita, con lo scopo di incentivare il rinnovo della tessera, visto che si svolge durante l'inverno, periodo di tesseramento, mentre nelle date successive la partecipazione veniva aperta a tutti. Nelle ultime due edizioni l'associazione ha partecipato e vinto dei bandi indetti dal Comune, per cui la gratuità è stata estesa a tutti e per tutta la durata della manifestazione.

Una volta definito il progetto, si parte con la promozione. Con semplici programmi di grafica anche online (per esempio Canva o Microsoft Designer), si prepara il volantino, con le informazioni fondamentali, quali date, punto e orario di ritrovo, una spiegazione di massima per incuriosire ed eventualmente il contributo di partecipazione per coprire l'assicurazione e le spese.

In questa fase, la richiesta del patrocinio del Comune può essere un valore aggiunto, visto che è un'iniziativa che riguarda la cittadinanza. Questo permette la distribuzione anche in luoghi pubblici. Un volta stampato il volantino (ci sono siti online che stampano in tempi rapidi e a cifre abbordabili), si passa alla distribuzione del cartaceo nei luoghi della città più frequentati (quartieri, biblioteche, URP, esercizi commerciali, ecc.). Una serata di presentazione a ridosso della prima data può essere utile per introdurre il progetto, con immagini e materiali che non potrebbero essere esposti durante le bicicletate. La creazione dell'evento sulla propria pagina Facebook è un altro canale valido per raggiungere più persone. Nei giorni subito antecedenti viene comunicato alla polizia municipale il percorso, la successione delle vie interessate, per verificare che non vi siano sovrapposizioni con altre manifestazioni, e apportare eventualmente i dovuti aggiustamenti.

Per ogni singola giornata la procedura seguita non è molto diversa da quella di una

normale gita. Dopo aver definito il gruppo dei volontari (individuabili tramite gilet, spillette, bandiere o altro segno distintivo), per ogni domenica si assegnano i compiti necessari per lo svolgimento della giornata, condividendo con tutti il percorso. Utile è la creazione di una chat per le comunicazioni rapide. Al momento del ritrovo almeno due persone saranno dedicate alla raccolta dei nomi dei partecipanti ed eventualmente del contributo. Per accompagnare il gruppo servono guida, scopa (possibilmente in collegamento con delle utili radioline) e supporti vari per presidiare, anche a staffetta, gli attraversamenti. Nelle soste sono molto apprezzati microfoni e amplificatori per agevolare l'ascolto, che necessitano almeno di una persona dedicata per la loro gestione e trasporto. Si può prevederne il noleggio con un service, oppure acquistarli come investimento per occasioni future.

L'ultima parte riguarda la parte burocratica dello scarico delle assicurazioni giornaliere di volta in volta e alla fine la raccolta di tutti i giustificativi di spesa per concludere la rendicontazione. Quest'ultimo passaggio diventa necessario in caso di contributi esterni, come i bandi. Alla fine del progetto rimane la soddisfazione di aver visitato luoghi di un certo interesse e magari poco conosciuti, di aver incuriosito i partecipanti sulle altre nostre attività e aver contribuito a mettere in sella tante persone tutte insieme, per dimostrare che esiste un altro modo per muoversi in città. ●





I “LUOGHI DEI TIEPOLO”: UNA RETE DI MERAVIGLIE DA PEDALARE

di **Morena Pavan** (FIAB Mirano - Riviera del Brenta) e **Alberto Sbrogì** (Circolo ACLI Mirano)

La rete Luoghi dei Tiepolo è un'iniziativa nata nel 2021 con l'intento di mettere in risalto il grande patrimonio artistico e culturale prodotto da una delle più insigni famiglie di artisti veneziani, con un occhio di riguardo per la fruizione con la mobilità sostenibile e in particolare con la bicicletta.

I Tiepolo - Giambattista, Giandomenico e Lorenzo - vissero nel XVIII secolo. Giambattista, maestro del Rococò, decorò ville e palazzi con la tecnica dell'affresco e impreziosì diverse chiese della Serenissima Repubblica di Venezia, guadagnandosi la reputazione di uno dei migliori pittori del suo tempo. Suo figlio Giandomenico lavorò col fratello Lorenzo nella bottega del padre, e si distinse per uno stile più intimo e umoristico, ritraendo scene di vita quotidiana e personaggi comici. Le opere dei Tiepolo, con la loro maestria tecnica e il contributo alla tradizione artistica veneziana, hanno lasciato un'impronta duratura nella storia dell'arte.

I loro lavori, apprezzati e ricercati in tutta Europa, sono presenti sul territorio nel nord d'Italia, a Würzburg in Germania

e a Madrid in Spagna, oltre che nei più importanti musei in tutto il mondo. Ne consegue che per conoscere al meglio i grandi artisti veneziani è necessario viaggiare. Solo così si può apprezzare la loro grande eredità artistica.

A tale scopo, l'obiettivo dei Luoghi dei Tiepolo è proprio quello di creare una rete di interscambio sostenibile tra le tante piccole e grandi realtà che ospitano testimonianze dell'intensa attività degli artisti veneziani. Altrimenti detto, l'idea è di riunire, all'interno di una progettualità condivisa, i luoghi che conservano le opere dei Tiepolo sviluppando tra essi degli itinerari turistico-culturali percorribili in bicicletta. Al progetto hanno aderito già trentasei realtà diverse

tra luoghi, comuni e associazioni; nel Veneto, in Friuli Venezia Giulia e Germania. Tra queste realtà segnaliamo la presenza della FIAB Mirano - Riviera del Brenta, molto attiva nel veneziano, e la recente adesione della Ciclovía AIDA, che ha scelto proprio la Riviera del Brenta come itinerario naturale per spostarsi tra Padova e Venezia. Così nel 2023 sono nate le prime iniziative per individuare percorsi ciclabili che colleghino i luoghi tiepoleschi.

A maggio, con un'iniziativa promossa da FIAB Mirano - Riviera del Brenta, sono stati inaugurati i primi tre percorsi cicloturistici (tre itinerari ad anello da 35, 45 e 60 chilometri) che si sviluppano nell'entroterra veneziano e che collegano





quattro luoghi tiepoleschi: Mirano, Mira e Stra, in provincia di Venezia e Massanzago, in provincia di Padova. Il 14 maggio si sono iscritti a questo evento duecentocinquanta persone e, nonostante il tempo inclemente, in molti hanno completato i percorsi gustando il paesaggio di campagna, le strade della centuriazione romana e gli argini del Muson, del Naviglio Brenta e del Taglio.

A seguire si è avuta l'inaugurazione di un percorso ben più impegnativo: a giugno due ciclisti, Franco Minto e Renzo Masiero con il supporto di Alessio Dal Corso, Enzo Maretto e Nadia Zanoni hanno affrontato la Mirano-Würzburg. Più di ottocento chilometri in cinque tappe per raggiungere la città tedesca che contiene uno dei capolavori dei Tiepolo grazie a Karl Philipp von Greiffenklau, principe vescovo di Würzburg che diede loro l'incarico di affrescare la volta dello scalone della residenza. Con i suoi 670 metri quadrati, quello di Würzburg è il più grande affresco da soffitto al mondo. Il gruppo partito da Mirano è stato accolto nella città tedesca dal Prof. Damian

Dombrowski, direttore del Martin Von Wagner Museum e grande conoscitore dei Tiepolo oltre che membro del comitato di gestione della rete Luoghi dei Tiepolo.

Non poteva poi mancare il primo cicloviaggio sulle orme dei Tiepolo, organizzato lo scorso luglio dalla Fiab Mirano-Riviera del Brenta, con Würzburg che, questa volta, anziché meta diventa punto di partenza. Tra l'altro, fortuna vuole che la città tedesca sia anche l'inizio della celebre Romantische Strasse, uno dei percorsi cicloturistici più belli e amati d'Europa... Non poteva dunque esserci un percorso migliore da affrontare per le trentacinque persone che hanno partecipato all'iniziativa. Il trasferimento fino a Würzburg è stato effettuato in bus. Terminato il viaggio di sabato, la mattina di domenica è stata dedicata alla visita della città. Nel pomeriggio il gruppo è stato accolto dalla direttrice della residenza, la Dott.ssa Susan Hoppe, arrivata appositamente da Monaco. I meravigliosi affreschi sono stati illustrati dal prof. Dombrowski che ha poi accompagnato i visitatori al museo che dirige per un

brindisi con vini locali e per incontrare il Sindaco che ha dato il benvenuto ufficiale nella città. Il lunedì la partenza in bici verso Füssen, destinazione finale del cicloviaggio.

Guardando al futuro, la rete dei luoghi Tiepolo continua a sognare in grande, con l'obiettivo di creare nuovi percorsi che abbracciano altre città europee. Questa iniziativa non è solo un tributo alla grandezza artistica dei Tiepolo, ma un invito a tutti gli amanti della bicicletta e dell'arte a unirsi a questa avventura in continua espansione.

In sella alle biciclette, gli appassionati possono ora percorrere strade cariche di storia e arte, unendo passato e presente attraverso la rete *Luoghi dei Tiepolo*. Questo connubio tra arte e mobilità lenta non solo celebra il patrimonio culturale, ma crea anche nuove strade per la scoperta e la connessione tra le comunità. Con ogni pedalata, la rete Luoghi dei Tiepolo invita a un viaggio indimenticabile, dove le passioni per l'arte e il cicloturismo si fondono in un'esperienza unica. ●

Per maggiori informazioni sul progetto si può consultare il sito <https://tiepolo.eu>, oppure contattare **Morena Pavan** (presidente di Fiab Mirano Riviera del Brenta, tel. 335.5988550) o **Alberto Sbrogiò** (presidente del Circolo Acli Mirano, tel. 338.3422733).

In particolare, per visualizzare le **mappe** e scaricare le **tracce gps** dei tre itinerari cicloturistici ad anello nel territorio veneziano (Mirano-Massanzago, Mirano-Massanzago-Stra-Mira e Mirano-Stra-Mira), nel sito <https://tiepolo.eu> cliccare in alto su **"Luoghi e itinerari dei Tiepolo"**, poi cliccare sull'icona di ciascuno degli itinerari presenti nella pagina.



TRADUNT

di Denis Maragno e Giancarlo Lovisari

5 nuovi anelli ciclabili +1 nel Polesine



Il Circolo culturale ARCI 2 giugno 1946, in collaborazione con FIAB, SlowFood, WWF, Assonautica acque interne Veneto e Emilia e il Centro Polesano di Studi Storici Archeologici ed Etnografici, grazie al bando cultura OnLife della Fondazione CaRiPaRo sta realizzando - ma quando ci leggerete avrà concluso - un progetto di proposta di visitazione lenta del Polesine (alto e medio) in modo innovativo e inclusivo.

Il progetto TRADUNT (Territorio, Risorse e Ambienti Disponibili con l'Uso delle Nuove Tecnologie) ha studiato 5 anelli ciclabili georeferenziati, lungo strade secondarie, più o meno equivalenti in lunghezza, di circa 50/60 km l'uno. Itinerari tangenti

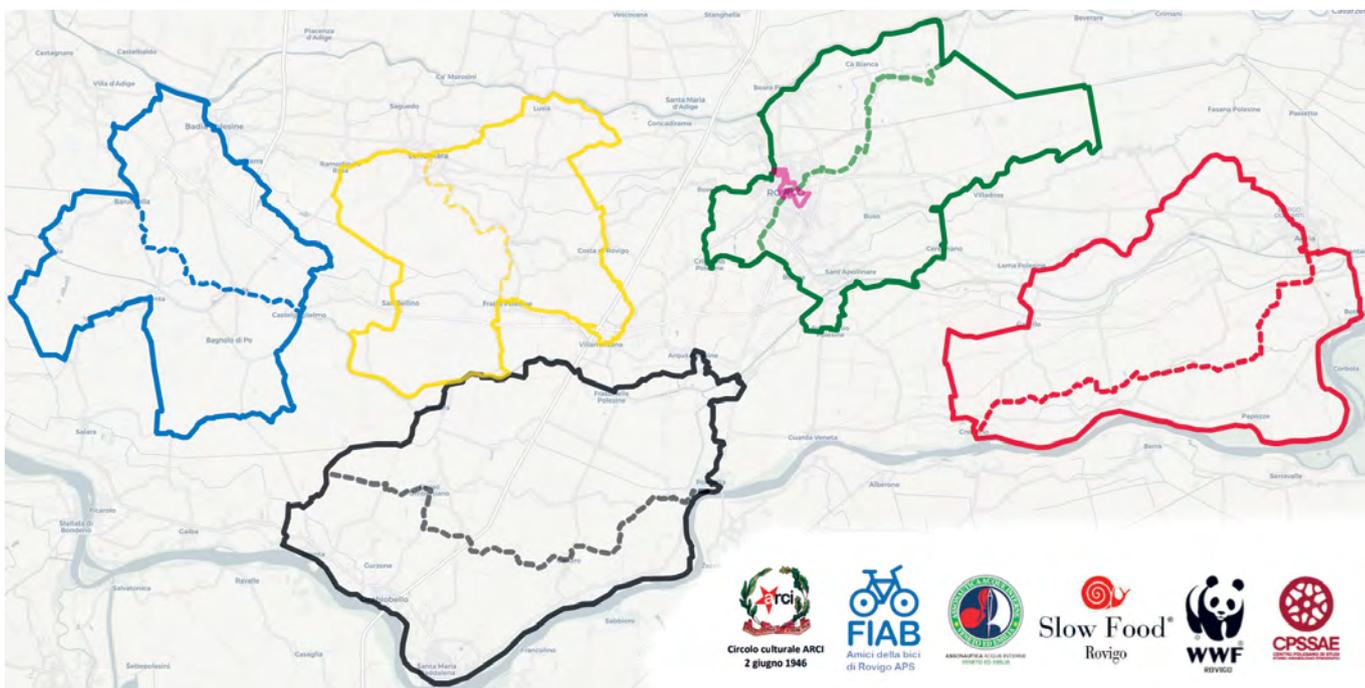
ai grandi itinerari che attraversano il Polesine. Ogni percorso interseca dei "punti di intermodalità" (ovvero stazioni dei treni e attracchi fluviali). Grazie a questi snodi il visitatore potrà o lasciare il percorso principale o scendere dal treno/barca per poi "immergersi" in un entroterra meno battuto da un punto di vista turistico ma ricco di piccoli grandi tesori e, concluso il cerchio, tornare al punto di partenza. Nel concreto si tratta di uno "stratagemma" per invitare a sostare più a lungo in Polesine per approfondirne la conoscenza.

L'ampia partnership ha permesso di creare una approfondita mappatura dei punti di interesse dei 5+1 percorsi (il sesto è dedicato alla città di Rovigo)

ovvero quelli relativi al patrimonio culturale, architettonico, storico, alimentare, naturalistico ed ambientale. Per ogni bene censito è stata preparata una scheda dedicata. Ne sono state preparate ben oltre 100 e per ogni scheda è stato realizzato un testo descrittivo contenente immagini e contenuti multimediali (audio e video) e infine un QR code che verrà posto fisicamente di fronte al bene permettendo al visitatore di approfondire leggendo ma soprattutto ascoltando la descrizione del bene. In concreto si tratta sostanzialmente di audio-guida diffusa su un totale di oltre 250km di itinerari. È forse proprio in questo concetto che troviamo il valore maggiore del nostro lavoro.

Infine verrà stampata in 5.000 copie una mappa generale dei percorsi di visitazione, che sarà resa disponibile presso i beni censiti e presso i Comuni e Uffici IAT, dove presenti. Inoltre verranno realizzati 3 momenti di presentazione del progetto stesso.

L'accesso a tale preziosa banca dati multimediale sarà possibile sia tramite il portale dedicato (www.tradunt.it) che attraverso la piattaforma digitale multimediale Bluetu.



CAMPAGNA ANTI-DOORING..... di Denis Maragno

Alle volte basta lo stimolo giusto, dato con disincanto anche in una semplice chat di whatsapp per generare la scintilla necessaria all'azione. E così da una suggestione, una riflessione rilanciata si è pensato di creare una piccola campagna ad hoc ovvero investire un po' di "eccedenze" di bilancio 2022 per realizzare degli adesivi che potessero, almeno provare, a contrastare la piaga del *dooring*.

Per chi fosse poco avvezzo agli inglesismi, la pratica del *dooring* è quell'azione nella quale il conducente di un mezzo a motore apre la portiera senza controllare se sta sopravvenendo un ciclista. Il risultato è presto detto, quando va bene grandi impropri quando va male sono ossa rotte e danni consistenti all'auto e alla bici [ecco anche un buon motivo per avere la RC del ciclista compresa nel tesseramento FIAB]. Come combattere questa piaga? Un comportamento che se tenuto durante l'esame di scuola guida comporta la bocciatura istantanea. L'idea "risolutiva" è semplice ed è simile a quella riguardante gli "angoli morti" per i camion ovvero un adesivo di promemoria che ricorda come si apre correttamente la portiera ovvero: con la mano destra!



L'occasione per lanciare la campagna è stato lo scorso 19 novembre in occasione della giornata mondiale in ricordo delle vittime della strada che da diversi anni vede impegnata FIAB Rovigo con dei momenti e delle azioni di sensibilizzazione sul tema. Nel corso della giornata abbiamo, oltre alla consueta pedalata nei luoghi protagonisti di incidenti mortali che hanno visto protagonisti utenti deboli della strada, realizzato un piccolo *flash-*

mob con l'accensione di 22 lumini sulla scalinata della Gran Guardia in ricordo di tutti i morti sulle strade polesane nel 2022, lo stesso numero del 2021. Con l'occasione si è presentato alla stampa il progetto degli adesivi *anti-dooring* che hanno trovato il sostegno dell'AIFVS (Associazione Italiana Familiari Vittime della Strada) e il patrocinio di ACI Rovigo. In conclusione il progetto vuole provare ad inserirsi nel tema della sicurezza stradale, dove spesso si parla di educazione stradale senza aver chiaro in mente dove andare a parare. Nel nostro piccolo abbiamo puntato ad un tema specifico dove solo l'educazione (e la consapevolezza) possono essere efficaci. ●





El Canton Verona park

La prossima Amministrazione comunale di Verona dovrà creare un nuovo Assessorato, quello all'Immobilità. Entrare in città, il sabato e la domenica, in questi tempi di banchetti, è quasi impossibile.

Nelle settimane di dicembre il traffico cittadino raggiunge il parossismo, ma negli altri periodi dell'anno la situazione non è molto migliore.

Le rare volte che mi arrischio ad andare in città con l'automobile, vado dritto nei parcheggi coperti, con le conseguenze del caso.

Cercare parcheggio lungo strada è un'impresa al limite della disperazione. Qualche anno fa, una sera d'inverno, dovevo partecipare ad una riunione in sede. Dopo un quarto d'ora di inutili ricerche di un posto libero, ho rinunciato alla riunione e sono tornato a casa. Mi veniva letteralmente da piangere. Alla faccia della crisi, ci sono sempre più auto in circolazione e sempre più ingombranti.

Finiremo per buttare giù le case per fare parcheggi?

Una comunità normale dovrebbe porsi la domanda: è giusto, logico o funzionale questo modo di (non) muoversi? È corretto dedicare ogni spazio della città all'auto, in movimento o ferma? Noi pensiamo di no ma, evidentemente, la maggior parte dei cittadini non la pensa così.

Una ricerca dell'ISFORT, Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti, calcola che gli spostamenti degli italiani in auto, nel 2023, sono stati per il 29,5% sotto i 2 chilometri e per il 44,9% fra i 2 e i 10 chilometri.

Tutti spostamenti che si devono fare assolutamente in auto? Secondo le mille e una scusa di cui ho già parlato, sì, secondo la realtà no. Ma anche se fossero spostamenti obbligati, sappiamo benissimo che fino a 2, 3 o 4 chilometri ci si può spostare a piedi e fino a 10 chilometri la bicicletta, in città, è il mezzo più veloce. A piedi e in bicicletta, poi, si guadagna in salute, gratis.

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