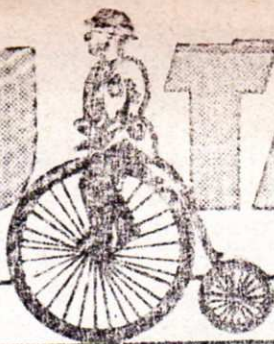


# RUOTALIBERA



GIORNALE DEGLI AMICI DELLA BICICLETTA  
Via Filippini 25 a, 37121 VERONA

RUOTALIBERA n° 2 Gennaio 1986  
Rivista Trimestrale. Spedizione in abb.  
postale gr. IV/70  
Direttore responsabile : Valeria Benatti  
Registrazione del Tribunale di Verona n.664  
del 16.9.1985 . Ciclostilato in proprio.

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

**Editoriale :** Questo numero va in stampa proprio pochi giorni prima  
della biciclettata di Carnevale : ne approfittiamo per  
darvene la notizia. Naturalmente non possiamo sapere

**DOMENICA 26-1-1986**

**BICICLETTATA DI CARNEVALE**

**RITROVO**

**IN PIAZZA BRA**

**PARTENZA ORE 9.30**



**PERCORSO :**

Piazza Bra - Corso Porta Nuova - Circovall. Oriani, Maroncelli - Via  
culo Fossetto - via Lenotti - Piazza S.Zeno (sosta) - P.zza Corrubbio  
Via T. Da Vico - Via Pontida - Ponte Riscoglimento - Lungadige Cangran-  
de - Lung.Campagnola - Lung.Matteotti - Ponte Garibaldi - Via Garibal-  
di - Via Rosa - Corso S.Anastasia - Via S.Pietro M. - Via Troie -  
P.tta Pescheria - Via al Cristo - Via Nissa - Ponte Nuovo - Lung. San-  
micheli - Lung.P.Vittoria - Via Campo Marzo - Via Duca - Via Ligabò -  
via Porto S.Pancrazio - Via P.Sarpi - Via Marconcini - (Sosta presso  
scuola media L.Fava) - Via Stoppele - Via Duca - Via Campo Marzo -  
Ponte Alcardi - Via Pallone - Via P.Reffiolo - via S.P.Incarnario - S.  
San-Fermo - Via Dogana (sosta in Corte Dogana).

Sono previste soste in alcuni quartieri con possibilità di assaggi  
eno-gastronomici (gratuiti) prima e dopo il veto. Si tengono infatti  
proprio in quel giorno le elezioni di alcune maschere della nostra  
città : Papà del Gnoco (S.Zeno), il Re Saltucchio e la Regina Cateri-  
na (Porto S.Pancrazio) e il principe Rebeano (Filippini).  
Tutti sono invitati a partecipare a questa grande "festa in bici" ;  
chi vuole in maschera, chi vuole con trombette, fischietti e strume-  
ti musicali vari "per far ciasso" ; chi invece si sente meno scatenato  
venga a besta .... il divertimento è assicurato comunque.  
La manifestazione si chiuderà ai Filippini e quindi gli Amici della  
Bicicletta apriranno la loro sede (via Filippini 25/a) per raccoglie-  
re le iscrizioni di tutti coloro che vorranno aderire al gruppo.

Gli organizzatori non si assumono nessuna responsabilità per eventua-  
li danni a cose o persone verificatesi durante la manifestazione.

se vi arriverà prima  
del 26 gennaio.  
In caso contrario  
sconsateci, ma noi ab-  
biamo fatto del nostro  
meglio....

**Sommario :**

Pag.1 : Biciclettata  
di Carnevale

Pag.2 : Campagna Is-  
crizioni '86

Voca dall'ultima  
riunione

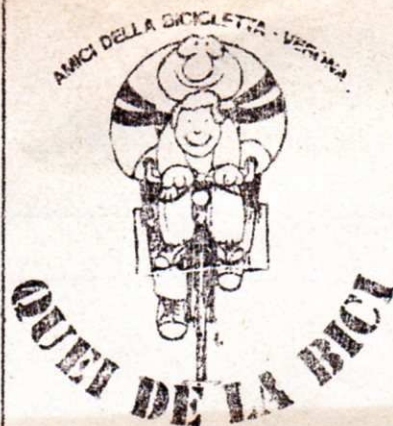
Comunicati

Pag.3 : Inquinamento  
Atmosferico  
e gas di serra

Assurdo divieto  
alle bici a Cas-  
tel S.Pietro

Pag.4 : Come è bello  
andar in bi-  
cicletta ...  
sulle piste  
ciclabili  
(in Olanda)

Redazione di Ruotalibera:  
AMICI DELLA BICICLETTA  
VIA FILIPPINI 25A  
37121 VERONA



UNO DEI DUE BELLISSIMI ADESIVI  
IN REGALO A CHI SI ISCRIVE.

## 1986: hai rinnovato la tua iscrizione ??

Gli Amici della Bicicletta vivono e possono continuare la propria attività grazie alle vostre adesioni e contributi....quindi non esitate !!

Iscrizione come SOCIO ordinario : 5000 £  
dà diritto : Abbonamento a Ruotalibera  
Tessera 1986  
2 adesivi

come Socio SOSTENITORE : 10.000£  
dà diritto : Oltre alle stesse cose del  
socio ordinario altri 2  
adesivi

SE VI ISCRIVERETE ENTRO IL 15 MAGGIO  
RICEVERETE UN BUONO PER RITIRARE  
UN CAMPANELLINO O UN FANALINO  
GRATIS  
PRESSO

**VIROLI**

### OFFERTA SPECIALISSIMA !!! \*

Se acquistate il libro "meglio la  
bicicletta" al momento dell'iscrizione  
lo pagherete (anziché 4000 £):  
il SOCIO ORDINARIO L. 3000  
il SOCIO SOSTENITORE L. 2000

### VOCI.....dall'ultima riunione generale

Il 10 gennaio si è tenuta l'assemblea generale sul seguente ordine del giorno :

- 1) Tesseramento 1986
- 2) Tessere onorarie per il 1986: si è deciso di assegnare alcune tessere "ad honorem" con motivazioni diverse a persone che, sono vicine alla cultura della bici. I fortunati sono : Maria Grimaldi, Valeria Benatti, Carlo Furlan, Graziano Rugiadi, Don Nereo Gilardi, Ezio Etrari.
- 3) Canzone di Maria Grimaldi: la nostra amica ha composto una canzone simpaticissima sulla bici, che canteremo al più presto assieme.
- 4) Il giorno 5 febbraio alle ore 20,30 presso il Centro Culturale di San Giovanni Lupatoto si terrà un'assemblea degli Amici della bici per formare una sezione locale.
- 5) Relazione della commissione Piste Ciclabili : si è parlato di come utilizzare il progetto di massima riguardante le piste ciclabili che stiamo preparando assieme alla Lega Ambiente. A proposito avremo presto un incontro con l'assessore all'arredo-urbano e strade.
- 6) Articoli sulla bici da spedire ai giornali : si è pensato di tenere vivo (sulla stampa locale) l'interesse per la bicicletta. Poiché questo comporta una mole di lavoro che da soli non possiamo affrontare vi invitiamo a farci pervenire materiale (foto, lettere, idee) che spediremo ai giornali.

### COMUNICATI

PROSSIMA RIUNIONE GENERALE : VENERDI' 7 febbraio 1986 ore 21 in sede CIRCOSCRIZIONE II (Bgo Trento, Valdona, Avesa, Parona, Quinzano) si sta discutendo all'interno della commissione servizi sulla viabilità nella zona. Chi ha problemi da segnalare (parcheggi di auto sui marciapiedi, divieti non rispettati) o proposte per percorsi ciclabili può mettersi in contatto con : Lucio Garonzi, via Avesani 5, 37125 Verona, tel. 48321 o 540593 (lavoro)

Alcune ricerche in Germania, in Svizzera, negli Stati Uniti. Negli ultimi mesi si è sviluppato in Europa un intenso dibattito su come ridurre l'inquinamento atmosferico causato dai gas di scarico delle automobili. L'uso dei catalizzatori, almeno di quelli attualmente disponibili, non sembra essere una soluzione efficace, tanto più che essi sono assai onerosi soprattutto per le piccole autovetture; inoltre, difficile appare gestire in modo equo il necessario periodo di transizione.

In Germania, gli scienziati di un Istituto di Heidelberg hanno calcolato che un sistema più efficace, il catalizzatore a tre vie, potrebbe ridurre di 300.000 tonnellate l'anno le emissioni di ossido di azoto, ma questo sistema potrebbe entrare in produzione, però, soltanto nel 1995. C'è invece chi afferma che un tale traguardo nella riduzione delle emissioni di ossido di azoto potrebbe essere facilmente e immediatamente raggiunto unicamente fissando a 100 chilometri l'ora la velocità massima consentita. Attualmente, sulle strade extraurbane tedesche non esiste alcun limite di velocità, e il Governo si è più volte espresso contro questa ipotesi.

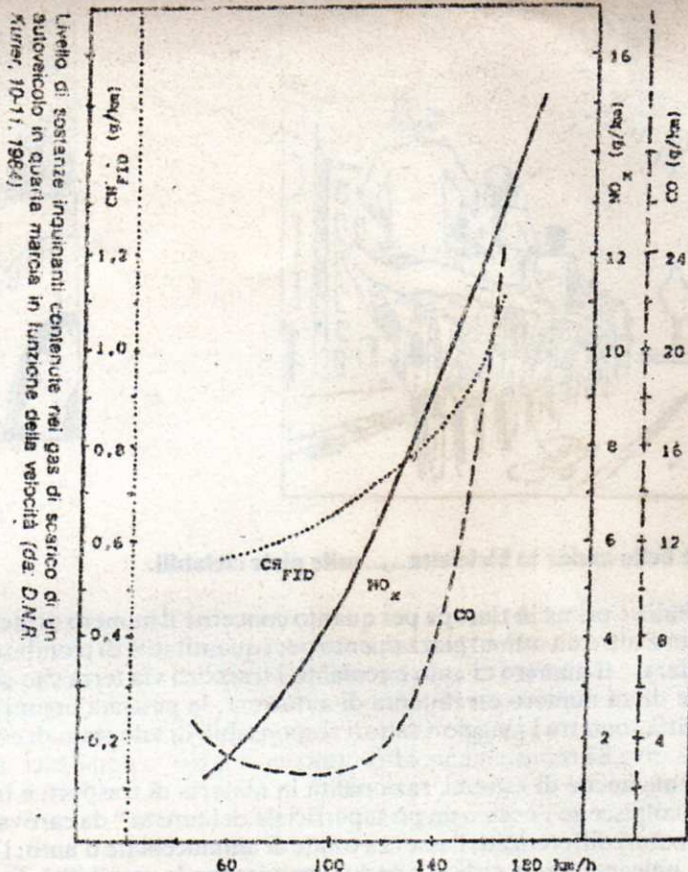
Un'altra ricerca condotta in Svizzera ha messo in evidenza che riducendo la velocità massima consentita da 130, com'è attualmente, a 100 chilometri l'ora si otterrebbe una riduzione delle emissioni di azoto del 23%, di ossido di carbonio del 60% e di idrocarburi del 18%; inoltre, il consumo di carburanti verrebbe ridotto del 27%.

Negli Stati Uniti il limite di velocità di 90 chilometri l'ora è stato fissato dieci anni fa, all'epoca della crisi energetica. L'Accademia nazionale delle scienze ha pubblicato recentemente un rapporto in cui si fa un bilancio della situazione. L'imposizione del limite di velocità ha consentito di evitare ogni anno da 2.000 ai 4.000 morti e almeno 4.500 feriti gravi; si sono inoltre risparmiati 2 miliardi di dollari l'anno per l'importazione di prodotti petroliferi, 90 milioni di dollari per spese mediche e 150 milioni per danni e assistenza automobilistica. Le conclusioni di questo studio fanno ritenere che il limite di velocità, che doveva essere una misura di carattere temporaneo, dettata da contingenti necessità politico-economiche, rimarrà in vigore ancora per molto tempo.

La rivista "Wirtschafts Dienst" di Amburgo, nel numero di dicembre '84, pubblica un articolo in cui si prospetta una soluzione economica del problema dell'inquinamento da gas di scarico basata sul concetto "chi più inquina più paga". L'autore, il prof. Van Sunium, dell'Università di Bochum, analizza il prezzo del carburante e i consumi di carburante in Germania dal 1970 al 1982.

Durante questo periodo il prezzo della benzina è aumentato del 141% (in termini reali solo del 30%); contemporaneamente il consumo per autoveicolo è diminuito del 16% e i chilometri percorsi annualmente sono diminuiti da 14.400 a 12.200, cioè del 15,3%. L'autore propone, quindi, l'istituzione di un limite di velocità e, contemporaneamente, l'aumento fra il 24 e il 72% del prezzo di vendita dei carburanti; lo Stato provvederebbe a restituire a fine anno parte di questi aumenti fiscali a quegli automobilisti che montano apparecchiature atte alla riduzione dei livelli di inquinamento dei gas di scarico della propria auto sulla base dei chilometri percorsi.

DA Italia Nostra.



**Assurdo cartello di divieto all'ingresso del belvedere**

## Via da Castel S. Pietro le rumorose, ingombranti inquinanti... biciclette

Forse il cartello si riferisce a particolari tipi di biciclette: rumorose come un trattore impegnato a tirare l'aratro e sbuffanti dagli ingranaggi della catena venefici vapori neri, nonché larghe e lunghe come una Mercedes. Non si spiega altrimenti la presenza di un divieto di transito per velocipedi, posto davanti all'entrata del piazzale di Castel S. Pietro, sulle Torricelle.

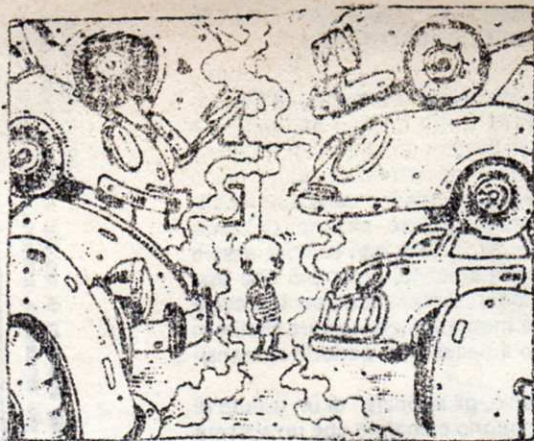
Il divieto accomuna

biciclette e moto, e già questo lascia perplessi. Il fatto più strano è che l'accesso al caratteristico e pittoresco belvedere di Verona è consentito alle quattro ruote: nelle sere stellate, estive e invernali (soprattutto di fine settimana), bastano poche decine di automobili per trasformare lo spazio di fronte al castello in un parcheggio, che di caratteristico ha solo il rumore dei motori a scoppio e di pittoresco

le imprecazioni dei rari pedoni che tentano di camminare tranquilli.

Gli amici della bicicletta, naturalmente, non hanno digerito quel cartello, e non si può dar loro torto. Se c'è un mezzo di locomozione che non inquina, non ingombra e non fa rumore è la bicicletta. E pare inoltre certo che, le bici, non mordano i bambini né facciano pipì sugli alberi...

Questo articolo è stato pubblicato sul Gazzettino di Verona, ed è tratto da un nostro comunicato. Come Amici della Bicicletta ci siamo impegnati ad incidere sulla cultura dominante e quindi anche questa battaglia contro un segnale stradale, che può sembrare futile è importante per rovesciare un certo modo di pensare. In seguito a questo articolo in consiglio comunale si è mosso Massimo Valpiana (dei Verdi, e da sempre iscritto agli Amici della Bici) per chiedere con un'interpellanza la rimozione del cartello. Da come risponderà l'amministrazione comunale sapremo quanto sono tenuti in considerazione i ciclisti.



Come è bello andar in bicicletta.....sulle piste ciclabili.

L'Italia è prima in Europa per quanto concerne il numero di incidenti stradali ed occupa senz'altro un ottimo piazzamento per i quantitativi di piombo e derivati immessi in atmosfera. Il numero di auto circolanti, i trasporti via terra che determinano la circolazione di un numero esorbitante di autotreni, la pessima organizzazione del traffico nelle città sono tra i maggiori fattori responsabili di tale stato di cose.

Chi scrive ha recentemente affrontato un viaggio "a dorso bici" in Olanda, paese dei mulini ma anche di estrema razionalità in materia di trasporti e traffico. Infatti, se i mulini colpiscono l'occhio un po' superficiale del turista "da carovana", le piste ciclabili, i semafori differenziati, l'assenza totale di ammucchiata d'auto, i centri delle città popolate unicamente da ciclisti e pedoni colpiscono la sensibilità di chi come noi si è un poco "stufato" di respirare ossidi e monossidi vari e di pregare il cielo di concludere sano e salvo il tratto di un Km.

Città e paesi sono collegati fra loro da autostrade e da piste ciclabili: a volte la ciclabile si sviluppa a lato dell'autostrada ma in maggior parte il percorso è alternativo. Nel primo caso è stata semplicemente ridotta la carreggiata riservando una piccola striscia d'asfalto sufficientemente larga e separata da apposite barriere, alle bici.

Nel secondo caso è bastato unicamente riservare nelle biciclette molte strade cosiddette secondarie. Risulta chiaro che incidenti fra auto e bici sono così evitati e nel caso dell'Olanda abbiamo la dimostrazione che autostrade ben progettate e senza circolazione di camion sono in grado di smaltire il traffico senza gli intoppi cui siamo abituati. Superati polders e boschi ci aspetta la città. L'aria è molto respirabile ed un piede calpestato è l'unico incidente possibile peraltro non mortale. Qui confluiscono le varie ciclabili e le strade di grosso traffico e l'impatto è assai "morbido" poiché il flusso delle auto viene diluito in ampi viali di circonvallazione ed in direzione dei parcheggi vicini al centro. Il tutto è molto scorrevole per la presenza delle solite ciclabili spesso con propri percorsi, di semafori per auto e bici e fa quegli appositi ostacoli che noi chiameremo "sbalzoni", atti a rallentare i veicoli dove necessario (pena la distruzione dell'amata quattroruote).

Ed ecco che viene ridotto il pericolo degli scarichi, che la città è più fruibile senza l'ansia della velocità e dei condizionamenti che ne derivano. Intanto, sulle circonvallazioni, le auto che debbono procedere oltre percorrono anelli esterni e si perdono fra i soliti polders e boschi. Certamente quanto riferito è realizzato in virtù del non elevatissimo numero di auto e camion circolanti ed ecco assegnare al geniale olandese il nobel per l'astuzia con il seguente enunciato: «il numero di auto circolanti può essere ridotto qualora si incoraggi il trasporto pubblico e l'uso della bicicletta così come il numero dei camion quando si dispone di ottimi treni per trasporto merci».

E difatti, oltre agli 8000 Km. di ciclabili, abbiamo trasporti gratuiti per la bici in treno, bus e treni rapidi e comodi e trasporto merci interno praticamente solo via rotaia.

Questa sintetica descrizione di una realtà non troppo lontana per rammentare che non è affatto difficoltoso riorganizzare, in Romagna, come in Italia, una situazione caotica, nociva per la nostra salute e che va ad alterare i cicli naturali; che non si richiedono sforzi di tipo economico né i tanto cari sacrifici collettivi. Il bisogno di spazio vitale, di ambiente sta crescendo, una nuova cultura "verde" è ormai presente in tutte le fasce sociali ma si vuole privilegiare ancora un modello di "sviluppo" distruttivo che di ciò non tiene conto.

L'Olanda non è il paradiso, i problemi di tipo ecologico e sociali sono molti, ma è il paese in Europa in cui la vita media è più elevata, vogliamo fare qualcosa anche noi per allungarla?

Questo articolo è tratto dal libro Meglio la bicicletta. Un manuale teorico e pratico indispensabile per ogni amico della Bici....



Vignette tratte dai volantini sulla campagna per la chiusura del centro storico promossa da DP.