

RUOTALIBERA



Giornale degli Amici della Bicicletta
Via Spagna, 6/8 - 37123 Verona

RUOTALIBERA n.15 Dicembre 1988

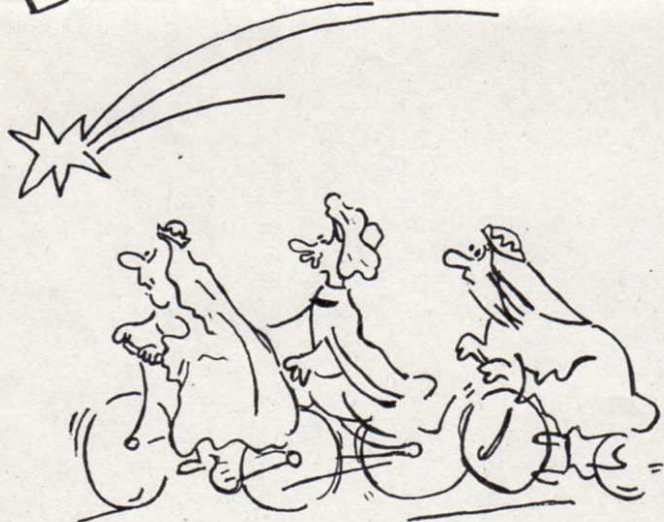
Rivista Trimestrale. Spedizione in abbonamento postale gruppo IV/70. Registrazione del Tribunale di Verona n.664 del 16.9.1985. Fotocomposizione in proprio. Stampa: Nuovo Copiastile, Verona. Utilizzazione libera di testi citando la fonte. Direttore responsabile: Valeria Benatti. Redattore poco responsabile: Enrico Girardi.

ATTENZIONE! IN CASO DI MANCATO RECAPITO rinvia all'Ufficio P.T. di Verona per la restituzione al mittente che si impegna a corrispondere il diritto fisso.



Stampato su carta riciclata 100%

BUON NATALE
BUON ANNO



ASSEMBLEA ANNUALE ADB

SABATO 11 FEBBRAIO ore 15.00
saletta del Centro di Medicina dello Sport
VIA SS. TRINITA' n.7

Programma:

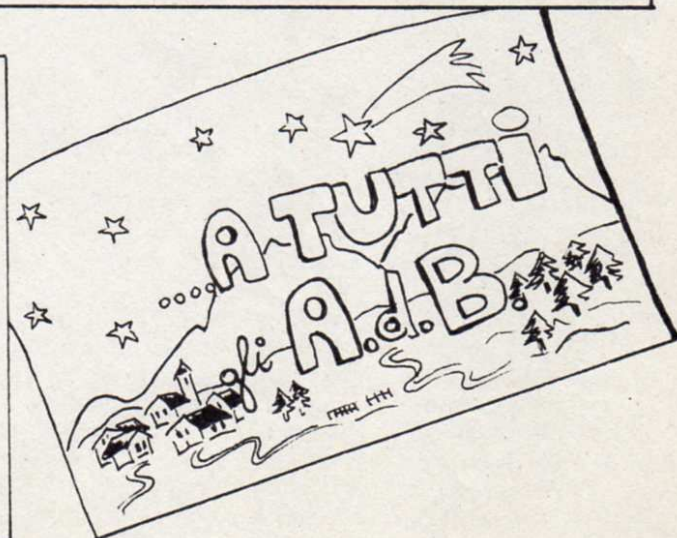
- 1) Introduzione del presidente sul consuntivo dell'annata 1988 e relazioni varie da parte di membri del direttivo.
- 2) Attivita' di animazione. Ovvero come lavorare divertendosi e perseguendo i seguenti obiettivi:
 - a) conoscersi
 - b) definizione attivita' AdB prioritarie per il 1989
 - c) definizione modalita' d'intervento
- 3) Elezione del direttivo AdB per il 1989
- 4) Consegna tessere onorarie per il 1989 (e premio Attila)
- 5) Rinfresco.

Caro socio. non mancare!

PROIEZIONE DIAPOSITIVE SUL CICLOTURISMO

Le proiezioni di ottobre e novembre hanno avuto un buon successo: noi continuiamo questa nuova iniziativa con questi appuntamenti (ore 21 in via Spagna 8):

- MARTEDI' 24 GENNAIO: Portogallo (Emanuela Chignola)
MARTEDI' 21 FEBBRAIO: Olanda (Otello, Massimo, Maurizio, Fabio e Marco Passigato)
MARTEDI' 21 MARZO: in mountain-bike a Palmaria. sul Montisola. al Lago Lagusel (Isabella Saponaro)



PISTE CICLABILI

Come al solito vi informiamo su come prosegue la nostra battaglia per ottenere piste ciclabili a Verona. Vi abbiamo già espresso in luglio, nel numero 13 di Ruotalibera, le nostre perplessità sul piano di piste ciclabili presentato dall'Assessore all'arredo urbano Adami in occasione di una serata da noi organizzata nell'ambito della settimana delle due ruote. Un piano che non era stato progettato da esperti e che risultava incompleto, discontinuo e che proponeva piste ciclabili quasi esclusivamente su strade molto trafficate.

Abbiamo successivamente preparato una dettagliata contro-relazione al piano Adami e una proposta di modifica della delibera che sarebbe stata presentata in consiglio comunale cercando un compromesso tra le nostre esigenze di ciclisti quotidiani e quelle dell'amministrazione comunale.

Alcuni nostri soci possono forse essere rimasti sorpresi dalla nostra opposizione ad un piano di ciclopiste proposto dall'amministrazione comunale: se non altro è la prima volta che si pensa alla costruzione di piste ciclabili! Abbiamo molto discusso fra di noi sulla posizione da prendere ed è stata ben presente la tentazione del "piuttosto che niente...". Poi ci siamo accorti, vedendo ciò che è accaduto in altre città che la costruzione di ciclopiste non ben progettate si è rivelata assolutamente controproducente per i ciclisti: il fatto che non siano usate (perché progettate e costruite male!) diventa poi un comodo alibi per non costruirne altre e abbandonare quindi ogni tentativo per una politica pro-bicicletta.

Abbiamo quindi deciso di far "sentire il nostro fiato sul collo degli amministratori cittadini": qualche uscita con il tavolino in Via Mazzini ci ha permesso di raccogliere 1300 firme di richiesta di piste ciclabili; firme che sono state consegnate al sindaco alla vigilia della discussione in consiglio comunale insieme all'invito a ridiscutere tutto il piano. Il giorno in cui doveva avvenire la discussione abbiamo riempito le tribune del pubblico in municipio; in conclusione, anche a seguito di disaccordi nella maggioranza, il piano non è stato discusso ed è stato rimandato in commissione!

Una piccola grande vittoria, (non accade quasi mai che una delibera precedentemente approvata in Giunta non sia proposta in consiglio comunale).



In commissione il Piano è stato ridiscusso, Adami ha riconosciuto di dover proporre anche una seconda fase del progetto che riguarda i collegamenti fra le ciclopiste principali, e anche se il progetto non è stato affidato, come da noi richiesto, ad un esperto, ci sarà un consulente esterno che darà una supervisione

a ciò che propongono i tecnici del comune.

Anche se non sono state accettate tutte le nostre richieste, ci sono stati alcuni miglioramenti. Probabilmente entro la fine dell'anno, o al più in gennaio, ci sarà l'approvazione del consiglio comunale, ed infine l'inizio della costruzione delle ciclopiste (più o meno in periodo pre-elettorale!)

Nostro compito sarà sempre quello di verificare, controllare e, possibilmente cercare di modificare a nostro vantaggio l'operato dell'amministrazione. Già pensiamo di ricorrere anche a strumenti giuridici in casi estremi (possibilità di diffide nel caso in cui le ciclopiste siano palesemente inadeguate e pericolose).

Dobbiamo continuare a lavorare in questo senso; la strada è ancora molto lunga, abbiamo bisogno dell'aiuto di tutti voi!

E I POLITICI?

È interessante riportare il comportamento dei vari consiglieri comunali che hanno mostrato di condividere, almeno in parte, le nostre idee.

Il più attivo è stato ed è Daniele Avesani, della Lista Verde, che, a volte, è anche venuto alle nostre riunioni per conoscere meglio il problema e aiutarci a capire quello che stava succedendo all'interno del "palazzo". Per il giorno del dibattito nel consiglio riporterà le nostre critiche e illustrerà le nostre idee, ma non solo, si farà anche promotore di alcune altre proposte a favore delle due ruote.

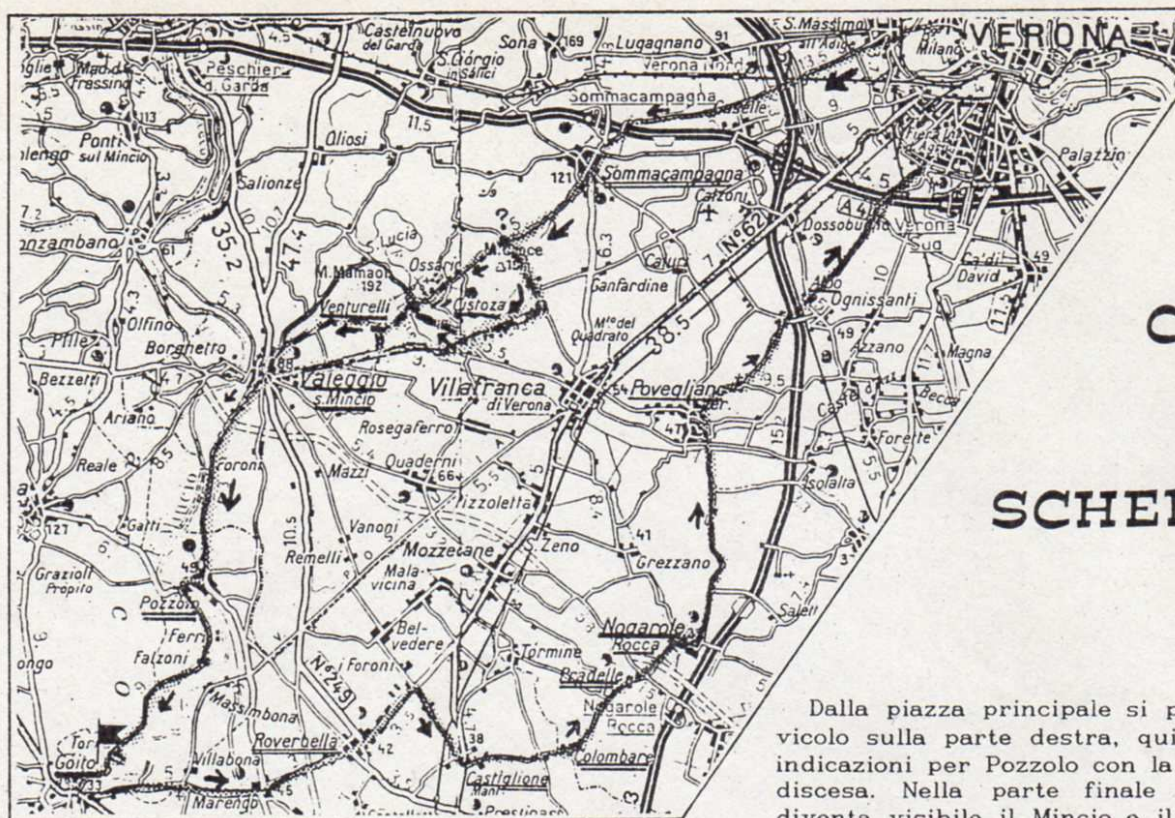
Anche Genovese e Gabanizza (del PCI) approfitteranno del dibattito sulle ciclopiste per appoggiare le nostre rivendicazioni e per fare delle loro interessanti proposte.

Se alcuni consiglieri di opposizione sono con noi, il nostro problema è di trovare appoggi anche nella maggioranza.

Il PSI, contattato con un veloce incontro con il capogruppo, ci ha assicurato il suo appoggio. Anche se questo è il partito del ministro Tognoli, che ha presentato una legge per finanziamenti per la costruzione di ciclopiste, la sua sensibilità a Verona sulle nostre idee è ancora tutta da verificare. Se da una parte il loro appoggio è stato determinante nel richiedere il rinvio in commissione della delibera, dall'altra hanno poi accettato i pochi miglioramenti illustrati da Adami senza battersi per alcune nostre specifiche richieste. Con loro vogliamo incontrarci ancora e più a lungo per una verifica su possibili convergenze.

Oltre al PSI, in maggioranza ci resta il solito Assessore allo Sport Rugiadi (DC), che però certe volte ci sembra un po' troppo accomodante con Adami e quindi un po', come dire, ambiguo. Con lui abbiamo un debito di riconoscenza per quel che riguarda le sue continue esortazioni a ricordarsi dei ciclisti. Ma certamente, o perché gli manca il tempo, o perché non vuole mettersi contro un assessore del suo stesso partito, ci è sembrato assai poco presente nel dibattito "tecnico" riguardante le ciclopiste.

Stefano Gerosa



**"Alla scoperta del Basso Mincio
e dell'alta provincia di Mantova"
di Alessandro Troiani**

Lunghezza: km 90 ca

Percorso: senza particolari difficoltà

Questo percorso tocca i paesi di Valeggio e Custozza, già descritti negli aspetti storici e gastronomici nella scheda pubblicata su Ruotalibera n.13, alla quale vi rimandiamo.

Partendo da San Massimo (Via Brigata Aosta) e proseguendo dritti si arriva a Sommacampagna. Dopo una fermata per vedere la villa Dalla Vecchia si prende la strada per Custozza: sono 5 km di leggera salite in mezzo ai vigneti che invitano ad una sosta per degustare l'ottimo vino locale, tra i più rinomati della provincia.

Ripartendo s'imbocca la strada a fianco del campo sportivo e dopo 500 m di discesa si svolta a destra e percorrendo una leggera salita di 2 km si arriva a Santa Lucia in Monti. Proseguendo s'incrocia al strada per Valeggio, si svolta a sinistra e dopo un percorso prevalentemente pianeggiante si arriva in paese.

[Per chi non volesse fare le salite c'è un percorso alternativo. A metà strada fra Sommacampagna e Custozza, in località Staffalo, si svolta a sinistra e, dopo 1 km, a destra, seguendo una stradina si attraversa Pozzomoretto e si continua per la strada asfaltata. Arrivati ad un altro incrocio, non proseguiamo per Valeggio perché la strada è trafficata, ma svoltiamo a destra sulla Villafranca-Custozza, proseguendo poi al bivio più avanti per Santa Lucia in Monti, quindi, alla prima stradina sulla sinistra, appena passato un ponticello, si svolta nuovamente, e con una leggera salita di 200 m si attraversa la contrada Caselle di Valeggio. Più avanti si svolta a destra per Venturelli, dove, ritrovato l'asfalto si arriva a Valeggio.]

Dalla piazza principale si prosegue lungo un vicolo sulla parte destra, quindi si seguono le indicazioni per Pozzolo con la strada in leggera discesa. Nella parte finale di questo tratto diventa visibile il Mincio e il selciato della ex-ferrovia lungo la quale verrà realizzata la tanto attesa pista ciclabile.

In paese arrivati alla piazza si svolta a destra, si attraversa il fiume, si svolta nuovamente a destra e subito dopo a sinistra, seguendo le indicazioni per Goito.

La meta è un isolotto vicino alla frazione Torre, superata la quale la strada è affiancata sulla sinistra da pioppeti; quando il filare si interrompe, in corrispondenza di un prato vicino al fiume, si risvolta a sinistra e, seguendo una stradina bianca per circa 200 m e superati due ponticelli si arriva all'isolotto. La zona è proprietà privata ed è quindi opportuno segnalare la propria presenza quando vi si accede. L'isolotto è piuttosto grande e tranquillo, l'ombra è garantita da numerosi alberi.

Probabilmente la proprietaria in primavera aprirà un Agriturismo. Le specialità della zona sono: tortelli alla zucca, risotto con le rane, stufato d'asino, la torta sbrisolona, il tutto innaffiato dal rinomato vino locale.

Nel vicino paese di Goito, alla domenica c'è un animato mercato; si può inoltre vedere la Villa Masolini del 1500 con annesso parco; originariamente proprietà della famiglia D'arco, e passata nel 1830 agli antenati della proprietaria dell'isolotto.

Al ritorno si prende la strada per Mantova e dopo aver oltrepassato il Mincio si svolta a sinistra sulla provinciale per Roverbella (attenzione al traffico!). Arrivati a Roverbella si può visitare il palazzo Custozza-Falcinelli e la villa Gobio-Chauvenet. Proseguendo dopo 2 km si svolta a destra per Castiglione Mantovano: in questo tratto di strada vi sono anche delle zone coltivate a riso; arrivati in paese si possono ancora notare i torrioni e parte delle mura di un castello.

Si arriva sulla statale svoltando a destra e, dopo 300 m, la si abbandona a sinistra verso Colombare, quindi, passando da Nogarole Rocca, Povegliano e Alpo si rientra a Verona attraversando la ZAI.

SPECIALE VACANZE



Da Vienna a Vienna attraverso Ungheria e Slovacchia

di Enrico

Anche in vacanza la bici come mezzo di trasporto; non un viaggio propriamente cicloturistico, non un raid, ma una lenta immersione in luoghi, culture, modi di vita, modelli economici a noi completamente sconosciuti, con tutti i vantaggi che comporta un "viaggiare lento".

Renata ed io spediamo la bici alla volta di Vienna con un giorno d'anticipo sulla nostra partenza, abbiamo la sorpresa di arrivare assieme, con lo stesso treno. Sara' stato grazie all'improvvisato imballaggio, ma le bici, per fortuna sono assolutamente in perfetto ordine (ricordiamo che spedire una bici in qualsiasi posto d'Europa costa meno di 10000 lire).

Dopo aver speso tre giorni per visitare Vienna (niente male le piste ciclabili!) partiamo alla volta dell'Ungheria. La nostra prima meta e' Sopron, una bella cittadina distante circa 70 km. Passiamo la frontiera superando la lunga coda di automobili, per il visto aspettiamo solamente mezz'ora. A Sopron ci fermiamo per tre notti; questo sara' sempre piu' o meno il nostro ritmo: un trasferimento di circa 80-100 km e una sosta di due e tre giorni, durante la quale non mancava mai l'occasione per una pedalata (senza borse!) nei dintorni della nostra localita' di pernottamento.

Abbiamo dormito quasi sempre in casa da privati e la procedura era sempre la stessa: si andava all'agenzia turistica di stato (la IBUSZ), si chiedeva una stanza con la possibilita' di sistemare le bici (o garage o giardino), si compilavano un po' di moduli, ci si faceva scrivere l'indirizzo sul proprio visto, si pagava e si andava a cercare il posto. La gente che ci ha ospitato e' stata gentile e disponibile, si sono mostrati interessati a noi (non si vedono molti italiani lontano dai posti piu' turistici) e al nostro modo di viaggiare



L'Ungheria e' un paese con un'industria turistica molto sviluppata, la bicicletta permette di poter osservare e vivere realta' non facilmente accessibili a chi si muove ad una velocita' superiore. Si ha l'impressione di un paese che sta progressivamente abbandonando il modello socialista per privatizzare sempre di piu' l'economia; e naturalmente le differenze sociali vanno via via accentuandosi: accanto a persone che, vivendo a contatto con il turista occidentale, si sono velocemente arricchite, si trovano molti lavoratori dipendenti che pagano un affitto per la propria casa maggiore di un loro stipendio mensile.

Sopron, Koszeg, Szombathely, il Balaton (che ormai e' alla portata quasi esclusiva dei turisti occidentali a causa del vertiginoso aumento dei

prezzi), Veszprem e poi una lunga traversata fino a Kiskunfelegyhaza, (per vedere che cos'e' questa famosa puszta), e poi di nuovo su fino a Budapest e' stato il nostro itinerario.

Nella capitale abbiamo aspettato Lucio e Paola e poi abbiamo fatto riposare le bici. Budapest e' la tipica citta' a "misura d'auto": grandi strade trafficate, sovrappassi e sottopassi, ponti sospesi a sei corsie, il ciclista e' veramente un animale sconosciuto. Pedalare con questo traffico, con oltre trenta gradi di temperatura, con le rotaie del tram, con un selciato che metteva a dura prova l'integrita' delle biciclette, e per giunta con la cartina in mano per potersi orientare, e' stata un'impresa affrontata una volta sola. E' pero' estremamente efficiente il servizio di trasporto pubblico: si puo' prendere la metropolitana anche alle quattro di mattina e su alcune linee gli autobus passano regolarmente ogni due minuti!

Budapest e' una citta' molto bella, ma noi ne abbiamo frequentato principalmente parchi e piscine (vi sono a Budapest molti bagni termali) vista la temperatura di quei giorni. Abbiamo inoltre passato una giornata con Victor Csordas, una persona molto attiva in un gruppo di "amici della natura" che si occupano anche di cicloturismo; Victor, che e' stato gia' incontrato lo scorso anno da alcuni amici ADB di San Giovanni Lupatoto (vedi Ruotalibera n.10), e' una persona disponibile ed e' molto interessato ad avere contatti internazionali. Nel frattempo le biciclette di Lucio e Paola arrivano, seppur con qualche giorno di ritardo, passiamo ancora un po' di tempo insieme e poi ci separiamo: Renata spedisce la bici e torna a Verona, Paola e Lucio se ne vanno verso Ovest, nella zona dell'ansa del Danubio ed io invece me ne vado a Est.

Sono abituato a viaggiare da solo e ad apprezzarne i vantaggi: si e' completamente indipendenti, si hanno piu' occasioni d'incontri, etc. E' la prima volta pero' che pedalo da solo e mi accorgo subito che tendo a fare molta piu' strada di quando c'era anche Renata; non supero mai pero' piu' di 150 km in un solo giorno.

Passo ancora una settimana in Ungheria, per arrivare ad Eger affronto le prime montagne (i Matra), provando i campeggi ungheresi (in bungalow); sconfino ed arrivo in Cecoslovacchia (il visto l'avevo fatto all'ambasciata a Budapest).

Dopo le grandi citta' (Vienna e Budapest), il lago Balaton (fortissimamente voluto da Renata), la campagna, ho voglia di andare a camminare un po' in montagna e sono i monti Tatra la mia meta. Il giorno in cui arrivo a Poprad, attraverso tutta la Slovacchia da Sud a Nord, compio quella che, per me, e' un'impresa ciclistica, sono 110 km, ma con sei colli da superare fra cui ben tre sono segnalati con pendenze superiori al 12%. Arrivo pero' in tempo per trovare un buon posto da dormire presso una famiglia (anche in Cecoslovacchia questo e' possibile, ma solamente in pochissimi posti) tramite l'agenzia turistica di stato che qui si chiama CEDOK. Mi fermo dodici giorni quasi esclusivamente dedicati alla montagna;

prendo ogni giorno il trenino che mi porta ai paesi dai quali partono i sentieri (la strada all'interno del parco naturale degli Alti Tatra è chiusa al traffico motorizzato privato!) che è letteralmente zeppo di persone con zaini e pedule stile anni '50; fare conoscenze nuove è molto facile ed interessante.

Gli Alti Tatra sono molto belli, ma non dimentico la bici, e mi sfogo un po' andando su e giù per le montagne (naturalmente senza borse) per un paio di giorni; ho anche l'occasione di mettere piede in Polonia senza visto, passando a nuoto un fiume che fa da confine.

Fare cicloturismo in Cecoslovacchia è più difficile che non in Ungheria, a me è successo più di una volta di dover ricorrere a delle plateali sceneggiate ("sono in bici, sono stanco, ho fatto più di 150 km, posso dormire anche sul pavimento..." etc.) pur di trovare un letto disponibile. Penso che sia senz'altro consigliabile, soprattutto per chi viaggia in gruppo, portarsi dietro la tenda.

Ultimo trasferimento fino a Bratislava, 300 km che vorrei fare in due giorni, ma qui sono sorpreso dal maltempo, dopo qualche ora sotto la pioggia, nel bel mezzo di un autentico fortunale, buco la gomma posteriore, ed è la prima volta (e l'ultima in due mesi e 2100 km).

Dopo due giorni a Bratislava prendo la strada per Vienna da dove spedisco la bici e torno a Verona con il treno.

Abbiamo usato due normali bici con cambio a due corone, io avevo dietro il 26 e Renata il 32, quando sono rimasto da solo ho usato la bici di Renata, i bagagli erano ridotti al minimo, non abbiamo avuto nessun serio incidente meccanico; è stato un viaggio anche riposante.

A Bratislava ho incontrato un gruppo di cicloturisti spagnoli; sono anni che ogni estate girano l'Europa in bicicletta, mi hanno detto che chi comincia non finisce più: che abbiano ragione?

Circa a fine febbraio (la data è ancora da definire) si terrà una riunione per decidere il calendario bicicletate per la primavera 1989. Invitiamo a partecipare tutti coloro che intendono collaborare all'organizzazione (e/o servizio d'ordine) di bicicletate città-campagna, cicloescursioni, bici+treno, cicloturistiche, etc. Il numero di iniziative promosse sarà proporzionale al numero di collaboratori disponibili. Per partecipare alla riunione telefonare a Stefano 573098 o Sandro 954114 che vi daranno ulteriori informazioni.

BICI NOTES

à cura di Lucio

Vera Squarcialupi ha presentato una risoluzione al Parlamento Europeo per una **Carta dei diritti del pedone**. Essa prevede una serie di principi a difesa della sicurezza personale di chi cammina nelle strade ed anche il divieto di diffondere messaggi pubblicitari che invitano ad "un uso dell'automobile distorto e pericoloso". Auguri all'onorevole affinché, dopo la risoluzione per la promozione della bicicletta come mezzo di trasporto, riesca in questa nuova impresa.

È passata, ai primi di dicembre, la **legge Tognoli per il finanziamento alle ciclopiste urbane**, sono 60 miliardi in tre anni destinati a città con più di 200.000 abitanti o sedi d'università che presenteranno progetti adeguati. Riusciranno i nostri valenti Amministratori ad usufruire di questo finanziamento?

Primi risultati concreti della **campagna nazionale bici+treno**. A Roma alcuni treni per pendolari hanno un vagone merci adattato al trasporto di biciclette. A Genova tutti gli iscritti agli AdB possono portare la bici sul treno.

Letto sul settimanale del Corriere della Sera: ingegnosi progettisti stanno lavorando per produrre auto con dei filtri in grado di isolare gli occupanti dall'inquinamento esterno. Questo

la dice lunga sul senso di responsabilità ecologico e civico dell'industria automobilistica: aria pulita per chi sta dentro, e chi sta fuori (pedoni, ciclisti, bambini, animali, alberi, monumenti)? Chi se ne frega!

Scandaloso: a Bolzano alcuni ciclisti sono stati multati perché durante il giorno giravano in bicicletta senza fanalino. L'imbecillità umana, a volte, non ha limiti!

Facciamo respirare Milano. Con questo slogan l'Assessore al Traffico del capoluogo lombardo (ex attivista del gruppo Ciclobby) ha lanciato una campagna per incentivare l'uso del mezzo pubblico, concedendo biglietti gratuiti o scontati per le festività natalizie. **Meno auto più salute** è la frase conclusiva del manifesto illustrativo, quando tutto ciò sarà realtà anche a Verona?

Consiglio al segretario provinciale di Democrazia Proletaria. Durante la manifestazione contro le fasce orarie in Piazza Cittadella si era presentata con un cartello con la scritta: "Bartoli: senza macchina con cosa veniamo?" ... in bicicletta, perbacco!

Scuola media di Bussolengo, circa 600 alunni: da una ricerca compiuta dalla classe IIh è risultato che, durante i primi giorni di scuola, nel cortile vi erano ben 478 biciclette; è inoltre interessante notare che ci sono solamente 60 rastrelliere. Forza ragazzi, continuate così! E se anche a Verona si potesse andare a scuola in bicicletta non ci sarebbero migliaia di auto (guidate da nervosi genitori-autisti) in meno? Meditate pubblici amministratori, Meditate!

COMUNICATI STAMPA

Come facciamo spesso, anche recentemente abbiamo mandato dei comunicati stampa ai giornali locali, per far conoscere alla cittadinanza la nostra opinione; purtroppo dobbiamo rilevare che molto spesso non vengono pubblicati: che una voce "diversa" dia fastidio?

Noi li riproponiamo integralmente su Ruotalibera.

COMUNICATO n.1

E' necessario avviare una politica a favore del ciclista

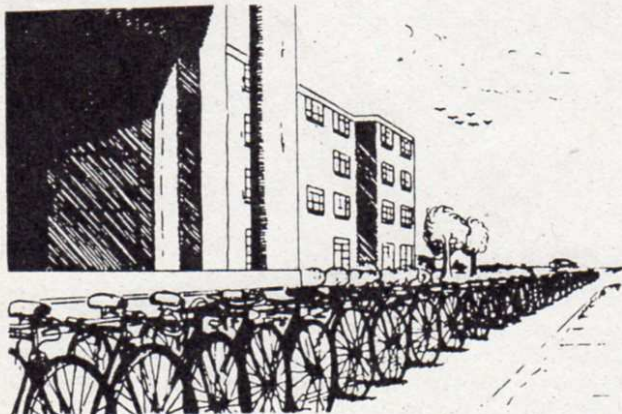
Spett. Signor Sindaco di Verona
p.c. Capigruppo di tutti i partiti
in Consiglio Comunale
Ministri Tognoli e Carraro
Stampa veronese

Gli Amici della Bicicletta esprimono preoccupazione per la politica del traffico promossa dalla Giunta Comunale, basata prioritariamente sull'incentivazione del mezzo privato a motore. Prima di prendere provvedimenti a favore dell'automobile (che di spazio, ci sembra, ne ha anche troppo) bisognava avviare, o perlomeno tentare, una politica a favore del mezzo pubblico e del ciclista, piu' salutare per la citta' e per l'ambiente.

Mentre in molte fredde citta' nordeuropee si vedono aumentare le percentuali di traffico su due ruote a scapito delle auto, da noi si continua a penalizzare ciclisti, pedoni ed utenti del mezzo pubblico.

Per questa politica arretrata ed antistorica (ci sembra di essere ancora ai tempi del "boom economico", senza nessuna consapevolezza dei gravi problemi ambientali ed energetici) si e' disposti ad accettare gravi ripercussioni ambientali e distruzione di potenziale verde pubblico, come nel caso piu' emblematico della "mediana" (che non risolvera' il problema del traffico causato da chi vuol circolare in citta' con l'autoveicolo).

Purtroppo molti amministratori pubblici veronesi non hanno la lungimiranza e la sensibilita' ecologica di altri loro colleghi nordeuropei e quindi non ci illudiamo di poterli fermare.



Ci appelliamo invece alla loro sensibilita' democratica chiedendo loro di concederci almeno di continuare a circolare in citta' con il mezzo di trasporto da noi preferito: la bicicletta.

Vediamo ogni giorno calpestati i diritti della minoranza non auto-dipendente: chi si e' mai accorto che chi vuole andare in bicicletta da

Porta Nuova a Tombetta deve fare un autentico percorso di guerra? Sono quasi vent'anni che esiste l'incredibile Viale Piave e niente e' stato fatto per renderlo accessibile ai ciclisti (o per dare loro un'alternativa migliore).

Ci preoccupa adesso il progetto di costruire sottopassaggi agli incroci della circonvallazione (Porta Nuova, Porta Palio, Basso Acquar).

Non vogliamo pronunciarci sulla opportunita' o meno di realizzare tali sottopassaggi, ma ci preoccupa notevolmente come saranno realizzati.

Ci troveremo di fronte ad un altro Viale Piave, cioe' ad un punto obbligato di passaggio impossibile per il ciclista?

Diverrebbe cosi' impossibile (o estremamente pericoloso) spostarsi da Verona Sud al Centro (o viceversa) in bicicletta, nel caso che si dovesse imboccare e percorrere un supertrafficato sottopasso...

Chiediamo quindi che nel momento in cui la Giunta ed il Consiglio Comunale approveranno questo progetto (se lo approveranno) sia espressamente vincolato alla realizzazione di funzionali passaggi ciclabili (e pedonali).

A questi passaggi auspichiamo siano in futuro raccordate delle piste ciclabili; ma anche se cosi' non fosse, perlomeno si potra' passare con il velocipede.

In caso contrario ci tocchera' appendere la bicicletta al chiodo una volta per tutte, e il Centro sara' intasato da qualche centinaio di auto in piu': e' questo che volete?

COMUNICATO n.2

E chi ci arriva in stazione con la bici?

Nel quadro delle numerose opere di rinnovamento che verranno effettuate in Verona, anche in vista dei campionati mondiali di calcio del '90, figura, a quanto riportato dalla stampa, la ristrutturazione del nodo ferroviario di Porta Nuova.

Su questo argomento il giornale L'Arena dello scorso 21 ottobre riportava un'intervista con il sovrintendente ai nodi e agli impianti di produzione del compartimento, ing. Roberto Zanoni.

Dall'articolo si apprende che il progetto delle F.S. prevede, fra l'altro, un "lifting" al fabbricato viaggiatori e, in collaborazione con il Comune, al piazzale antistante.

Secondo quanto dichiarato dallo stesso ing. Zanoni, la viabilita' esterna della stazione e' "attualmente pericolosa per l'incolumita' dei passanti e non sempre comoda in rapporto ai fini per cui e' stata ideata".

Sulla veridicita' di queste parole non puo' avere alcun dubbio chiunque avesse tentato di raggiungere la stazione in bicicletta, magari seguendo i consigli dell'Amministrazione Comunale che, attraverso l'uso di slogan pubblicitari, invitava la popolazione ad un maggior uso delle due ruote.

Fra il pur volenteroso ciclista urbano e la sua meta, infatti, si frappongono tali ostacoli da farlo prontamente recedere dai suoi buoni propositi; egli si troverebbe a dover effettuare una lunga deviazione (la stessa prevista per i mezzi a motore) aggirando il Tempio Votivo su corsie strettissime con camions che incombono alle sue spalle; a dover parcheggiare la propria bici in rastrelliere insufficienti, piuttosto distanti e rese inaccessibili dagli automezzi parcheggiati davanti e, infine, a dover affrontare una "gimkana" pedonale fra auto

stròmbazzanti per raggiungere l'ingresso della biglietteria, non esistendo alcun marciapiede di collegamento.

Il nostro gruppo auspica che nel progetto di piste ciclabili per Verona venga inserito anche uno studio per l'accessibilità dei velocipedi alla stazione ferroviaria che, sull'esempio di quanto realizzato in molte città europee, rappresenterebbe un completamento del ruolo di interscambio gomma-rotai che questi luoghi dovrebbero assumere.

Nella sua intervista il funzionario delle F.S. parla, inoltre, di sottoutilizzazione dell'atrio di uscita e prevede l'ampliamento di quest'ultimo

verso il piazzale con strutture in vetro e metallo. Nell'ambito di questo fabbricato potrebbe, a nostro avviso, trovare posto un servizio di custodia e noleggio di biciclette (gestito dal Comune) che, opportunamente ricordato con le ciclo piste esterne, permetterebbe a molti viaggiatori, pendolari e lavoratori della stazione, di evitare l'uso dell'automobile nei collegamenti con la stazione contribuendo così ad alleggerire il volume di traffico a motore gravante sull'intera città con tutti i conseguenti vantaggi per la salute pubblica e la qualità della vita per i suoi abitanti.

VI RICORDATE DEL PREMIO ATTLA?

Da due anni (e il 1988 sarà il terzo!) assegnamo il "Premio Attila". L'ambita onoreficenza va a chi, secondo noi si è particolarmente distinto per incentivare l'uso dell'automobile, in perfetta antitesi quindi con le nostre idee.

Il premio Attila 1987 è stato conquistato dall'amministrazione del parco Sigurta, in quel di Valeggio, un "paradiso ecologico", in cui si può entrare solamente in auto. (Per il testo integrale del premio vedi Ruotalibera n.13).

Spediamo l'annuncio della "vittoria" all'amministrazione del parco Sigurta e invitiamo un rappresentante al nostro congresso, facciamo i soliti comunicati stampa ai giornali locali e nazionali. Qualche giorno dopo l'annuncio è pubblicato in un trafiletto su L'Arena, nella pagina delle cronache dalla provincia.

Passa ancora un po' di tempo e arriva in sede questa bella letterina:

STUDIO LEGALE *****

Spett.le
Gruppo cicloecologico
AMICI DELLA BICICLETTA
Via Spagna, 6/8
37123 VERONA

Scrivo per incarico del dott. Enzo Inga Sigurta, amministratore unico del "Parco Giardino Sigurta", al quale lo scorso aprile avete inviato una lettera intitolata "Premio Attila".

Poiché al mio cliente è giunta notizia che detta lettera verrà pubblicata, Vi invito a togliere, ovviamente prima della pubblicazione, le espressioni obiettivamente diffamatorie.

Non Vi conteso la motivazione della lettera ma la prima e ultima parte della suaccennata lettera laddove si fa riferimento ad "Attila", chiaramente lesive dell'immagine e della personalità del dott. Sigurta.

In difetto, sarò costretto a presentare denuncia per diffamazione a mezzo stampa.

In attesa di cortese riscontro e disponibile a qualsiasi chiarimento anche con il cliente, porgo distinti saluti.

(Avv. *****)

In piena estate, abbandonato dai suoi fedeli collaboratori, il nostro beneamato presidente si

trova questa bella gatta da pelare. Consulta un paio di avvocati nostri soci e infine decide. Diffamazione a mezzo stampa è un reato penale, il nostro presidente, alla ricerca di un posto di lavoro (con relativi concorsi) non è certo nella situazione più comoda per avere dei carichi pendenti. Sceglie quindi una linea "morbida": visto che è il nome del premio che dà così fastidio al Conte Sigurta, manda delle raccomandate ai giornali nazionali precedentemente contattati (La Bicicletta, La Nuova Ecologia e Cicloturismo), mettendoli al corrente degli avvenimenti e pregandoli di cambiare "Premio Attila" in "contropremio".

Il risultato di tutto ciò è stato veramente sorprendente: le redazioni di quei giornali (che condividono in gran parte le nostre idee) ci hanno veramente dato una mano... Non abbiamo mai avuto tanto spazio sulla stampa nazionale! Articoli a tutta pagina con il testo integrale del Premio Attila (pardon, contropremio!) e La Nuova Ecologia ci ha dedicato addirittura l'ambitissima copertina interna.



Da gennaio a maggio si terrà il "per/corso", articolato in 12 incontri:

Le città invisibili.

Fra tradizione e rinnovamento: ai fondamenti del pensiero ecologico, per un approccio globale alla trasformazione della società

Il primo incontro (nel quale sarà distribuito il programma) sarà il 30 gennaio alle ore 21.00 con Giannozzo Pucci, che svilupperà un confronto con l'etica del mondo cattolico nei riguardi della natura presentando l'ultimo quaderno verde di Ontignano: "Il dono della buona terra" di Wendell Berry.

Per scrivere usiamo tutti quaderni e carta da lettere in carta riciclata! Potete trovare tutto ciò, messo in vendita dal Movimento Nonviolento, presso la sede in Via Spagna 6/8 (San Zeno). Inoltre si possono trovare libri, giochi e articoli di cancelleria per fare qualche regalo. La sede è aperta dal lunedì al venerdì, dalle 9.15 alle 13.00 e dalle 14.00 alle 17.30.

TESSERAMENTO 1989

Sono ufficialmente aperte le iscrizioni per il 1989. Ricordiamo alcuni buoni motivi per associarsi agli AdB.

- 1) Dai il tuo sostegno ad una associazione che si batte per la diffusione dell'uso della bicicletta e per la tutela dei diritti dei ciclisti.
- 2) Hai la possibilità di essere puntualmente informato su tutte le attività ed iniziative del gruppo attraverso la prestigiosa testata Ruotalibera!
- 3) Riceverai una lussuosa tessera (da quest'anno in una elegante versione che riporta scopi e propositi dell'associazione) nonché nuovi adesivi in omaggio.
- 4) Hai la possibilità di usufruire di sconti apocalittici presso alcuni rivenditori di bici ed accessori!
- 5) Costa poco più di cinque litri di benzina!

Ricordiamo le quote:

Socio ordinario 7000 lire
 Socio sostenitore 10000 lire
 Socio benemerito 20000 lire (o più!)

Per iscriverti puoi usare il CCP allegato a questo numero di Ruotalibera. In questo caso, per alleggerire il nostro lavoro ti preghiamo di scrivere chiaramente nella causale:

- a) iscrizione + abbonamento Ruotalibera (ci arrivano altri CCP per altri motivi ad es. richiesta adesivi...).
- b) il proprio indirizzo fornito di C.a.p.
- c) data di nascita e professione (a fine anno potremo così fare uno studio statistico su chi sono gli AdB).
- d) se sei socio 1988 scrivi "RINNOVO", altrimenti scrivi "NUOVO".

Per chiarirti le idee ecco qua un facsimile di causale sul CCP.

Spazio per la causale del versamento

ISCRIZIONE + ABBONAMENTO

PAOLO ROSSI, VIA MARGHERE 13,
 37157 VERONA
 nato il 12/4/51 - Occupazione insegnante
Rinnovo

Alcune informazioni aggiuntive:

A febbraio vi arriverà un numero speciale di Ruotalibera con un ulteriore invito a iscrivervi per l'89. Ovviamente se l'avrete già fatto, (come speriamo!), ignoratelo.

Vi preghiamo infatti di non aspettare quel numero speciale e di iscrivervi al più presto (al più entro fine gennaio). Questo sarà importante per agevolare i volontari del gruppo nel lavoro di schedatura indirizzi. Infatti il numero speciale sarà rivolto soprattutto a tutti i firmatari della nostra petizione per le piste ciclabili nella speranza che molti di essi si iscrivano; c'è quindi la possibilità di trovarsi con un sovraccarico di lavoro.

S.O.S. La nuova sede apre nuove interessanti possibilità per l'attività del gruppo. Unico problema: le spese sono tante ed i soldi non sono mai abbastanza. Se qualcuno se lo può permettere lo invitiamo a diventare socio benemerito o ad autoaumentarsi la quota. Grazie.

Per gli amici di San Giovanni Lupatoto: tutte queste informazioni riguardano l'iscrizione al gruppo AdB di Verona. Il gruppo di San Giovanni ha come giornalino l'ottimo "Bici e Ambiente" e a quello vi rimandiamo per trovare informazioni per la vostra iscrizione.

Sono sospesi tutti gli invii gratuiti di Ruotalibera. Continueremo a mandare il nostro giornale solo a quelle associazioni che in cambio ci spediranno il loro (o che si abboneranno).

SCONTI SPECIALI PER I SOCI ADB

Tutti gli AdB che all'atto dell'acquisto esibiranno la tessera sociale del 1989 potranno usufruire di sconti presso questi rivenditori e meccanici di biciclette.

BICICLETTE ADIGE di Manfrin Roberto
 Via Scalzi 8a Verona
 10% acquisto biciclette

BIROTA di A. Pellosio
 Via Leoncino 19a
 10% accessori e ricambi
 Convenienza e celerità nelle riparazioni

BONSI SILVANO moto cicli center
 Via Col. Galliano, 39
 10% acquisto e riparazione biciclette

GIROLI
 Piazza Pradaval 10, Via Tombetta 96
 15% acquisto biciclette ed accessori

GRANDIS
 Viale Venezia 79
 Sconti variabili su biciclette ed accessori

MASPORT
 Via Leoni 9, Via Badile 1, Via Mameli 75b
 20% acquisto biciclette (fino al 30 giugno)
 20% abbigliamento sportivo
 10% giocattoli e cartoleria
 25% vocabolari e atlanti
 20% articoli da campeggio

SANTI
 Via Andrea Doria
 Sconti su acquisto e riparazione biciclette

