

RUOTALIBERA



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

RUOTALIBERA n.22 Marzo 1990 (anno VI n.2)

Rivista trimestrale. Sped. in abb. postale gruppo IV/70. Reg. trib. 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. Allegra redazione: Lucio Garonzi, Paola Gerosa, Enrico Girardi, Massimo Muzzolon.

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.

Stampato su carta riciclata 100%

AMICI DELLA BICICLETTA

Qualche mese fa hai firmato per una nostra richiesta; forse ad un nostro tavolino in Piazza Erbe; oppure a scuola, in fabbrica o in ufficio un Amico della Bicicletta ti ha avvicinato; oppure ancora hai visto i fogli della petizione in qualche negozio.

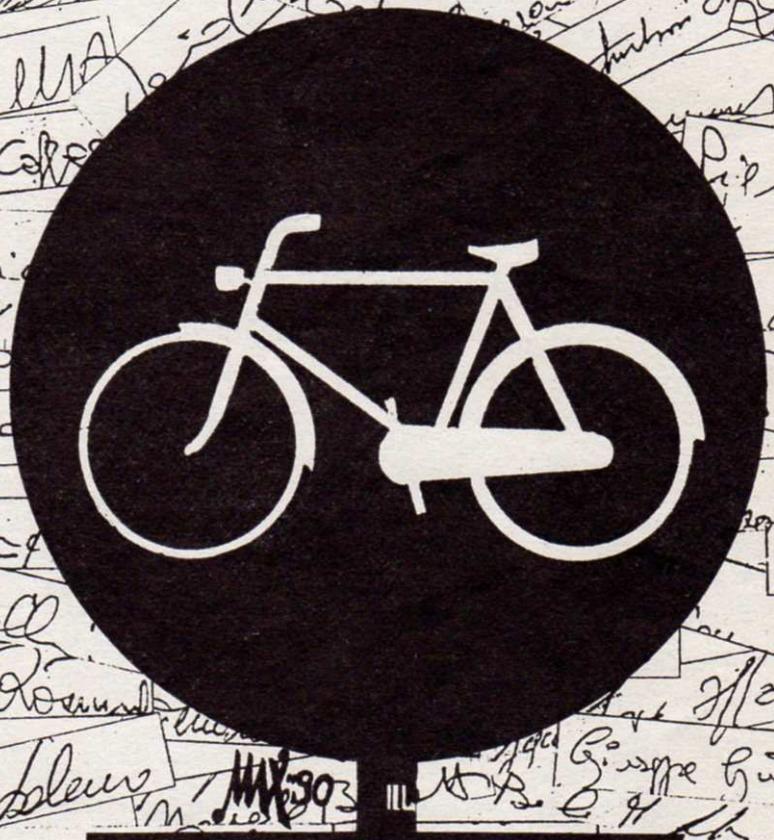
Chiedevamo "4 ciclopiste per i mondiali", abbiamo raccolto, in poco piu' di due mesi, oltre 6.000 firme che sono finite, all'inizio di dicembre, sul tavolo del Sindaco di Verona Gabriele Sboarina. Da quel momento, perlomeno, e' diventata ancora piu' pesante la responsabilita' del Sindaco e dell'intera Giunta Comunale per tutto quello che non e' stato fatto e che continua a non essere fatto per incentivare l'uso quotidiano della bicicletta come mezzo di trasporto.

Forse ti interessa sapere qualcosa di chi ha organizzato questa raccolta, chi e' questa gente che impiega cosi' il proprio tempo libero, chi sono gli Amici della Bicicletta.

Molti noi sono, e sono sempre stati, ciclisti quotidiani, persone che usano la bici tutti i giorni per andare al lavoro, a scuola, a fare la spesa; che magari posseggono un'auto, ma preferiscono usarla con intelligenza. Altri ci hanno conosciuto durante qualche bicicletтата domenicale, cosi', per provare ad uscire dai soliti schemi della domenica tipo: in macchina al lago o in montagna, o allo stadio o in discoteca.

In tutti noi e' cresciuta la consapevolezza, vissuta sulla propria pelle, della sempre maggiore difficolta' e pericolosita' del muoversi in bici a Verona. Ogni nuova strada, ogni nuovo intervento urbanistico, nella nostra citta' non tiene mai conto dell'esigenze del traffico a pedale rendendo di fatto sempre piu' dura la vita dei ciclisti.

E si' che ne sono cambiate di cose da quando il nostro gruppo e' nato, per iniziativa di alcune persone, quasi dieci anni fa.



NUMERO SPECIALE
6000 COPIE!



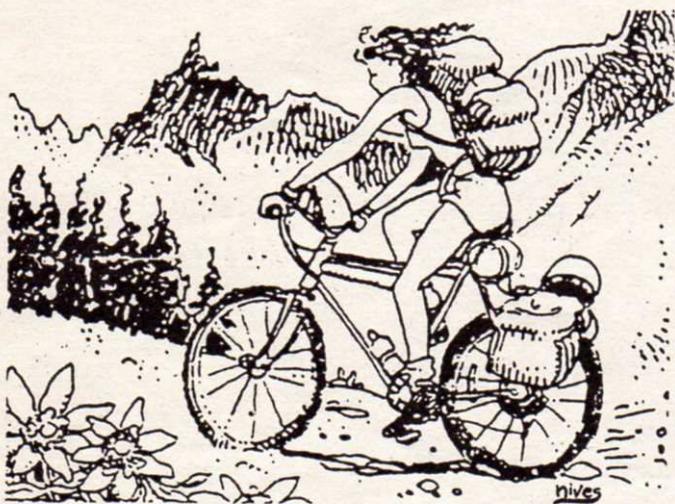
MOUNTAIN-BIKE

PEDALIAMO

RISPETTANDO LA NATURA

Cominciano a circolare sempre piu' insistentemente voci relative ad una possibile "chiusura" delle montagne e delle colline veronesi ai rampichini. Per la verita', gia' adesso, chi usa la mountain-bike sul Monte Baldo puo' essere soggetto a multe e al sequestro del mezzo. Le motivazioni addotte per un tale provvedimento sarebbero le seguenti: dissesto dei sentieri e delle strade sterrate; danni a campi, prati e colture in genere, disturbo della quiete degli altri escursionisti; necessita' di interventi sempre piu' frequenti per soccorrere chi e' in difficolta'.

Un provvedimento di questo genere non ci trova ovviamente d'accordo. In primo luogo perche' sarebbe punitivo anche per i molti appassionati che si comportano correttamente. In secondo luogo perche' pare assurdo colpire le biciclette quando per le nostre montagne scorrazzano liberamente mezzi ben piu' dannosi, quali jeep, moto, etc.



Tuttavia, a ben guardare, esso potrebbe essere in qualche misura giustificato e comprensibile. Infatti, oltre alle dimensioni sempre maggiori, e quindi incontrollabili, che va assumendo il fenomeno, sono ormai troppi coloro che considerano sentieri, mulattiere e prati dei semplici campi di gara, diversi e originali, su cui cimentarsi. Le stesse frenesie e le stesse deviazioni si sono riprodotte in questa nuova pratica sportiva: smania competitiva e agonismo esasperato ancora una volta hanno prevalso. Con un simile utilizzo della bici da montagna non si puo' assolutamente escludere che possano essere stati arrecati danni all'ambiente.

Ora, appare veramente paradossale che, proprio mentre si sta diffondendo una nuova cultura volta alla salvaguardia, al rispetto e alla tutela ambientale, si vada affermando un comportamento sportivo che cozza inesorabilmente contro questa nuova sensibilita'. Piu' specificamente, mentre da un lato sempre piu' ciclisti chiedono piste ciclabili, in quanto strumento per un diverso rapporto con l'ambiente urbano, dall'altro lato, alla domenica, sui sentieri montani, altri si mostrano poco rispettosi dell'ambiente naturale.

Il nostro modo di concepire l'uso della mountain-bike, e' chiaro, si discosta notevolmente da quello appena esposto. Esso non e' che un mezzo, uno strumento, con il quale e' possibile fondere in un'unica stupenda attivita' l'amore per la natura e la passione ciclistica. La linea di condotta deve essere quella di vivere e godere la natura minimizzando il nostro impatto su di essa.

Al di la' di queste diverse concezioni, comunque, resta il fatto che determinati comportamenti poco corretti saranno inevitabilmente pagati da tutti. Un punto di accordo, un modus vivendi, pertanto, va assolutamente trovato, e la via per cercarlo passa attraverso la diffusione di una cultura imperniata sui valori dell'educazione, del rispetto e della tolleranza.

E' per queste ragioni che proponiamo a tutti gli appassionati di bici da montagna alcune norme di comportamento, una sorta, appunto, di codice di autodisciplina.

CODICE DI AUTODISCIPLINA

- 1) Procedere a velocita' moderata e con prudenza.
- 2) Comunicare a qualcuno (amici, parenti, familiari, rifugi) la zona dove si intende andare.
- 3) Non avventurarsi al di la' delle proprie capacita' e conoscenze, per evitare ad altri la seccatura di toglierci dai guai.
- 4) Procedere il piu' possibile su sentieri, stradellie carrarecce, cioe' su percorsi gia' segnati e battuti.
- 5) Se fosse necessario abbandonare il sentiero porre la massima attenzione a non danneggiare eventuali colture. Anche un semplice prato, per il contadino, e' una coltura, quindi evitare di attraversarlo e, in caso, percorrerlo lungo i lati.
- 6) Rispettare l'ambiente con cui si entra in contatto e le proprieta' altrui.
- 7) In discesa evitare assolutamente frenate brusche, derapate ed altre "prodezze" simili, che possono rovinare strade e sentieri favorendo l'azione erosiva delle acque.
- 8) Rispettare gli escursionisti a piedi. Quando si incontrano farsi sentire e procedere a passo d'uomo. Nei sentieri stretti dare la precedenza a chi non e' meccanizzato.
- 9) Evitare, se possibile, di transitare per sentieri particolarmente affollati nei giorni d'estate. In inverno evitare strade e sentieri d'alta quota, dove ghiaccio e neve aggiungono un alto margine di pericolo.
- 10) Se possibile utilizzare un abbigliamento adeguato all'ambiente naturale, evitando colori troppo sgargianti e fosforescenti, che possono essere elementi di inquinamento "cromatico".

Lorenzo Rocca



di Laura Benetti e Noemi Zamboni

ALIMENTI INTEGRALI - VERDURE BIOLOGICHE

Via Scarsellini, 14 - Tel. 595069

37123 VERONA

P. IVA e Cod. Fisc. 0189262 023 6

UN VOTO PER LA BICICLETTA

6 MAGGIO 1990: ELEZIONI AMMINISTRATIVE

Molti soci ci chiedono spesso quali politici si sono dati da fare per portare avanti le nostre idee, specialmente ora che stanno avvicinandosi le elezioni amministrative.

Per l'occasione, non mancheranno certamente solenni impegni per il futuro; guardiamo, più che alle promesse, a ciò che concretamente i nostri politici veronesi hanno fatto in questi ultimi 5 anni.

In generale noi riteniamo che sia un preciso dovere di ogni cittadino tenersi informato, e, in base all'operato delle diverse forze politiche, scegliere il proprio voto; inoltre, in ogni caso, qualunque partito intendiamo votare, abbiamo in mano una grande arma, la preferenza: usiamola bene.

Eccovi fatti e misfatti, con tanto di nomi e cognomi.

COMUNE DI VERONA

Nemici (o quasi) della bicicletta.

La Giunta (DC-PSI-PLI-PRI-PSDI) guidata dal sindaco Gabriele Sboarina (DC), ha condotto una politica totalmente ed esclusivamente finalizzata ad incentivare l'uso dell'automobile.

Nel realizzare le grandi opere per i mondiali, oltre a compiere uno scempio ambientale, ci si è completamente dimenticati di noi ciclisti urbani, non prevedendo facilitazioni: circolare in bicicletta sarà sempre più pericoloso.

D'altra parte un serio progetto per una rete di ciclopiste non è stato ancora realizzato. L'assessore alle strade Giuseppe Adami (DC) ha lavorato molto male, partorendo una delibera che non ha alla base una seria ricerca, che prevede poche piste scollegate tra loro, in zone trafficate, senza nessuna indicazione sui tempi, sulle priorità e sulle fasi di realizzazione. Ad un anno dall'approvazione della delibera, non ha costruito un solo metro di ciclopista.

L'assessore al traffico Felice Bartoli (PSI) ha chiuso alcune strade del centro alle auto, e questo è positivo, ma le ha chiuse anche ai ciclisti e si è poi rifiutato di prendere in seria considerazione le nostre proposte per favorire l'attraversamento del centro storico con la bicicletta.

Neddo Trevisani (PRI), nel corso del dibattito in Consiglio Comunale sulle ciclopiste, si è dimostrato il nostro più acerrimo avversario, totalmente contrario a facilitare l'uso della bicicletta. Mario Rolando (MSI) ha affermato che le ciclopiste forse sono inutili e gli altri membri del suo partito si sono disinteressati al dibattito.

Bottacini (DC) in questa e in altre occasioni ha difeso Adami dicendo che se si faranno al massimo una o due ciclopiste dovremmo accontentarci.

Amici e simpatizzanti della bicicletta

Dobbiamo innanzitutto citare quattro consiglieri comunali nostri soci che hanno condiviso con passione la nostra battaglia, non solo in occasione del famoso dibattito, ma con continue proposte, interpellanze e interrogazioni. Si tratta di Daniele Avesani (Verdi), Luciano Corso (Verdi), Giorgio Gabanizza (PCI) ed Enzo Genovese (PCI).

Segue Graziano Rugiadi (DC), che ha votato a favore di tutte le nostre proposte, in molte occasioni si è schierato con noi e continua a mandare note (peraltro inascoltate) ad Adami e

Bartoli per esporre i problemi dei ciclisti urbani. Inoltre il suo Assessorato (allo Sport) ha sempre patrocinato le nostre bicicletate.

Mauro Tosi (DP) ha appoggiato molte nostre idee, ma non quella di rendere possibile l'attraversamento con la bicicletta del centro.

Carlo Mingon e Massimo Guerra (PSI) in occasione del dibattito in consiglio si sono schierati con le nostre proposte e Scarsini (DC) ha fatto un buon intervento, ma poi non si sono fatti più sentire, a parte Massimo Guerra che, recentemente, si è iscritto agli AdB.

ALTRI ENTI LOCALI

Lucio Garonzi (Lista Verde), oltre ad essere un nostro socio molto attivo, ha presentato alcune proposte di piste ciclabili alla Circo-scrizione Nord-Ovest (Borgo Trento).

Renzo Barzon (Sinistra Indipendente) consigliere della Circo-scrizione Est (Borgo Venezia) e nostro socio, ci ha affidato l'incarico di realizzare un piano di piste ciclabili e ha patrocinato molte bicicletate.

In regione altri due nostri soci, Mao Valpiana ed Alberto Tomiolo (Verdi), hanno recentemente presentato una proposta di legge per le piste ciclabili, da noi elaborata.



QUALCHE ADB DA VOTARE?

Ovviamente non possiamo ancora sapere quali tra questi signori, sia tra i "nemici" che tra gli "amici", si candideranno ancora alle prossime elezioni. Può darsi inoltre che qualche nostro socio o sostenitore si candidi per la prima volta.

Nel prossimo numero di Ruotalibera cerchiamo di compilare un elenco degli amici (o quasi) della bicicletta che si candideranno o si ricandideranno (in qualsiasi lista lo facciano).

il
gelso

CENTRO DI
CULTURA AMBIENTALE

Verona - c.so Porta Nuova, 44

tel. (045) 591285

LIBRERIA

SERVIZIO BIBLIOTECA (il vs. bibliotecario consiglia)

Da questo numero di Ruotalibera iniziamo la presentazione di alcuni libri disponibili, per la consultazione ed il prestito, nella nostra biblioteca.

1 - *MOUNTAIN BIKE nei dintorni di Verona*
Davide Zambelli - pg 63
Ed. CIERRE - 1989

Conoscere, scoprire, esplorare i dintorni di Verona percorrendo, in dieci itinerari, carriere, mulattiere e sentieri con il gusto di tuffarsi nella natura in bici, non necessariamente da montagna, o a piedi, che forse è la cosa migliore: vi ricordo che la formula bicipiedi rispetta meglio la natura!

Ogni itinerario presenta: cartografia (carta IGM 1:25000 col tracciato del percorso), itinerario e altimetria, dislivello in salita, tempo di percorrenza, difficoltà, cenni storici, note sull'ambiente, esame minuzioso del percorso.

È dunque una valida guida per il tempo libero che ci porta alla scoperta di particolari dimenticati di casa nostra e della nostra storia.

Unico neo: non vi sono i chilometraggi dei vari itinerari, che sono tuttavia ricavabili dalle cartine.

2 - *L'EUROPA IN BICICLETTA*
40 itinerari cicloturistici
Peter Wartz - pg 207
Ed. Mursia - 1988

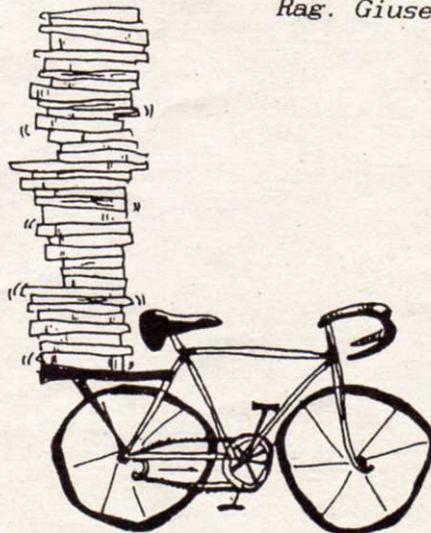
La nostra fidata bicicletta si trasformerà, consultando questo libro, in un mezzo semplice di trasporto utile per viaggiare e per conoscere.

Il ciclismo visto sotto l'aspetto tranquillo del turismo, non un'esperienza sportiva dunque, ma un'esperienza alternativa. Vengono presentati 40 itinerari di circa una settimana ognuno, in 10 paesi europei in modo semplice ed efficace: cartine del percorso ed eventuali varianti, altimetria, tappe, chilometraggi totali e parziali, collegamenti fra itinerari, stazioni, noleggio bici, dislivelli, enti nazionali turistici e uffici ferrovie stranieri.

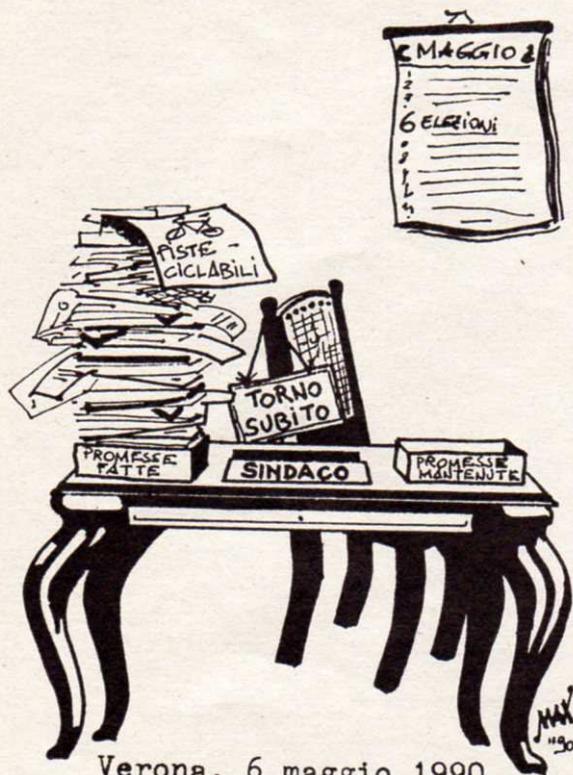
Come trasportare e noleggiare la bici, associazioni, libri, guide generali, carte...

Il tutto illustrato da stupende foto a colori. Da consultare prima di organizzare un viaggio all'estero.

Rag. Giuseppe



Books on Bikes



Verona, 6 maggio 1990

Cercheremo inoltre di prendere contatti con i segretari dei vari partiti e con alcuni uomini politici per chiedere che nei programmi siano inserite le nostre richieste.

ULTIMA ORA

.... le ultime cartucce dell'assessore Adami

Abbiamo saputo che Adami, a due mesi dalle elezioni, si appresta a far approvare tutta una serie di delibere esecutive per realizzare a Verona chilometri di ciclopiste. Oltre ad alcuni suoi progetti che continuiamo a ritenere secondari (perché si devono dare ai ciclisti, se possibile, alternative migliori alle grandi vie trafficate), alcune delibere introdurrebbero comunque ciclopiste prioritarie e valide, da noi continuamente riproposte, come quelle di Chievo-Ponte Catena, Viale Piave, Canale Camuzoni, etc.

Ma attenzione!! Non lasciamoci imbrogliare.

I lavori dovrebbero iniziare dopo le elezioni. Resta quindi una grande perplessità: la prossima giunta, il prossimo assessore alle strade, passata la tornata elettorale, le costruiranno veramente?

Noi AdB chiederemo, prima delle elezioni, un preciso impegno a tutti i partiti perché le migliori tra queste ciclopiste vengano realizzate bene e al più presto, mentre siano modificati o rinviati alcuni progetti a favore di altri percorsi più "vivibili".

Il tutto, come abbiamo sempre chiesto, dovrà essere inserito in un progetto di rete più ampio e articolato.

Stefano Gerosa
Segretario Amici della Bicicletta

Il dono del diavolo

Un giorno il Padre Eterno si affaccio' dall'Empireo e guardo' giu' verso la terra. Era soddisfatto della sua opera. Le cose andavano proprio secondo i piani prestabiliti. C'erano voluti alcuni miliardi di anni per arrivare a quel punto, ma che erano i miliardi di anni per lui? Un fiat, un nulla. La vita si era sviluppata rigogliosa e aveva invaso tutti i mari e tutti i continenti. Il sistema ingegnossimo che aveva escogitato aveva funzionato a dovere e se ne compiaceva molto. Aveva dato la spinta iniziale e poi le cose erano andate tranquillamente da se'. Aveva affidato tutto alla mutazione casuale e alla selezione adattativa. Lui se ne era stato a badare agli affari del Paradiso e la natura era andata avanti per conto suo, come se lui fosse intervenuto continuamente a guidarla. Dentro di se' si disse: bravo!

Era fiero soprattutto di un ordine di animali che erano riusciti proprio bene: i primati. Bisognava vedere come erano vispi e intelligenti, sempre attenti a quello che avveniva attorno. Si divertiva a guardare in particolare una certa specie di scimmie che giocavano con molto humour e che davano segni di vera genialita'.

- Pietro - disse rivolgendosi al suo braccio destro - quelle li' meritano proprio un riconoscimento speciale. Che ne dici? Sarebbe molto scorretto se gli facessi un bel dono?

- Voi siete il Signore onnipotente e potete fare quello che volete. Ma se, dopo miliardi di anni di rigorosa astensione, ora intervenite direttamente con un' dono, qualcuno potrebbe accusarvi d'incoerenza. Voi avete un'immagine pubblica che dovete conservare. Forse e' meglio lasciar stare.

Il Signore sorrise e disse:

- Pietro, tu mi sottovaluti. Dovresti sapere bene che io riuscirci' a farlo senza che se ne accorga nessuno. Bastano una o due piccole mutazioni finalizzate, anziche' casuali, e il gioco e' fatto.

Pietro non era del tutto convinto. Non gli piaceva quando il suo padrone assumeva quell'aria un po' sbarazzina e faceva cose sconsiderate. Tuttavia lui ci teneva ad essere il servitore perfetto. Una volta dato qualche saggio consiglio, in tono molto discreto, si limitava ad ubbidire scrupolosamente. Per questo disse, abbozzando un mezzo inchino:

- Comandate. Ditemi che cosa devo fare.

- Devi mettere a segno un paio di raggi cosmici e fare avvenire due mutazioni ad hoc. Prima di tutto bisogna che il pollice degli arti anteriori di quelle scimmie diventi opponibile alle altre dita. La mano dara' loro la passibilita' di fare praticamente tutto quello che vogliono. Accoppiata a quella intelligenza, portera' a risultati strabilianti. Fra l'altro, costituirà lo stimolo per un aumento continuo delle stesse capacita' psichiche.

- Quanto a intelligenza vi vorrei segnalare quel lupo laggiu'. Non se la cava mica male e forse merita la mano anche lui.

- Non esageriamo. La mano la daro' alla scimmia. Ma vedrai che quel lupo sara' abbastanza intelligente da capire che gli conviene asso-

ciarsi alla scimmia con la mano e divenirne il migliore amico.

- Benissimo. Ma tornando alla scimmia, non basta la mutazione della mano? Non e' gia' di per se' un dono inestimabile?

- No, bisogna aggiungere un'altra cosa. La mano, se dovra' stare a terra, o attaccata ai rami degli alberi, impegnata nella locomozione, non servira' a molto. A quelle creature bisognera' dare anche le gambe.

- Le gambe?

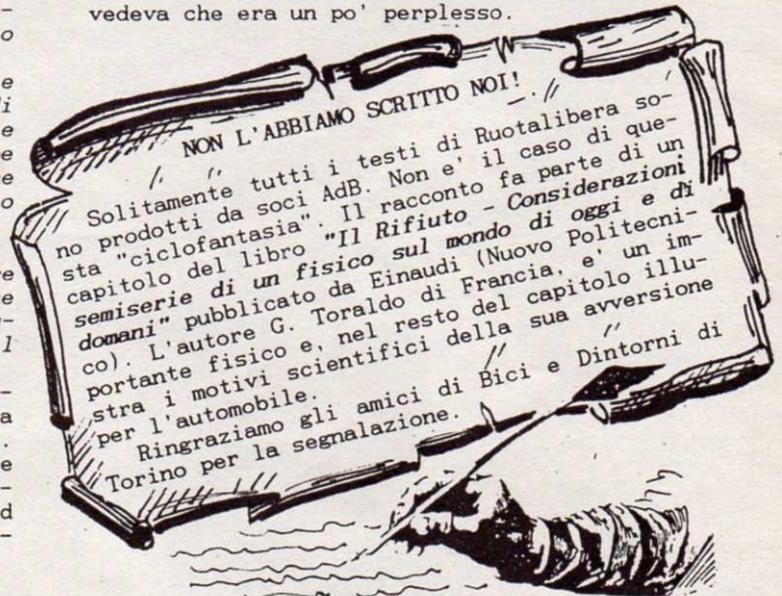
- Si', bisognera' raddrizzare gli arti posteriori e far marciare l'animale eretto su quelli.

Pietro, suo malgrado, si mise a ridere:

- Ma non ci riusciranno! Non potranno mica essere una popolazione di equilibristi! E poi sarebbero proprio ridicoli.

- Invece ci riusciranno. E quanto al ridicolo, sei tu che hai l'immaginazione limitata. Non hai idea della grazia e della maestà che quella deambulazione riuscirà ad avere nello stesso tempo. L'uomo camminerà con la testa alta. Guarderà il cielo e quello che gli sta attorno, anche a grandi distanze. Non starrà fisso al suolo come gli altri animali. Arriverà perfino a credere che io lo abbia fatto a mia immagine e somiglianza! - E qui dette in una bella risata.

Pietro lo guardava con grande rispetto, ma si vedeva che era un po' perplesso.



- Che hai Pietro? Se hai qualche obiezione, ti concedo di farmela.

- Avete pensato al diavolo?

- Che diavolo c'entra il diavolo?

- Il diavolo, come sapete, vi spia e tenta di metterci la coda tutte le volte che puo'. Non di rado e' riuscito a volgere in male le vostre buone intenzioni. Voi respingete queste tristi esperienze nell'inconscio, perche' vi danno fastidio. Ma io ho il dovere penoso di ricordarvele.

- Ma il diavolo non puo' mica revocare i miei doni! Questo, come sai, non puo' proprio farlo.

- Lo so. Ma lui e' molto furbo...

- Piu' furbo di me?

- A volte si'!

- Ora bestemmi! - Esclamo' il Padre Eterno con la voce strozzata e gli lancio' una di quelle occhiate fulminanti per le quali e' famoso. Pietro penso' bene di non insistere. S'inchino' velocemente e ando' a eseguire gli ordini.

Le cose andarono bene per un paio di milioni di anni (questo si' che era un attimo lassu'!). Sulla terra gli uomini erano riusciti perfino a capire che c'era stata l'evoluzione e i piu' avanzati l'attribuivano alle mutazioni casuali e alla selezione. Tutto sembrava regolare e apparentemente l'intervento diretto, dall'alto, era passato inosservato. Per la verita' bisogna dire che il professor Helmut Oberstutzinger aveva fatto notare che l'evoluzione dell'uomo era stata troppo rapida per poter essere spiegata facilmente in quel modo. Tuttavia il suo volume di 1024 pagine l'avevano letto in pochi. Ma un giorno Pietro arrivo' tutto agitato dal Padre Eterno ed esclamo':

- Signore, Signore, lo sapevo, il diavolo ci ha messo la coda!

- Ma di che parli? Spiegati.

- Parlo delle gambe degli uomini. Ah, il maledetto!

- Delle gambe degli uomini? Non ti capisco proprio.

- Voi avevate fatto un generosissimo dono a quella specie di animali. Ve lo ricordate?

- Me lo ricordo benissimo. E ti dissi anche che ero tranquillo, perche' tanto il diavolo non avrebbe mai potuto portar via quello che io avevo regalato.

- E infatti non ha potuto toccare il vostro dono. Ma lui e' furbo e ha fatto agli uomini un altro dono.

- Ah si' mi ricordo. Una volta disse che, a suo tempo, avrebbe regalato agli uomini la televisione, e me la descrisse. Poveretti! E' una bella disgrazia. Ma la terra non e' mica il paradiso terrestre. Qualche afflizione gli uomini devono averla.

- No, no, questa volta ha fatto di peggio.

- E come e' possibile? Che ha fatto?

- Ha regalato loro l'automobile.

- L'automobile? E che cos'e'?

- Come? Non siete onnisciente?

- Io so tutte le cose buone, quelle che dispenso io. Quelle cattive, che inventa il diavolo, come potrei saperle? Guai se le sapessi. Qualcuno potrebbe dire che sono corrisponabili.

- Ebbene, l'automobile e' un veicolo. Una cosa che li trasporta di qua e di la'.

Il Padre Eterno rimase un momento interdetto. Poi disse:

- Pietro tu lo fai apposta di spaventarmi. Un veicolo non e' poi un gran male. Liberera' ogni tanto le loro gambe. Per esempio durante il trasporto potranno danzare...

- Macche', macche', Signore! Le gambe stanno immobili. Una sembra addirittura inchiodata per il calcagno e il piede esegue solo leggerissimi movimenti di qualche grado in su e in giu'. E questo per ore e ore!

- Poveretti! ma chi li obbliga a farlo? Possono rifiutare l'automobile.

- No. Ci prendono gusto.

- Ci prendono gusto? Non ci posso credere. Ah, ho capito. Le gambe sono immobilizzate, ma intanto loro fanno tante belle cose con le mani.

- No, Signore. Anche le mani sono immobilizzate. Devono stare attaccate a una ruota che sta davanti. Se uno la lascia, rischia la vita. Ne sono morti tanti per aver voluto accendersi la sigaretta o soffiarsi il naso.

L'orrore si stava dipingendo sulla faccia del Padre Eterno. Ma ormai aveva cominciato a fare l'ottimista ad oltranza e gli seccava riconoscere che il diavolo era stato piu' furbo. Tanto per dire qualcosa osservo':

- Ma almeno potranno muovere la testa.

- Nossignore! Nemmeno quella. Guai a girarsi. Per poter mantenere la testa fissa, volta in avanti, si e' creato un sistema di specchietti che la legge impone come obbligatori. A proposito di legge, vi diro' che ora diventa obbligatorio anche legarsi al sedile con una speciale cinghia.

Il Padre Eterno rischio' l'ultima carta:

- Beh, avranno il corpo rigorosamente immobilizzato, ma potranno usare liberamente del piu' grosso dono che Dio (cioe' io) abbia fatto loro. La mente potra' spaziare dove vorra' durante il viaggio.

- Signore, devo disilludervi. La cosa piu' pericolosa di tutte in automobile e' distrarsi. L'automobilista deve stare attento con continuita' a una quantita' enorme di cose, deve leggere e interpretare numerosissimi segnali, fra i piu' strani, deve essere sempre impegnato in rapidissimi calcoli. Deve capire perfino quando un segnale e' scritto normalmente o alla rovescia. Per esempio, se sul fondo stradale vede scritto "autostrada della fine" non deve perdere il controllo, colpito dal terrore: non gli si preannuncia la morte ma solamente la "fine dell'autostrada".



- Che cos'e' un'autostrada?

- Gia', le invenzioni del diavolo voi non le conoscete. Un'autostrada e' una speciale strada. E le strade sono quelle parti della superficie terrestre in cui le automobili possono andare.

- Come? non possono andare dappertutto?

- No, no. Possono andare soltanto sulle strade. E poiche' gli uomini non lasciano mai l'automobile, in tutto il resto della terra non ci sono uomini. La superficie terrestre per l'uomo si e' ridotta a un milionesimo di quella che aveva a disposizione prima. E le strade costituiscono la parte della superficie terrestre piu' vuota di attrattive. Niente fiori, niente ruscelli. Una volta c'erano dei filari di alberi ai lati, ma ora li hanno abbattuti perche' erano pericolosi.

- Ma almeno quelli che non guidano potranno stare tranquilli e felici.

- No, Signore. Prima di tutto dovete sapere che di solito in ciascuno di quegli scatoloni c'e' una persona sola.

- E' assurdo!

- Sara' assurdo, ma e' cosi'. In secondo luogo, anche quando ci sono piu' persone, quelli che non guidano si dividono in due categorie. I piu' stupidi sono soltanto scocciati perche' non guidano loro. E i piu' intelligenti sono assaliti da una paura folle. Stanno con i piedi puntati e gli occhi sbarrati: aspettano da un momento all'altro l'inevitabile collisione a cui li portera' l'incoscienza e l'esibizionismo di chi guida.

Ma il Padre Eterno non lo stava piu' a sentire. Aveva reclinato la faccia fra le mani e qualcuno suppose perfino che piangesse.

Giuliano Toraldo di Francia

CICLO SCHEDE

VIAGGIO IN LESSINIA

ALLA SCOPERTA DEL PONTE DI VEJA E DELLE CASCADE DI MOLINA

di Alessandro Troiani

Percorso: lunghezza 85 km, salite impegnative.

Durata: tutto il giorno

Partendo da Verona ci si dirige verso Avesa, si continua per la salita della Cola, oltrepassata l'Arena di Avesa e il bivio per Costagrande, si svolta a sinistra per Montecchio (500 m slm) dove si arriva dopo una breve discesa.

Si attraversa tutto il paese e al primo incrocio si svolta a destra, dopo 1 km in falso-piano si svolta ancora a destra seguendo le indicazioni per Fane; qui vi sono alcuni tornanti impegnativi che consentono di prendere rapidamente quota, alla fine di essi ci si può fermare ad ammirare il panorama che spazia dalla Valpolicella alla pianura e al Basso Garda nelle giornate più limpide.

Proseguendo la strada scende, si attraversano le contrade Colombare di Villa e Chieve, qui si svolta a destra, si riprende a salire con gradualità e si riapre la visuale questa volta sulla Valpantena con i grossi centri di Cerro e Boscohiesanuova.

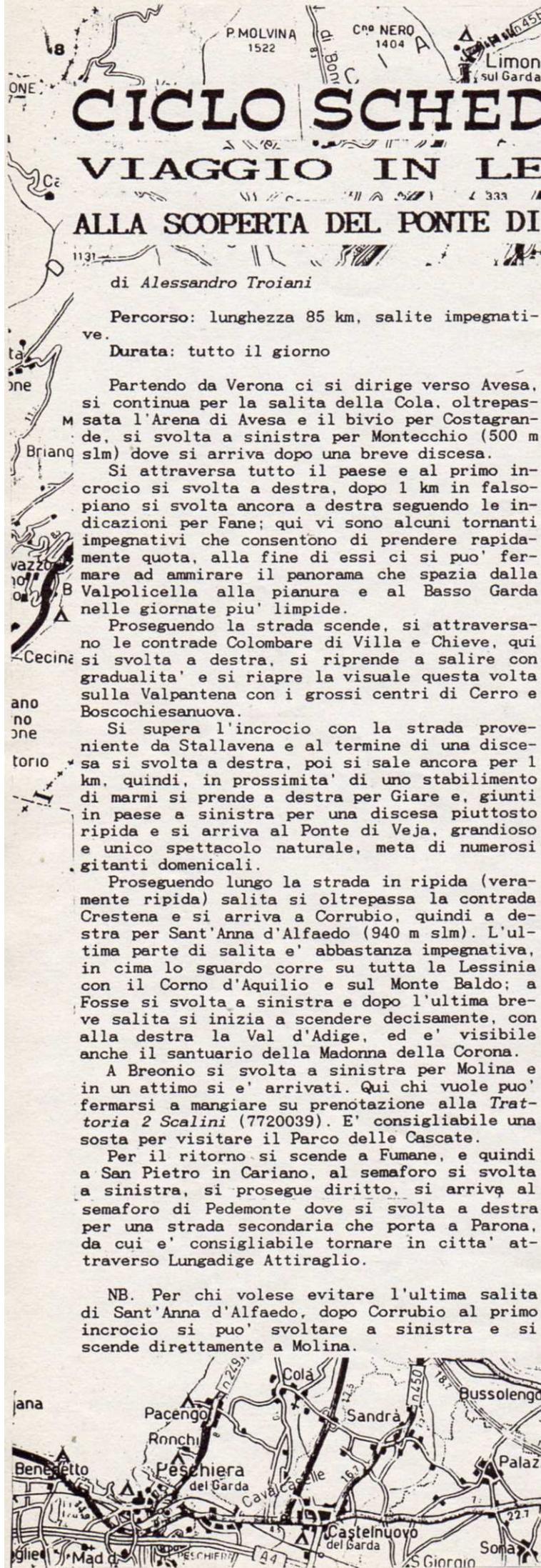
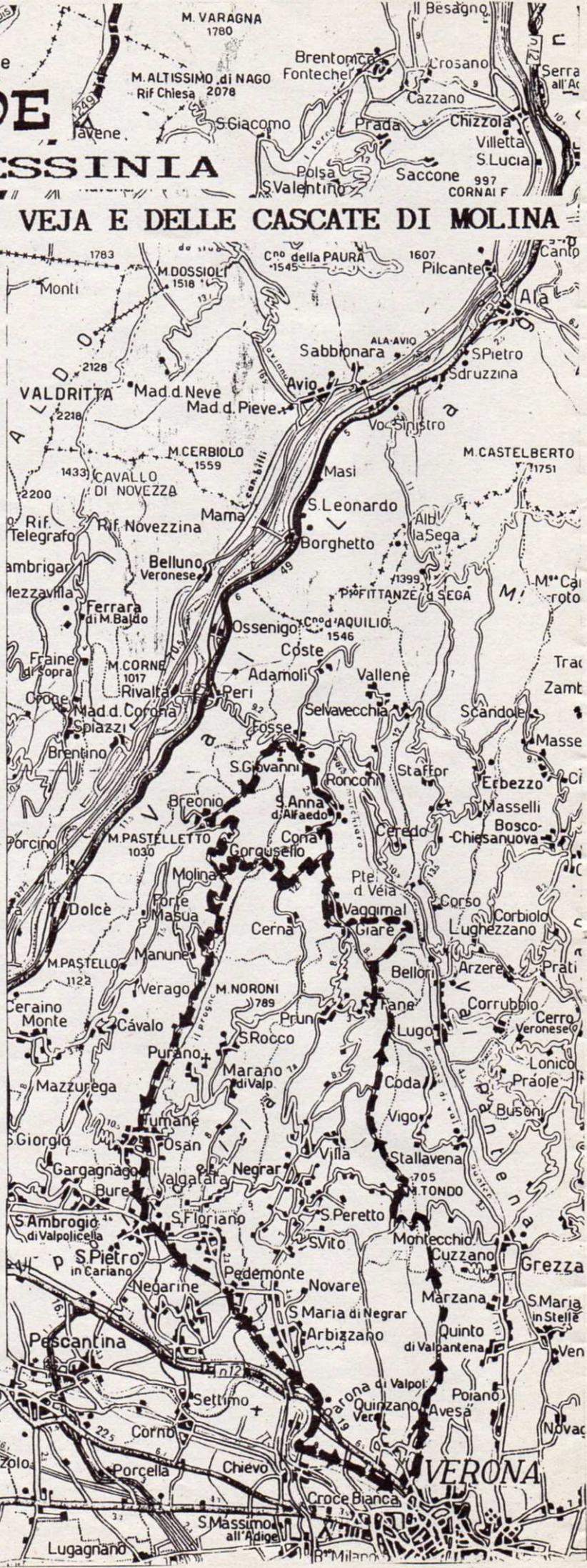
Si supera l'incrocio con la strada proveniente da Stallavena e al termine di una discesa si svolta a destra, poi si sale ancora per 1 km, quindi, in prossimità di uno stabilimento di marmi si prende a destra per Giare e, giunti in paese a sinistra per una discesa piuttosto ripida e si arriva al Ponte di Veja, grandioso e unico spettacolo naturale, meta di numerosi gitanti domenicali.

Proseguendo lungo la strada in ripida (veramente ripida) salita si oltrepassa la contrada Crestena e si arriva a Corrubio, quindi a destra per Sant'Anna d'Alfaedo (940 m slm). L'ultima parte di salita è abbastanza impegnativa, in cima lo sguardo corre su tutta la Lessinia con il Corno d'Aquilio e sul Monte Baldo; a Fosse si svolta a sinistra e dopo l'ultima breve salita si inizia a scendere decisamente, con alla destra la Val d'Adige, ed è visibile anche il santuario della Madonna della Corona.

A Breonio si svolta a sinistra per Molina e in un attimo si è arrivati. Qui chi vuole può fermarsi a mangiare su prenotazione alla *Trattoria 2 Scalini* (7720039). È consigliabile una sosta per visitare il Parco delle Cascate.

Per il ritorno si scende a Fumane, e quindi a San Pietro in Cariano, al semaforo si svolta a sinistra, si prosegue diritto, si arriva al semaforo di Pedemonte dove si svolta a destra per una strada secondaria che porta a Parona, da cui è consigliabile tornare in città attraverso Lungadige Attiraglio.

NB. Per chi volesse evitare l'ultima salita di Sant'Anna d'Alfaedo, dopo Corrubio al primo incrocio si può svoltare a sinistra e si scende direttamente a Molina.



TUTTO QUELLO CHE AVRESTI VOLUTO SAPERE SULLA BICI E NON HAI MAI OSATO CHIEDERE

LE RISPOSTE DI ANNAPIA E PAOLA

S..... SALUTE

La primavera e' presto alle porte, ed e' il momento di rispolverare la bicicletta, che pigramente (ahinoi!) e' stata spesso in garage durante l'inverno.

La bici oltre ad essere un mezzo di trasporto ecologico e' uno strumento particolarmente ricco di vantaggi. Donne e uomini, se non utilizzano il proprio corpo, possono diminuire le proprie capacita' funzionali sia fisiche che psichiche. Pedalando non si usano solamente i muscoli degli arti inferiori ma, contrariamente a quello che si pensa, vengono impiegati anche quelli superiori. I glutei si rassodano, le cosce si assottigliano, le ginocchia lavorano correttamente, i polpacci si tonificano, le caviglie si rinforzano e per chi ha il problema, o solamente la predisposizione alle varici, e' un esercizio da preferirsi al camminare. Per quanto riguarda gli arti superiori entrano in gioco soprattutto le mani che agiscono sul manubrio e sui freni in particolar modo nei tratti in salita.

S..... SENILITA'

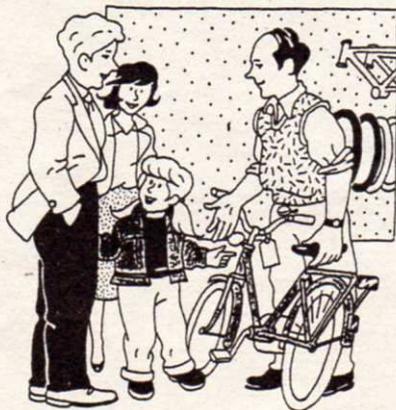
Non esistono limiti di eta' per andare in bicicletta. Nella terza eta', oltre ai vantaggi gia' descritti, la bici facilita il mantenimento del senso dell'equilibrio e dell'attenzione. Inoltre andare in bicicletta, se non e' in grado di aggiungere anni alla vita, puo' pero' aggiungere vita agli anni!

S..... SESSO

La nota rivista americana *Bicycling* oltre ad affermare che la bicicletta e' sicuramente benefica per la vita sessuale di chi la pratica, sostiene che i cicloturisti sono facilitati a trovare il partner attraverso l'attivita' ciclistica ed inoltre hanno avuto avventure amoroze nel corso di un'uscita.

S..... SORPRESA

Se la bicicletta costituisce un ottimo esercizio per gli adulti di ambo i sessi, e' ideale anche per i bambini e continua ad essere il giocattolo piu' regalato dai genitori.... e quindi



S..... SPERANZA

.. La speranza dei nonni e genitori e' quella di poter accompagnare i bambini sulle "so-spirate" piste ciclabili, e vedere utilizzato senza paura il proprio regalo.

S..... SOGNARE

Sognarsi di bicicletta non e' solo sognare le spasimate piste ciclabili, ma secondo il significato dedotto dalla psicologia analitica vuol dire: equilibrio, dinamicita', giovanilita'. In altri casi, la bicicletta ha significato di breve evasione dall'ambiente familiare, o di lavoro.

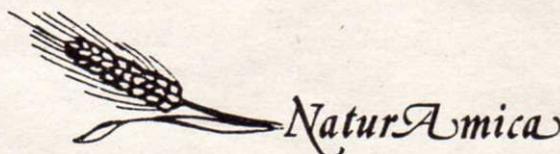
S..... SIGNORINE E SIGNORE

Per evitare che il contatto prolungato con la sella possa causare irritazioni, consigliamo alle donne una sella anatomica speciale piu' larga posteriormente. Non dimentichiamo l'importanza di un abbigliamento appropriato: pantaloncini senza cuciture dotati preferibilmente di rinforzo scamosciato e slip di cotone.

S..... SIMPATIA

AnnaPia e Paola sperano di potervi dare nei prossimi numeri ulteriori notizie, consigli e curiosita' con bici amore e simpatia

Ciao Ciao



ALIMENTI BIOLOGICI INTEGRALI - MACROBIOTICA
PANE INTEGRALE BIOLOGICO FRESCO TUTTI I GIORNI
PICCOLA GASTRONOMIA - FORMAGGI - YOGURT
COSMESI NATURALE

Di Paolo Sorio - Via Roveggia, 56 - Verona

Tel. 045/500563

COME ISCRIVERSI

Quote 1990:

Socio ordinario	10.000 lire
Bambini e studenti	7.000 lire
Socio sostenitore	25.000 lire
Socio benemerito	50.000 lire (o piu',

che non ci si offende!)

Ai soci sostenitori e benemeriti verra' data la maglietta con il simbolo del gruppo.

Per iscriverti puoi:

- 1) venire in sede, in Via Spagna 6/8 dalle ore 9.00 alle ore 12.00 e dalle 15.00 alle 18.00 dal lunedì al venerdì;
- 2) usare il CCP n.11560372 intestato a Ruotalibera, Via Spagna 6/8, 37123 Verona.



L'ISCRIZIONE COSA TI DA'?

- 6 Numeri di Ruotalibera
- L'uso della biblioteca e del materiale audiovisivo
- Consigli tecnici
- Partecipazione gratuita alle biciclette organizzate
- Informazioni per itinerari ciclabili a Verona, in Italia, in tutta Europa e oltre.
- Partecipazione gratuita alla presentazione di viaggi in bici e ad incontri informativi organizzati.



e Sconti...



Via Leoncino 19a
Accessori e ricambi 10%

BIROTA
Verona

Libreria il Gelso
Corso Porta Nuova, 44 Verona
Sconto 10%

Libreria RINASCITA
Corso Porta Borsari 32 Verona
Sconto 10%

EMPORIO DELLA MOTO
Via Pallone 2 Verona
10% bici e accessori

SPORTGEMMO & SPORTGEMMO 2
Piazza Viviani 8 Verona
Via Maroncelli 12 Verona
10%-15% Articoli sportivi vari
10%-15% Abbigliamento sportivo
15%-20% Sci Scarponi
5%-10% Settore nautica e campeggio

MASPORT
Via Leoni 9 Verona
Via Badile 1 Verona
Via Mameli 75b Verona
20% Articoli e abbigl. sportivo
campeggio e picnic
10% Giocattoli, cartoleria
25% vocabolari ed atlanti
20% biciclette

NATURA HOUSE
Via Porta San Zeno 25
5% alimentari, cosmetici, etc.

MARA DIFFUSION acconciature
Via Belfiore 84 Cadidavid
Sconto 10% alle socie AdB

CHESINI la biciprecision
Via San Paolo 4/8/10 Verona
Sconto 5%

Bicisport BOIFAVA
Via Calabria 62 San Massimo, Verona
10% biciclette sportive
10% abbigliamento
5% Mountain Bike e bici "su misura"
Speciale possibilita' di acquisti rateali
con "FIDO SHOPPING"

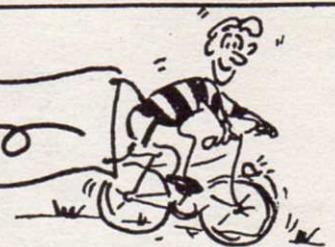
CICLI CONTI
Via Gran Sasso 2 Marchesino di Buttapietra
10% biciclette e riparazioni

GIROLI
Circ. Raggio di sole 7b Verona
15% Bici e accessori

Naturalmente gli sconti verranno praticati all'atto del pagamento e dietro esibizione della tessera AdB 1990. Rimangono esclusi i prezzi di eventuali svendite e quelli fissati per particolari campagne promozionali.

L'iscrizione ci fa ciclisti coscienti
e ci da' servizi e sconti convenienti

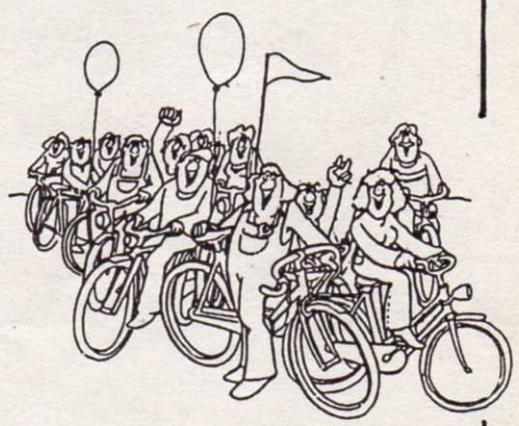
ISCRIZIONI 1990



**"PERCHE' LA BICI CONTI DI PIU'
DOBBIAMO DIVENTARE DI PIU' "**

IL VOSTRO CONTRIBUTO CI AIUTA:

- A far pesare di piu' i desideri dei ciclisti nei confronti degli amministratori e dei politici.
- A far uscire regolarmente il giornale Ruota-libera.
- Nella gestione della sede, della biblioteca e del materiale informativo.



SALA PARTO

IL NUOVO ARRIVATO.



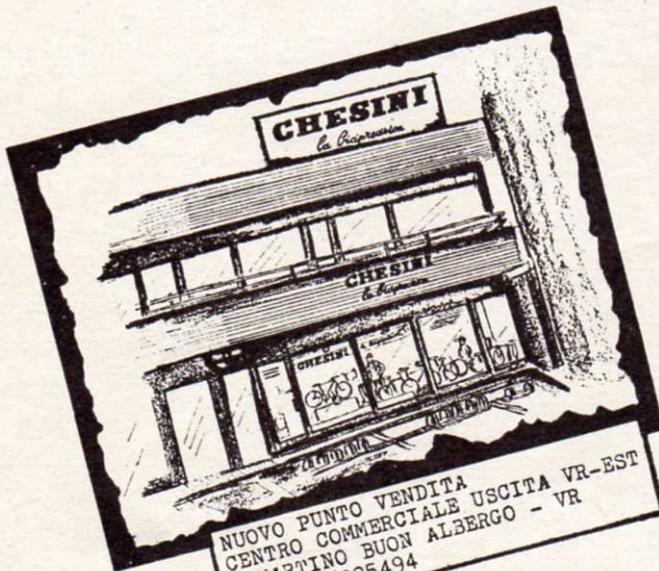
Se ognuno di noi porta un nuovo socio possiamo velocemente raddoppiare la forza delle nostre opinioni.

CHESINI

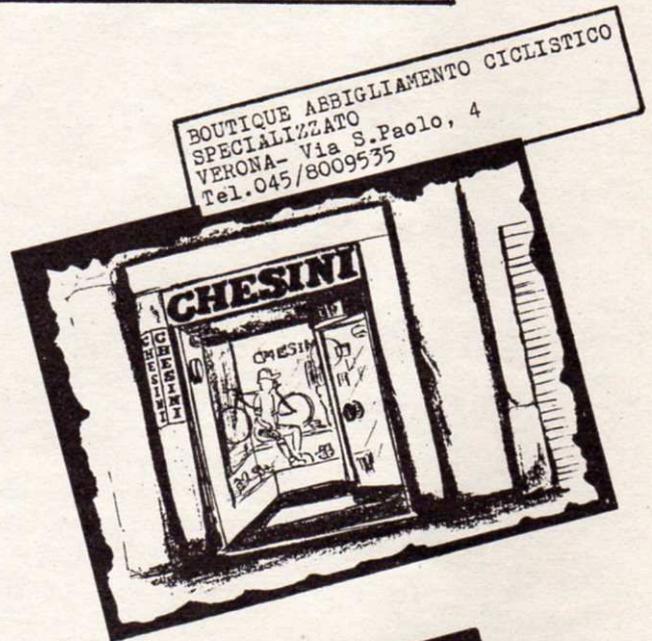


VERONA
ITALY

La Biciprecision



NUOVO PUNTO VENDITA
CENTRO COMMERCIALE USCITA VR-EST
S. MARTINO BUON ALBERGO - VR
Tel. 045/995494



BOUTIQUE ABBIGLIAMENTO CICLISTICO
SPECIALIZZATO
VERONA - Via S. Paolo, 4
Tel. 045/8009535



SEDE CENTRALE RINNOVATA
VERONA - Via S. Paolo, 8/10
Tel. 045/8006286
Fax 045/8009687

1990: LA CHESINI BICIPRECISION FESTEGGIA I 65 ANNI DI ATTIVITA'

Oggi Chesini si è fatto in tre, con tre grandi punti vendita dove troverete oltre alle rinomate biciclette e telai speciali da corsa, mountain bike e tutto il meglio della componentistica Nazionale ed Internazionale compreso il meglio dell'abbigliamento ciclistico.

Chesini, 4 volte Campione del Mondo e Campione Italiano Mountain Bike 1989



Turismo a pedali



"LUNGO IL DANUBIO DA VIENNA AL MAR NERO."

di Massimo Muzzolon

Premessa

Durante lo scorso mese di settembre, due Amici della Bicicletta hanno effettuato un lungo raid da Vienna alle foci del Danubio. Al loro ritorno hanno preparato un resoconto del viaggio per la rivista "Cicloturismo" di cui vi proponiamo quelle parti che ci sono sembrate più significative.

Mi trovo sul Rennweg, il lungo viale che dal centro di Vienna porta verso i quartieri Est della città. Pedalo lentamente sulla mia bicicletta stracarica, appena ritirata dal deposito bagagli della Südbahnhof. Davanti a me un cammino lungo un mese, durante il quale viaggerò fiancheggiando il Danubio fino alle sue foci, sul Mar Nero. Mi viene in mente una frase del principe di Metternich, secondo cui oltre il Rennweg cominciavano i Balcani, l'Asia. L'affermazione, che già allora non doveva suonare benevola per i cittadini delle regioni orientali dell'Impero Asburgico, in noi, uomini del duemila, suscita anche una certa ilarità, abituati come siamo a orizzonti ben più ampi. Ma, se è vero che dal secolo scorso molte cose sono cambiate, anche oltre il Rennweg, e che probabilmente i Balcani non sono più l'estrema propaggine dell'Asia, al viaggiatore danubiano basterà abbandonare appena le strade di grande comunicazione per ritrovarsi immerso in una atmosfera antica e perduta. Spingendo la propria

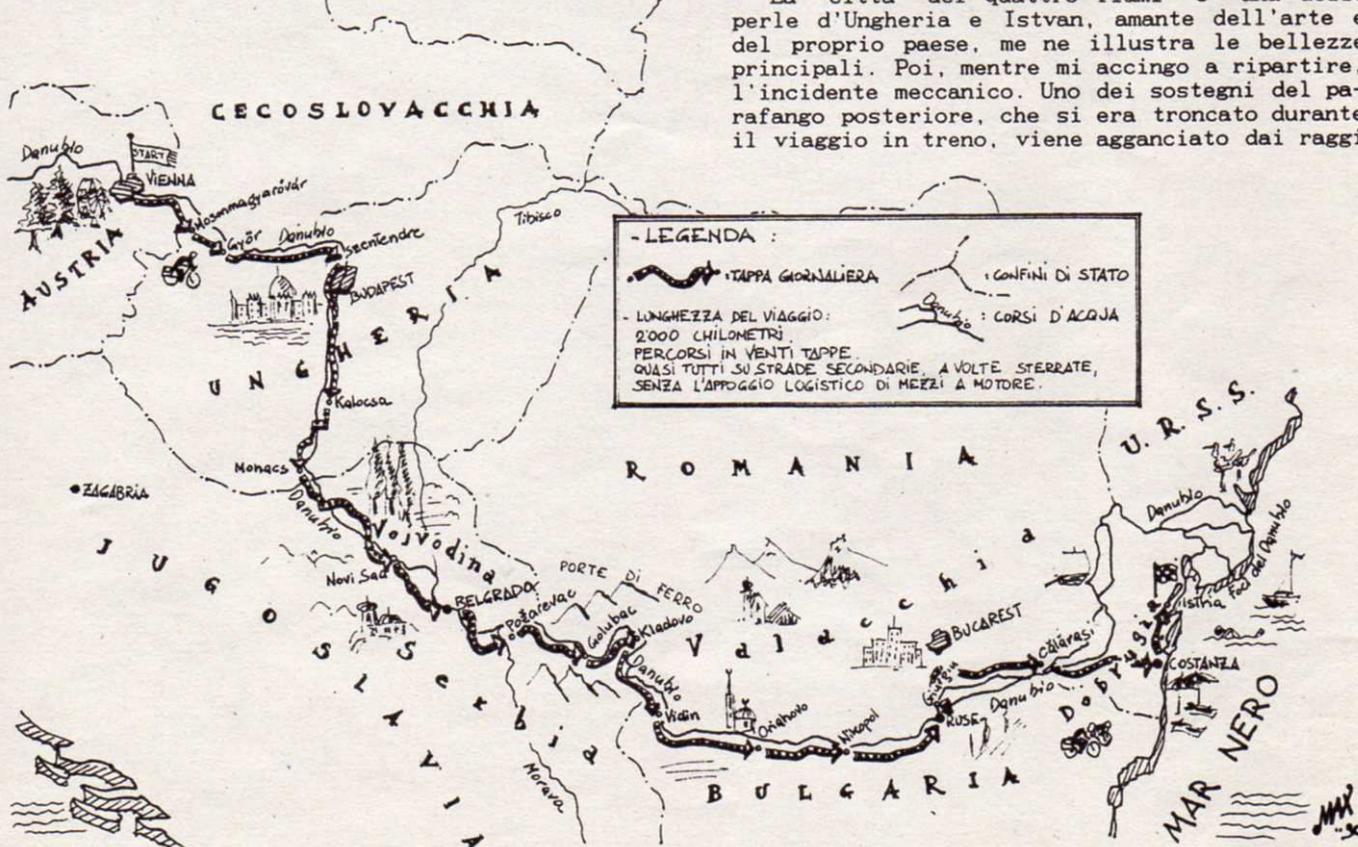
dueruote nei viottoli di campagna deserti o nelle strade sterrate sull'argine del grande fiume ci si ritrova circondati da un paesaggio che a volte si fatica a riconoscere come europeo. In esso infatti i connotati austro-magiari tendono gradualmente a scemare con il procedere verso sud-est, per lasciar posto ad elementi turchi e medio-orientali.

Non sarà quindi il mio un viaggio tra le grandi capitali danubiane, che pure non mancherò di visitare; ma Budapest, Bratislava, Belgrado mal si prestano ad essere percorse dalle biciclette, zeppe come sono di quel traffico pesante che caratterizza un po' tutte le metropoli dell'Europa Orientale, prive finora di strutture ciclabili adeguate. Lasciato il Rennweg alle spalle, si delinea invece un itinerario alla ricerca di un Danubio "altro e minore". Il Danubio dei villaggi adagiati nelle pianure della Pannonia e della Valacchia, degli orizzonti indefiniti di campi gialli di mais e girasoli, dei vigneti assolati sugli altipiani della Dobrugia, disseminati di vestigia greche e romane.

2° tappa: Mosonmagyaróvár - Győr (50 km)

Uscito da Mosonmagyaróvár, l'antica "Porta Hungarica" mi inoltro per le deliziose stradine che attraversano la grande isola compresa tra il Mosoni-Duna e il ramo principale del Danubio. Dopo pochi chilometri incontro Istvan, un cicloscursionista locale che, pur dichiarando di voler compiere solo un breve tratto, finisce per accompagnarmi fino a Győr.

La "città dei quattro fiumi" è una delle perle d'Ungheria e Istvan, amante dell'arte e del proprio paese, me ne illustra le bellezze principali. Poi, mentre mi accingo a ripartire, l'incidente meccanico. Uno dei sostegni del parafango posteriore, che si era troncato durante il viaggio in treno, viene agganciato dai raggi



della ruota e ne rompe quattro. La loro sostituzione necessita lo smontaggio della ruota libera ma, dopo alcuni tentativi, anche la chiave apposta si spezza. Se in tutta Győr non è facile trovare un meccanico per biciclette, cioè diventa impossibile il sabato pomeriggio.

In questi momenti solo la solidarietà tra cicloturisti può trarre d'impaccio. Istvan ha girato tutta l'Europa con la sua bici, ma, in particolare, ricorda i molti aiuti ricevuti in questi frangenti durante un suo viaggio in Italia, allorché una dueruota di fabbricazione cecoslovacca gli creò innumerevoli problemi. Passiamo il sabato pomeriggio a vagabondare fra meccanici dopolavoristi e società ciclistiche, ma infine la ruota è riparata. Domani, grazie a Istvan, il "raid" potrà proseguire.

7* tappa: Novi Sad - Belgrado (75 Km)

Novi Sad, oggi capitale della Vojvodina, è una città moderna ed elegante. Le comode piste ciclabili, che affiancano praticamente tutte le strade urbane, ne permettono un'agevole visita in bicicletta. Meta di più impegnative "ciclo-escursioni" possono essere le boschive colline della Fruška Gora, sull'altra riva del Danubio, con i loro antichi monasteri.

Alla stazione di Belgrado mi aspetta Andrea Balani, da poco arrivato in cuccetta da Venezia, proseguiremo insieme fino al Mar Nero. Sul binario attiguo una allegra famigliola bavarese carica le proprie bici su un treno locale per una escursione con bici al seguito. Quanti cicloturisti stranieri in Italia potrebbero fare altrettanto se le nostre ferrovie non possedessero limiti a questa formula?

9* tappa: Požarevac - Golubac (80 Km)

A Požarevac, grosso centro agricolo nella valle della Morava, siamo ospiti di Vasil Milan, un simpatico e loquace personaggio che ha girato l'Europa con la sua fisarmonica suonando nei ristoranti serbi. Con i soldi guadagnati ha

tirato su quattro locali che ora affitta ai rari turisti di passaggio. Vasil parla solo serbo-croato, con lui comunque non ci sono problemi d'intesa grazie alla mimica eccezionale che è tipica delle genti balcaniche. Prima di partire, dopo il rituale caffè alla Turca, ci indica la strada per Ram: "dobro Taljansko" è il suo saluto di commiato, a testimonianza della simpatia spontanea che i cicloturisti suscitano nella gente che avvicinano.

A Ram, sotto le rovine della fortezza turca, contempliamo per la prima volta oltre il Danubio la terra rumena, un paese che ci sembrava tanto remoto e misterioso e tanto distante dal nostro livello di vita. I fatti diranno, pochi mesi dopo, quanto lontano dalla verità era chi pensava che il popolo rumeno fosse definitivamente perso per l'intero contesto europeo.

11* tappa: Kladovo - Vidin (104 Km)

Un paesaggio ondulato e una vegetazione stepposa ci accompagnano, dopo Kladovo, lungo la riva destra del Danubio. La strada verso la frontiera, che pure è uno dei più importanti passaggi fra la Jugoslavia e la Bulgaria, non si può certo dire molto frequentata. Giunti alla sbarra di confine, a Bregovo, dobbiamo attendere alcune decine di minuti prima che i doganieri bulgari si decidano ad uscire per controllare noi e gli altri pochi veicoli incolonnatisi nel frattempo. Durante l'attesa, comunque, nessuno protesta o suona il clacson. A me e al mio amico, che ripetutamente guardiamo l'orologio preoccupati, un carrettiere fa bonariamente cenno di non aver premura: "Nema problema!". Gli fa eco, dal bordo della strada, un grassoccio asinello che con vigorosi cenni di assenso col testone sembra voler confermare le filosofie del carrettiere. Prorompe una sonora risata a tre e l'asinello si allontana a goffi balzi tagliando soddisfatto: "Quei due stranieri hanno capito il messaggio: la fretta non abita proprio da queste parti!".

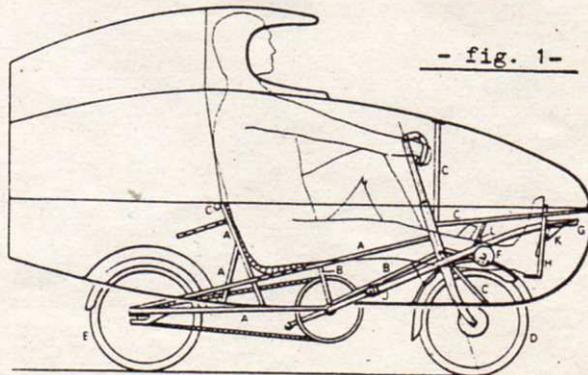
QUEI PAZZI DELLE MACCHINE... PEDALANTI

DAL NOSTRO INVIATO AL CAMPIONATO EUROPEO DEI VEICOLI A PROPULSIONE UMANA

Dalla metà degli anni '70 studenti e sperimentatori californiani (chi altri senno'?) iniziarono a ripensare alla bicicletta in termini del tutto nuovi, non tenendo conto cioè delle limitazioni imposte dall'Unione Ciclistica Internazionale (U.C.I.). Queste riguardano sostanzialmente il divieto per le biciclette da competizione di usare appendici aerodinamiche e di adottare posizioni di guida diverse da quelle "standard" (per esempio posizioni supine "a sdraio"). Il loro lavoro portò alla riscoperta di veicoli non convenzionali progettati e messi in commercio in Europa nei primi anni del secolo. Negli anni '30 un ciclista semiconosciuto sconfisse su una di queste macchine il campione del mondo in carica stabilendo un nuovo record in pista. Era troppo: l'U.C.I. bandì quel tipo di veicoli, impedendo di fatto sviluppi sostanziali della bicicletta per oltre mezzo secolo. Fortunatamente l'unione non era ancora attiva nel 1887, quando il veterinario John Dunlop inventò i pneumatici a camera d'aria, altrimenti continueremmo forse a viaggiare su cerchi di ferro pieno!

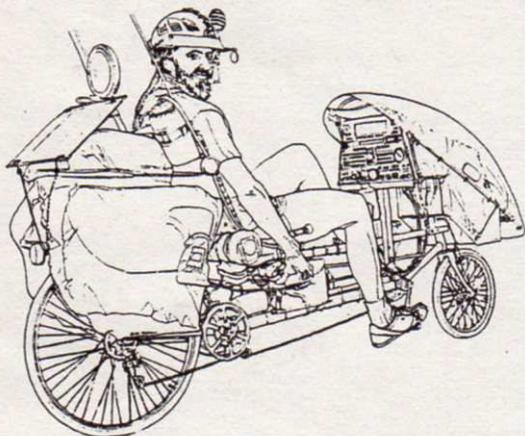
Torniamo ai nostri giorni: l'exasperata attenzione per la pratica agonistica (... degli altri, spesso...) e la difficoltà nell'uso come mezzo di trasporto dovuto all'impero della automobile hanno reso e rendono difficile ricevere in Europa - e in Italia particolarmente - la portata delle ricerche e delle sperimenta-

zioni statunitensi. Se i veicoli da record hanno superato i 105 km/h, non è irrealistico pensare ad un veicolo *pratico* nel quale andare comodamente, al riparo da pioggia e vento, che mantenga senza sforzo medie vicine ai 40 km/h (vedi fig. 1), o a veicoli ibridi elettrici-muscolari in grado di competere con le attuali automobili. *Ruotalibera* si è già occupato dell'argomento nel numero del Febbraio '89, ed è disponibile in sede la documentazione per chi volesse approfondire.



Dal 18 al 20 Agosto scorso si è svolto a Munster (Germania Occ.) il quarto Campionato Europeo dei Veicoli a Propulsione Umana chiamati per brevità HPV (Human Power Vehicles).

Una mini-delegazione italiana - praticamente il sottoscritto e un amico - vi ha preso parte, gareggiando anche in alcune prove e risultando mai ultima, che e' gia' qualcosa vista la "prima" assoluta, sia per noi due che per l'Italia. La citta' ospitante e' famosa in tutta la Germania per la diffusione e l'uso massiccio della bicicletta come mezzo di trasporto, al punto che esiste un detto: "a Munster i bambini imparano prima a pedalare che a camminare". Per quello che ne so di bambini, e a giudicare da quanto si vede in giro, puo' essere anche vero. Oltre all'impatto visivo di piste ciclabili e bici ovunque, vi e' un pullulare di iniziative collaterali: un giornalino di 30 pagine curato (e pagato) dall'Amministrazione Comunale dedicato ai problemi della bicicletta e al suo uso urbano (ve lo immaginate a Verona?); una "settimana della bici" con varie manifestazioni; un laboratorio di meccanica per la riparazione e la costruzione di biciclette organizzato (e pagato anch'esso) dall'Assessorato alla Gioventu', etc. Lo stesso Assessorato aveva organizzato con precisione tutta teutonica la parte logistica e l'ospitalita' del Campionato.



Venendo alla manifestazione vera e propria, erano previste una valutazione statica dei veicoli, una prova di abilita', una gara ad eliminazione su circuito stradale e una prova di velocita' pura sui 200 m lanciati. Ogni singola prova prevedeva una sua classifica con relativo vincitore, ed era previsto anche un vincitore globale, tipo combinata sciistica per intenderci.

La valutazione "statica" e' stato uno dei momenti meno spettacolari, ma piu' interessanti per la panoramica sulla varieta' di soluzioni tecniche adottate - anche molto estrose a dire il vero - dagli oltre 150 partecipanti e per la competenza dei giudici. Tutti i particolari che possono facilitare l'uso quotidiano venivano presi in considerazione, dal colore al tipo di luci o di portapacchi. I migliori HPV surclassano di gran lunga le nostre bici da cicloturismo per comodita', sicurezza, frenata, etc. La successiva prova di abilita' non era affatto semplice e non pochi veicoli carenati hanno dovuto fare manovra come corriere nelle curve piu' strette. Con una bici da passeggio avremmo vinto senza difficolta' questa prova, anche perche' i nordici non parevano particolarmente disinvolti nel districarsi tra i birilli (sara' perche' gli manca l'allenamento quotidiano allo slalom tra le auto?). Molto spettacolare, e seguita dalla stampa locale e da numeroso pubblico, la gara in circuito, che prevedeva 6 manches eliminatorie e una finale. I veicoli piu' veloci sono stati, ovviamente, quelli carenati, sia a due che a tre ruote. Questi ultimi erano un po' in difficolta' nelle curve a gomito, dove nonostante lo stridore delle gomme (!) e la guida "stile sidecar" rischiavano di finire contro le balle di paglia predisposte dalla premurosa organizzazione. Casco e guanti obbligatori per tutti, staffetta

motociclistica e ambulanza pronta aumentavano la sicurezza e davano un tono molto "formula 1" alla corsa. Per l'ultima prova era stato addirittura chiuso al traffico un tratto di superstrada. Dopo un lancio di circa 1 km i concorrenti venivano cronometrati su una base di 200 m per stabilire la velocita' massima. Qui, piu' che nelle altre prove, erano le pure doti aerodinamiche ad emergere: le bici normali non hanno superato i 50 km/h, i veicoli carenati per uso pratico erano sui 65, il vincitore, su un siluro praticamente senza sterzo, ha passato gli 80! Grande delusione del *team* locale e di quello inglese, favoriti dai pronostici e grandi rivali, per la vittoria della squadra francese, che in effetti usciva un po' dallo spirito della manifestazione, disponendo di furgone-officina, pilota semi-professionista, sponsor, etc. A questa prova abbiamo preferito non partecipare per un comprensibile senso d'inferiorita', anche se avremmo forse potuto farlo dignitosamente (c'e' stato chi e' rimasto sui 30 km/h e anche chi e' caduto, senza conseguenze, ma provocando le sgommate dei mezzi di soccorso e l'ilarita' del pubblico).

Sebbene un po' spaesati per la novita' e per la lingua, e senza alcuna preparazione specifica, siamo riusciti a farci onore e, soprattutto, a divertirci e a "rubare" con gli occhi tutta una serie di idee e spunti che potrebbero risultare preziosi in futuro. Cio' che rende affascinante il clima di queste manifestazioni e' l'assoluto stato pionieristico in cui ci si trova, per cui e' ancora possibile partecipare (e vincere) con una macchina messa su nel garage di casa, senza contare la possibilita' di acquistare veicoli gia' pronti. Inizia infatti a diffondersi il commercio di HPV a prezzi paragonabili a quello delle nostre specialissime (1-2 milioni per intenderci). Non ultima nota positiva la simpatia dei partecipanti. "Next year - ho sentito dire da un ansimante concorrente al termine di una prova non esattamente brillante - less beer and more training (*). E allora, *next year*, non c'e' nessuno che abbia voglia di partecipare al quinto campionato europeo? Si terra' dal 29 giugno al 3 luglio ad Emmen, in Olanda. Per ricevere il programma dettagliato scrivete a:

NVHPV
P.O. BOX 10075
1301 AB Almere, Olanda

Stefano Benini

(*) L'anno prossimo meno birra e piu' allenamento!

A

CICLI

ARMANI

BICICLETTE

Uomo, Donna, Bambino, da Corsa su misura

" M O U N T A I N B I K E "

Piazza Frugose, 4 - Tel. 045/975688
S. MICHELE EXTRA - VERONA

CICLOPISTE : METODOLOGIE PROGETTUALI

FRAMMENTI DALLA TESI DI LAUREA DEL
SEGRETARIO "ADB" STEFANO GEROSA

Le esperienze europee dimostrano che la realizzazione di percorsi ciclabili ha successo quando viene impostata secondo schemi di rete. Strutture concepite episodicamente ed empiricamente, senza un disegno d'insieme; portano invece a risultati parziali o nulli. Una rete di percorsi ciclabili deve coprire per intero il territorio cittadino e, se possibile, toccare anche i centri della cintura urbana, collegando diverse aree in modo di facilitare il più possibile una vasta gamma di spostamenti in bicicletta.

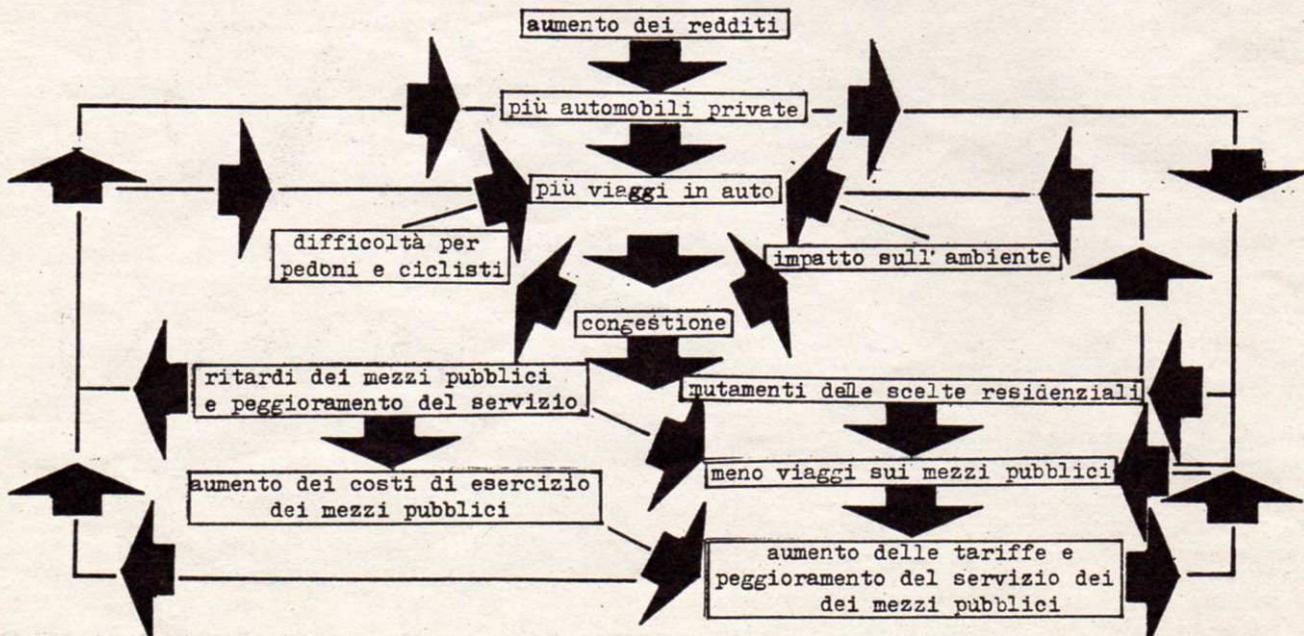
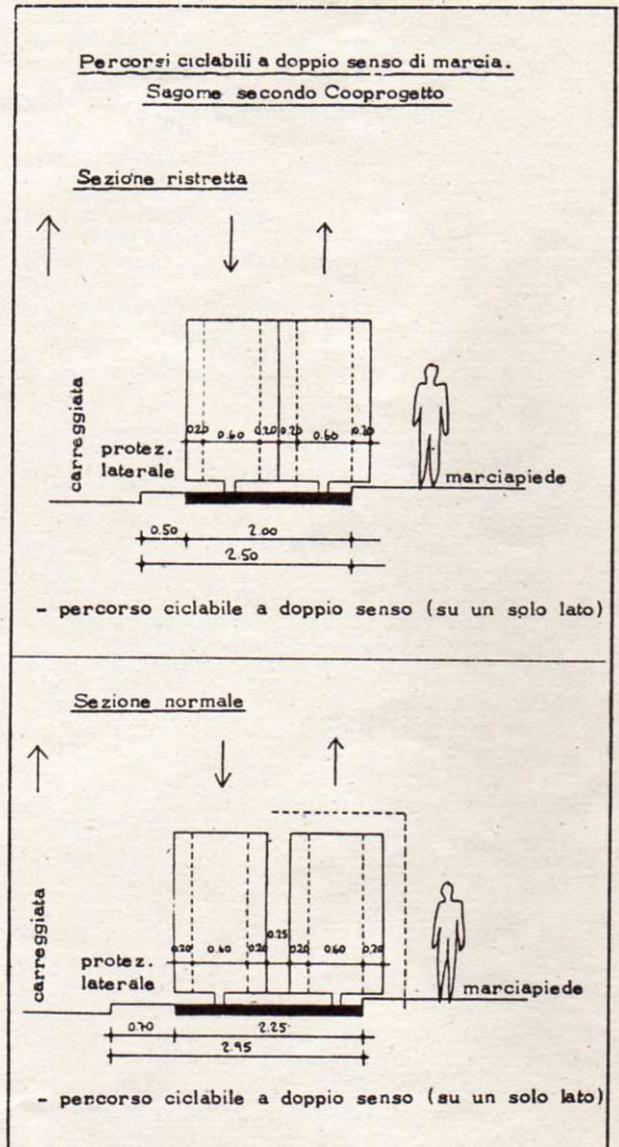
I modelli dei percorsi ciclabili

Solitamente si usa il termine "piste ciclabili", ma sarebbe più corretto parlare di percorsi ciclabili. Infatti una rete di percorsi ciclabili è da considerarsi un sistema misto, che comprende strutture di diverso genere, tra le quali le piste ciclabili propriamente dette. Per garantire la continuità e la flessibilità della rete occorre combinare diverse soluzioni.

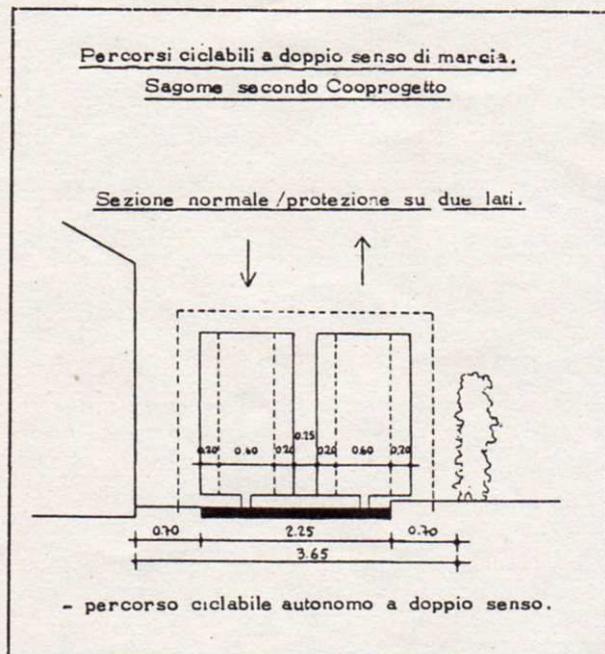
1) Piste ciclabili autonome - Si tratta di percorsi che possono essere realizzati ex-novo, ma anche tramite il recupero di viabilità minore, urbana e rurale.

2) Piste ciclabili in bordo strada - La pista ciclabile è fisicamente separata dal traffico veicolare, con un'apposita barriera, con aiuole oppure con un dislivello se rialzata rispetto alla carreggiata. In molti casi essa viene ricavata riducendo la sezione del marciapiede esistente, se questo risulta sovrabbondante. La separazione dai pedoni può essere solo segnaletica (striscia) o contrassegnata da una diversa pavimentazione. Gli attraversamenti agli incroci vanno studiati con particolare attenzione.

3) Corsie ciclabili in bordo strada - Ove non sia possibile, per gli scarsi spazi disponibili, realizzare la separazione fisica dalla carreggiata, essa può essere solo segnaletica, con una striscia colorata. Questa soluzione, ovviamente, non sempre risulta soddisfacente. Nonostante ciò può essere utile in alcuni tratti per garantire la continuità della rete, ove non si intravedano diverse soluzioni.

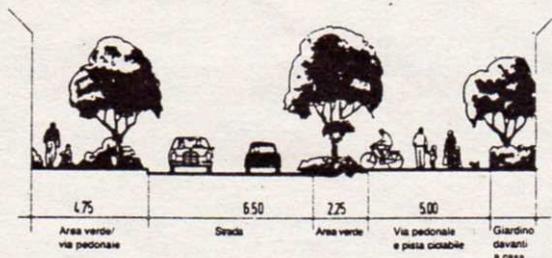


4) **Strade riservate ai ciclisti** - Sono strade, riconoscibili mediante apposita segnaletica, percorribili con diritto di precedenza alle biciclette. Possono usare tali strade solo gli automobilisti residenti e, comunque, rispettando un determinato limite di velocità (30km/h).



5) **Uso ciclabile di aree pedonali e assimilabili** - Le zone pedonali, quando la forma, l'estensione e il grado di affollamento di questi spazi lo consentano, si prestano bene alla compresenza di ciclisti e pedoni. In alcuni casi, comunque, si rende necessaria una precisa delimitazione del flusso ciclistico, evidenziando proprie corsie ed eventuali divieti.

6) **Itinerari ciclabili** - Sono percorsi su strade normali, urbane o extra-urbane, che vengono semplicemente segnalate ai ciclisti per qualche loro particolare peculiarità (scarso traffico a motore, zona interessante dal punto di vista artistico o naturalistico, etc.).



Caratteristiche generali della rete

Una rete ciclabile deve essere oggetto sin dall'inizio di un vero e proprio piano unitario. In questo senso va istituita una gerarchia nella struttura dei tracciati a seconda del prevedibile flusso e del ruolo assegnato.

Innanzitutto possono essere previsti dei percorsi principali di penetrazione centro-periferia e altri perimetrali rispetto al centro. Questi, poiché costituiscono le strutture portanti del sistema, per avere successo vanno progettati cercando di trovare soluzioni alternative alle vie di grande scorrimento autoveicolare.

Successivamente, ma già previsti in fase di progettazione generale, vanno realizzati dei percorsi secondari di quartiere, in particolare per raggiungere servizi e strutture locali. Devono essere previsti anche dei percorsi ciclabili di svago in aree verdi o di collegamento con tali zone e con altri tracciati extra-urba-

ni. D'altra parte una pista ciclabile che attraversa un parco può anche collegare due quartieri e quindi non essere adibita esclusivamente ad usi ricreativi.

La rete inoltre deve essere continua e dotata di una adeguata segnaletica che consenta all'utente di scegliere i percorsi più adeguati ai suoi bisogni. Se la rete è tessuta in una maglia fitta e capillare risulta meglio accessibile rispetto ai punti di origine e destinazione, e inoltre può essere realizzata in sezioni più contenute, poiché il traffico ciclistico tende a disperdersi su di essa.

La predisposizione di un piano generale deve essere inoltre impostata per stralci significativi. Nessun Comune può sostenere infatti in breve tempo l'impegno tecnico e finanziario di realizzare un sistema ciclabile completo. Possono occorrere da un minimo di 8-10 a un massimo di 15 anni per completare la rete. Quindi, progettata la rete generale, vanno studiati dei sottosistemi, essi pure concepiti a rete e rispondenti, sia pure in modo parziale, agli stessi criteri di sistematicità e continuità. L'articolazione delle fasi d'intervento risulta particolarmente delicata, dal momento che una serie di piccoli interventi scollegati e incompleti, poiché necessariamente votati al fallimento, possono anche portare alla "bocciatura" in sede politica della realizzazione successiva dell'intera rete. Scrive a tale proposito l'architetto Marcello Mamoli: *"La prima fase attuativa è naturalmente chiamata a svolgere un ruolo promozionale e dimostrativo per l'intero sistema. Il suo successo è indispensabile a stimolare nuovi atteggiamenti nell'utenza potenziale ed è condizione decisiva all'esito delle successive fasi d'attuazione. Perciò il più delicato momento progettuale-gestionale, è quello della prima fase attuativa, che non può essere lasciato all'improvvisazione e all'empirismo"*.

con NOVITA' 1990
CONSERVA A DOMICILIO

Cooperativa di Consumo

VENDITA DI PRODOTTI INTEGRALI, BIOLOGICI E BIODINAMICI

- ▲ frutta, verdura, cereali, pasta, pane
- ▲ detersivi naturali biodegradabili al 100%
- ▲ cartoleria di carta riciclata
- ▲ libri e riviste su alimentazione, medicina e agricoltura naturali.

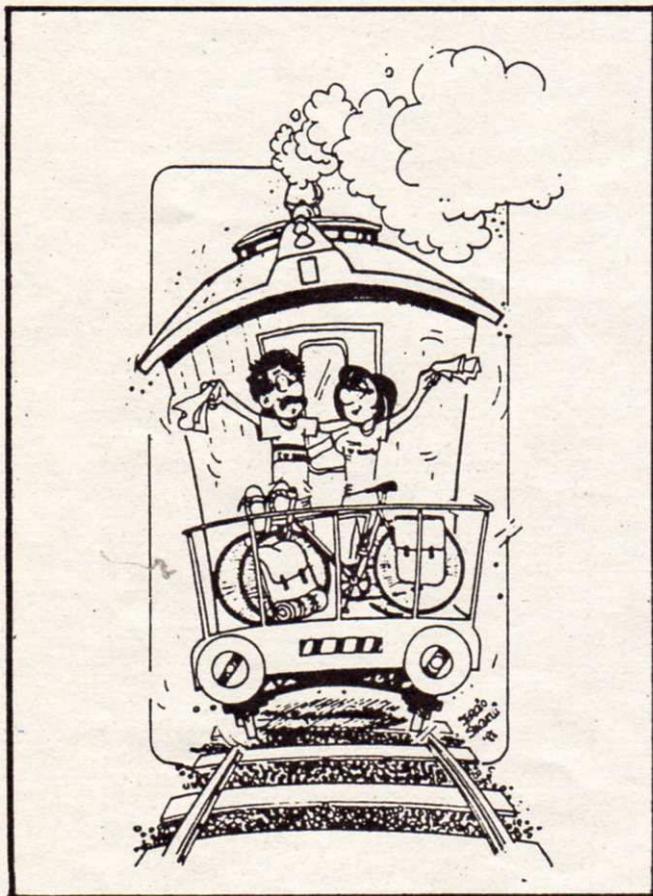
Via Interrato Acqua Morta, 3/b
VERONA
tel. (045) 8007500

BICI + TRENO

UN BINOMIO CONCRETO
PER UN TRASPORTO PIU' ECOLOGICO



Le migliaia di cartoline spedite al Ministero dei Trasporti dai vari gruppi aderenti alla FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta), nell'ambito di due campagne nazionali, hanno sortito un effetto positivo: già da due anni le Ferrovie dello Stato hanno infatti istituito, in via sperimentale, un servizio di bici+treno. Tale servizio, funzionante anche a Verona e sperimentato positivamente da molti Amici della Bicicletta, prevede la possibilità di viaggiare in treno portando al seguito la propria bici sul bagagliaio; sistema peraltro attuato da anni in quasi tutti i Paesi europei. La nostra associazione ha più volte utilizzato la formula bici+treno per le proprie gite domenicali. Una recente normativa ha però migliorato il servizio e ne ha semplificato le procedure e per questo motivo abbiamo ritenuto importante fornire delle informazioni su come organizzare "in proprio" una bici+treno.



COME ORGANIZZARSI UNA BICI+TRENO

1) Chi può richiederla?

Associazioni o gruppi di persone purché in numero minimo di 10.

2) Dove, come e quando acquistare il biglietto?

I biglietti, sia per i viaggiatori che per le bici vanno acquistati, entro le ore 12 del giorno precedente la gita, presso la biglietteria della stazione di partenza. Sono ammessi anche i viaggiatori con biglietto gratuito ed abbonamento, che pagheranno quindi solo per il trasporto della propria bicicletta.

Il costo per un biglietto-bici è equivalente a circa il 60% del prezzo di un biglietto viaggiatore.

Prezzi indicativi di trasporto per una bicicletta:

Verona - Mantova e ritorno.... 2.800 lire

Verona - Trento e ritorno..... 7.000 lire

Verona - Mantova e ritorno... 10.600 lire

Nel momento dell'acquisto del biglietto va sottoscritta una dichiarazione liberatoria su apposito modulo fornito presso la biglietteria della stazione, che esonera le FF.SS. da qualsiasi eventuale danno o furto conseguente al trasporto delle bici.

3) Come caricare la bici sul treno?

I partecipanti alla gita devono presentarsi con un certo anticipo al binario di partenza del treno e provvedere al carico delle bici (ed al successivo scarico). È consigliabile munirsi di robusti elastici per legare le bici all'interno del bagagliaio. Effettuate tali operazioni, i partecipanti viaggiano nei normali scompartimenti (meglio quelli vicini al bagagliaio).

Dallo scorso anno il Compartimento di Verona ha adibito alcuni treni al trasporto delle bici. Al momento attuale però tale servizio è usufruibile solo la domenica. Questi treni sono indicati nell'orario ufficiale, nel quale compare il simbolo di una bicicletta. Per comodità ne riportiamo orari e destinazioni (secondo l'orario invernale, in vigore dal 24.11.89 fino al 26.05.90).

Verona p. 6.40	Bolzano p. 17.20
Trento a. 8.10	Trento a. 17.56
Trento p. 8.16	Trento p. 17.58
Bolzano a. 9.14	Verona a. 19.00
Mantova p. 8.35	Verona p. 15.45
Verona a. 9.14	Mantova a. 16.24

Oltre alle suddette linee, è possibile trasportare le bici anche su altri treni, non indicati nell'orario ufficiale, lungo le linee Vicenza - Brescia e Bolzano - Merano, previa richiesta scritta, che va fatta pervenire una settimana prima della data di partenza, alla filiale commerciale viaggiatori, sita in Via Rotari 2 Verona Tel 8092354.

Con l'orario estivo sarà possibile usufruire di un numero maggiore di treni, anche lungo le seguenti linee:

Verona - Suzzara e ritorno

Verona - Bologna e ritorno (con coincidenza per Ravenna)

Alcuni successi sono stati raggiunti di recente, grazie alle continue pressioni dei gruppi cicloecologisti di tutta Italia, come la riduzione del numero minimo di partecipanti da 25 a 10.

Ma l'obiettivo finale della campagna nazionale della FIAB è l'estensione del servizio a tutti i giorni della settimana e su tutta la rete nazionale, per consentirne un uso anche turistico, ma soprattutto pendolaristico, senza limiti sul numero minimo di utenti o sulle tratte prescelte, affinché si realizzi una sempre maggiore intermodalità di trasporto tra treno e bicicletta.

Laura Costantini
Massimo Muzzolon



APPUNTAMENTI

LA CICLOBACHECA OVVERO COME TROVARSI PER FARE GITE IN COMPAGNIA

La domenica ci sono le gite organizzate, ma gli altri giorni? Molti di noi sono lavoratori turnisti, pensionati o studenti, e amano fare gite in bicicletta in giorni non festivi: ecco un modo per non farle sempre in solitudine! D'altra parte alcuni soci (quando le gite organizzate sono per loro troppo facili o troppo difficili) amano promuovere gite domenicali con i loro amici e vorrebbero allargare la compagnia. Da quest'anno proviamo a sperimentare un sistema già collaudato con successo dai cicloescursionisti francesi. In sede ci sarà, nella bacheca all'ingresso, un foglio per segnare quando volete fare una gita in bici, dove partite e a che ora.

La sede, di solito, è aperta dal lunedì al venerdì (ore 9.30 - 13.00 e 15.00 - 18.30): venite a scrivere le gite che intendete fare entro 10 giorni o a vedere se ci sono proposte che vi interessano.

Legenda

CITTA'-CAMPAGNA: bicicletate brevi e tranquille, alla portata di tutti, con qualsiasi tipo di bicicletta.

CICLOESCURSIONI: gite più impegnative, comunque alla portata di tutti coloro che sono abituati a fare un minimo di movimento (per partecipare bisogna rispettare il regolamento, che sarà ricordato prima della gita).

CICLOTURISTICHE: cicloescursioni di due giorni o più.

CICLOSUDATE: cicloescursioni in montagna per i più allenati (occorrono rapporti da salita).

SEGRETERIA TELEFONICA: funziona solo quando non ci sono gite in programmazione.

GITE ORGANIZZATE DAI SOCI: vedi istruzioni per "ciclo-bacheca"

MERCOLEDÌ 25 APRILE
SEGRETERIA TELEFONICA



Telefonare martedì 24 in sede (8009803): forse improvvisiamo una gita. Allo stesso numero dalle ore 18 alla mattina del mercoledì risponde la segreteria telefonica della Casa per la Nonviolenza con un messaggio per la gita in bicicletta.

SABATO 19 MAGGIO

CENA SOCIALE

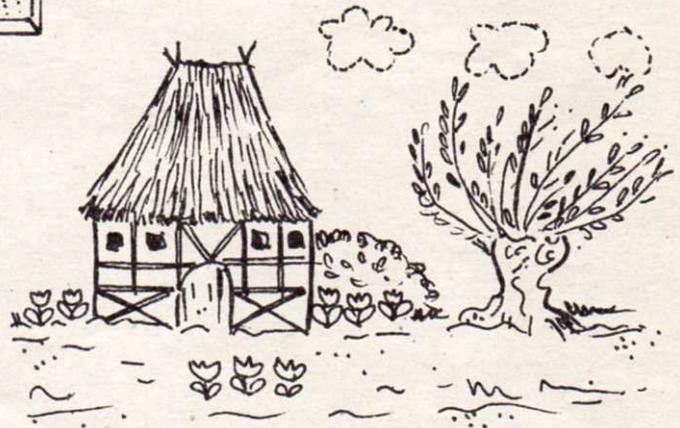
A metà stagione cicloescursionistica ci troviamo una sera per andare (in bici naturalmente) a farci una bella mangiata in compagnia. Andremo alla trattoria Al Moschin a San Michele. Indispensabile prenotarsi telefonando almeno dieci giorni prima a Mario (914592). Prezzo previsto tutto compreso 25.000 lire.

Bicicletate di altri enti

DOMENICA 29 APRILE

"IN BICI PER VERONA"

Partenza ore 9.00 da Piazza Bra'
Organizzata, per l'Assessorato allo Sport, dal Comitato per la bicicletta.



GIROLLI

CONCESSIONARIO BICICLETTE



SCHWINN
CYCLING AND FITNESS
CHICAGO, ILLINOIS - USA



Via Raggio di Sole, 7/B-tel. 8005792

Acquistando una MOUNTAIN-BIKE
entro il 30 giugno 1990
regaliamo l'assicurazione della
durata di UN ANNO contro il furto

BICICLETTATE



PROGRAMMA GITE IN BICICLETTA ORGANIZZATE DAGLI AMICI DELLA BICICLETTA DI VERONA (CON IL PATROCINIO DELL'ASSESSORATO ALLO SPORT DEL COMUNE DI VERONA)

APRILE 1990

DOMENICA 1 APRILE

CITTA'-CAMPAGNA A MONTORIO E PIGOZZO
"IN BICI PER VILLE E FOSSI"

Partenza: ore 9.30 Piazza San Zeno.
Percorso (circa 25 km a/r): San Zeno, Piazza Bra, Via XX Settembre, Strada delle Ferrazze, Montorio.
Durata: solo la mattina
Responsabili: Mario Murari, Otello Bassi.

DOMENICA 8 APRILE

CICLOESCURSIONE DELLE VILLE
DELLA VALPOLICELLA

Partenza: ore 8.30 Piazza San Zeno.
Percorso (circa 80 km a/r): Verona, Arbizzano, Novare, Santa Sofia, Corrubbio, Cengia, Pedemonte, San Floriano, San Pietro Incariano, Fumane, Gargagnago, Sant'Ambrogio, Volargne, Verona.
Durata: tutto il giorno (a scelta colazione al sacco o al ristorante)
Responsabili: Mario Murari, Sandro Troiani.

LUNEDI' 16 APRILE

PASQUETTA IN BICICLETTA
CITTA' CAMPAGNA PER L'AMICIZIA
CON TUTTI I POPOLI

Partenza: ore 10.00 da Piazza Bra
Percorso circa 45 km a/r.
Durata: tutto il giorno (colazione al sacco)
Responsabili: Stefano Gerosa, WWF

Biciclettata ecologica organizzata dagli Amici della Bicicletta in collaborazione con il WWF e con gli Amici di Tutti i Popoli (Patrocinio Assessorato allo Sport). Venite con tutta la famiglia (figli, genitori, nonni, zie e cugine) ... andremo pianino.

I partecipanti sono invitati a portarsi il cestino con il pranzo (e naturalmente

"ovi duri" dipinti) e, se vogliono, strumenti musicali, giochi, etc. Sul posto si potrà acquistare polenta, salame e bevande.

Andremo in una corte di campagna a Pol, dove l'associazione Amici di Tutti i Popoli ha una casa per accogliere persone provenienti dal Terzo Mondo: festeggeremo con loro Pasquetta con giochi, musica e danze (?), etc.

Il ritorno a Verona e' previsto nel tardo pomeriggio.

DOMENICA 22 APRILE

CICLOSUDATA AL PONTE DI VEJA

Partenza: ore 8.00 da Piazza San Zeno
Percorso: Verona, Avesa, Montecchio, Fane, Ponte di Veja, Sant'Anna d'Alfaedo, Fosse, Breonio, Molina (sosta in trattoria), Valsorda, Fumane, Verona.
Durata: tutto il giorno (pranzo in trattoria)
Responsabili: Sandro Troiani, Giuseppe Guastella

DOMENICA 29 APRILE

LUNEDI' 30 APRILE

MARTEDI' 1 MAGGIO

3 GIORNI CICLOTURISTICA
LA VAL PUSTERIA

Una bella gita in val Pusteria prendendo il treno fino a Fortezza. Visita a Brunico e al Lago di Braies.

Il costo sara' limitato al biglietto ferroviario (persona + bici), ai pernottamenti e ai pranzi.

Per informazioni e prenotazioni (possibilmente non oltre il 23 Aprile) telefonare a Massimo Muzzolon (955900) oppure Sandro Troiani (954114) che sono i responsabili.

Il programma delle biciclettate di maggio e giugno sara' pubblicato sul prossimo numero di Ruotalibera che sara' spedito solo ai soci regolarmente iscritti per il 1990.



AMICI DELLA BICICLETTA