

RUOTALIBERA



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

RUOTALIBERA n.28 Marzo 1991 (anno VII 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%

SPECIALE
"UN PROGETTO
PER BORGO VENEZIA"
10.000 COPIE !!!

Il desiderio della redazione

"Io voglio che il mio lettore, chiunque egli sia, pensi a me solo, non alle nozze della figlia o alla notte con l'amante o alle insidie del nemico o al processo o alla casa o al podere o al tesoro; e almeno finché legge, voglio che sia con me. Se è preoccupato dai suoi affari, differisca la lettura, quando si avvicinerà ad essa, getti lontano da sé il peso degli affari e la cura del patrimonio..."

Non voglio che apprenda senza fatica ciò che senza fatica non ho scritto."

Francesco Pirratta
(Fam., XIII, 5, 23)

ALL'INTERNO:

Giovanbattista il ciclista	pag. 2
Piste ciclabili a Verona	pag. 4
Col traffico la vita è cambiata	pag. 5
Mountain-Bike - Un libro per gli appassionati veronesi	pag. 6
Iscrizioni agli Amici della Bicicletta	pag. 8
Una rete ciclabile per Borgo Venezia (inserto speciale).....	pag. 9-12
Cicloschede: Val Squaranto	pag. 13
Cicloparcheggio	pag. 14
La sicurezza passiva.....	pag. 16
Sorpresa! In auto si respira più gas che in bici	pag. 17
Bicicletate aprile-maggio 1991.....	pag. 18

MAR 91

GIOVANNIBATTISTA IL CICLISTA

1) Giovanbattista il ciclista.

In città ci si muove sempre peggio, ci si vive sempre peggio. Anche per me, Giovanbattista, la vita si fa di giorno in giorno più difficile. Vado a lavorare sempre in bici, estate e inverno, sopporto il caldo, il freddo, la pioggia; ma che fastidio il rumore dei motori, la puzza dei gas di scarico, che pericolo il camion che ti passa a pochi centimetri!

Sottopassi, superstrade, extratunnel, e' mai possibile che i nostri amministratori abbiano in mente solamente progetti faraonici? Tutti questi miliardi per costruire strutture per automobili? e gli esseri umani? e chi va in autobus? (il biglietto costa sempre di più!) e i ciclisti?

Se tutti facessero come me e la mattina uscissero di casa in bici o a piedi per prendere il mezzo pubblico questi problemi non ci sarebbero! E invece no, tutti, o quasi, in macchina, sempre, comunque e dovunque!



2) Una città per l'Uomo

Tutta questa attenzione per l'automobile mi sembra proprio sproporzionata. C'è tanta gente anche a Verona che non ha la patente, che non possiede un'auto. Quando ero bambino andavo a scuola da solo, con la mia prima bicicletta, chi abitava più vicino veniva a piedi. Perché adesso c'è tutta questa fila di auto con delle mamme nervose al volante all'uscita delle scuole? I bambini sono diventati più imbranati o le mamme più apprensive? O è la città che è diventata sempre più pericolosa per chi si muove fuori da un'auto?

Anche i vecchi non si vedono molto in giro. Certo, la patente non ce l'hanno, a piedi si rischia perché le auto in sosta invadono anche i marciapiedi, in bici non se ne parla, tanto vale stare in casa a guardare la TV. E poi dicono che la solitudine è il male della nostra epoca!

È una città che non tiene conto delle minoranze, che schiaccia i deboli: anche per i disabili non si fa niente, in ogni luogo barriere architettoniche. Quando mai si arriverà ad avere rispetto e a ricordarsi delle esigenze di tutti, come in Danimarca, in Svezia o in Canada?

3) Borghesi del mondo

Il fatto è che, per come è strutturata la città siamo praticamente obbligati a comprare l'auto e ad usarla.

Che tristezza vedere la mattina tutte quelle persone sole nelle proprie macchine aspettare ai semafori e fumare nervosamente. Che rabbia pensare che per trasportare i 70 chili del loro corpo ne muovono altri 1000 di plastica e ferraglia! Che spreco energetico!

Ci pensate cosa sarebbe del nostro pianeta se tutti, russi, egiziani, indiani e cinesi possedessero un'auto ogni due persone come noi europei e nordamericani? E magari venissero a trovarci, motorizzati, mangiando hamburger e Coca-cola e armati di macchine fotografiche giapponesi?

Non potrà mai capitare. La nostra ricchezza, il nostro "benessere", si fonda sullo sfruttamento di miliardi di altri esseri umani, sul saccheggio delle risorse del pianeta. Alla mensa inbandita dell'umanità noi, bianchi occidentali, siamo pochi e mangiamo quasi tutto lasciando agli altri i resti.

Siamo i borghesacci del pianeta e cerchiamo di non pensarci troppo perché questo pensiero ci darebbe fastidio.

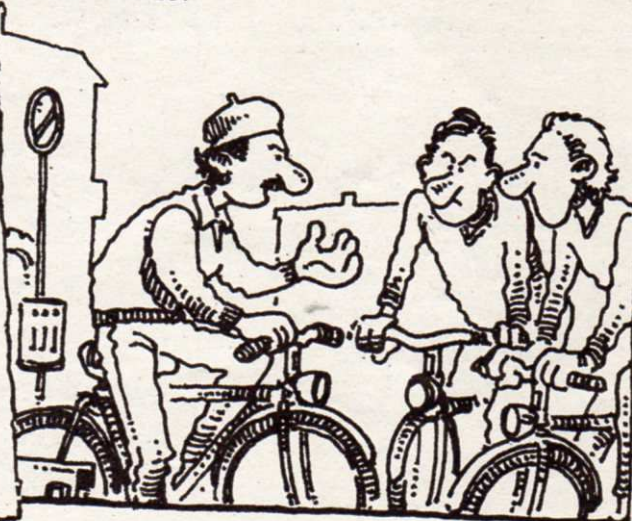
4) Sortirne insieme

Tutto questo non è solo ingiusto e' anche assurdo. Ma non basta rendersene conto. Devo darmi da fare, ma come?

"Il problema degli altri è uguale al mio. Sortirne tutti insieme e' la politica. Sortirne da soli è avarizia".

Questa città è anche mia, questo mondo è il mio mondo. Dico agli altri quello che penso; ce n'è di gente che, nonostante tutto, va in bici in città, ci metteremo insieme, faremo sentire la nostra voce a chi ci governa, cercheremo di influenzare le decisioni.

Formeremo un gruppo, non saremo legati a nessun partito, non avremo padroni, sarà autofinanziato con i soldi delle iscrizioni, il lavoro volontario dei soci sarà la sua linfa vitale.



5) Un gruppo di amici

Ma deve essere un gruppo affiatato, persone che si conoscono bene. Devono essere amici. Nei giorni di lavoro non c'e' il tempo purtroppo; ma c'e' la festa, c'e' la domenica. Andremo insieme in bici, pedaleremo alla scoperta di cio' che circonda la citta' e non conosciamo: colture, parchi e tenute, ville. Gite per tutti, per chi va piano e chi meno, per bambini, vecchi, per chi vuol fare un po' piu' di strada.

Ci sara' spazio per tutti, la diversita' e' una ricchezza che deve essere coltivata; la condivisione di momenti felici ci rendera' piu' uniti, forti, convinti e convincenti. Faremo delle bicifestazioni per ottenere piste ciclabili, daremo spazio alla nostra creativita', entreremo nelle scuole, cercheremo il piu' possibile di diffondere l'uso della bici in citta'. Che mille ciclisti pedalino!

Come chiameremo il nostro gruppo? Tra di noi saremo amici, lotteremo per dare dignita' alla bicicletta come mezzo di trasporto... ci chiameremo **AMICI DELLA BICICLETTA**.

7) I tecnici

Ma non si fermara' qui l'attivita' del gruppo. In Italia le piste ciclabili non sono per niente diffuse, altri Paesi europei, Olanda in testa sono molto piu' attrezzati di noi. Mancano quindi anche tecnici specializzati della progettazione di una viabilita' per biciclette.

Troveremo tra i nostri soci ingegneri, architetti, geometri che avranno la competenza e la voglia di eseguire dei progetti di massima sulla base dei principi urbanistici piu' moderni. Poi noi andremo a proporli a chi dovra' avere il compito di farli realizzare: le Circoscrizioni, i Comuni... Tutto per far capire che le soluzioni ci sono, ed e' necessaria solo la volonta' politica per attuarle.

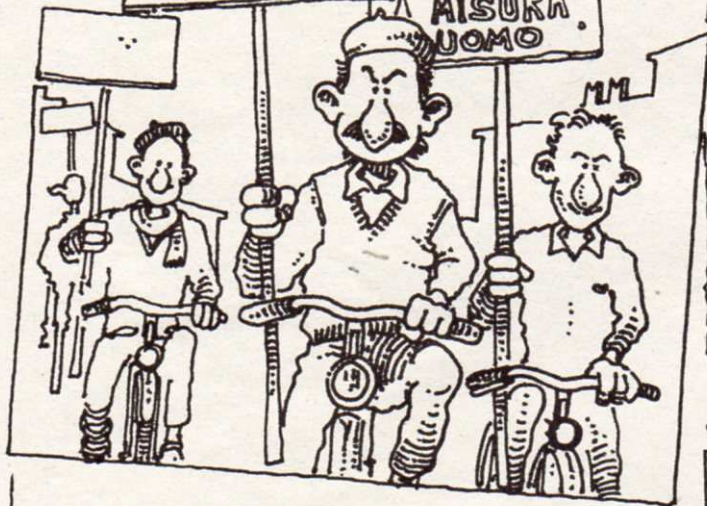
8) Un giornale

E poi continuera' la nostra attivita' per la diffusione dell'uso della bicicletta e del mezzo pubblico in citta', per diminuire il numero di automobili circolanti. Organizzeremo dibattiti, corsi, ci interesseremo di cicloturismo, e faremo un giornale che chiameremo **RUOTALIBERA**. Non sara' solamente un bollettino associativo, un legame tra tutti gli Amici della Bicicletta, ma rappresentera' realmente uno strumento di diffusione di una "cultura della bicicletta". Bicicletta anche come simbolo di una societa' nuova, in cui non si corre e ci si adegua al ritmo di chi va piu' piano, basata sulla solidarieta' e non sulla competizione, in cui vengano valorizzate le differenze, in cui ci sia piu' tempo per parlare, conoscersi, pensare, vivere. Una societa' in cui andremo cantando in bici invece che bestemmiando in auto.

E.G.

**PISTE
CICLABILI**

**CITA'
A MISURA
UOMO**



6) I politici

Chi sara' la nostra controparte? A chi andremo a chiedere le strutture, le iniziative, i provvedimenti che favoriscano l'uso della bicicletta in citta'? Chi cercheremo di convincere? La classe politica, naturalmente.

Parleremo loro forti della nostra preparazione e della bonta' dei nostri propositi. Saremo degli attenti osservatori dei loro comportamenti, valuteremo cio' che loro faranno o non faranno, diffonderemo notizie sul loro operato fra i nostri soci. Si dovranno sentire un po' piu' "sotto controllo". Appoggeremo quelle forze politiche piu' vicine alle nostre idee, sconfesseremo le altre. Daremo precise indicazioni di voto alle elezioni.

Andremo da loro a proporre, a discutere, se avremo la forza a negoziare, all'occorrenza ad accusare o a ringraziare; cercheremo di non farci ingannare o strumentalizzare.



le illustrazioni di queste pagine sono state eseguite appositamente per "Ruotalibera" da Claudio Bighignoli, che qui pubblicamente ringraziamo

PISTE CICLABILI A VERONA

STORIA DI UNA LUNGA "BATTAGLIA"
(CULTURALE E POLITICA)



Le "radici" del nostro impegno

Gli A.d.B. (Amici della Bicicletta) sono nati per promuovere l'uso della bici soprattutto come mezzo di trasporto quotidiano.

In questa direzione abbiamo svolto opera di sensibilizzazione tra i cittadini, evidenziando i vantaggi di un maggior uso della bicicletta.

Una azione esclusivamente "culturale", ci siamo accorti, non basta.

Infatti, il maggior ostacolo per chi già usa la bicicletta (e la maggiore "dissuasione" per chi vorrebbe usarla) è costituito dalla sensazione di pericolosità del traffico urbano e dalla difficoltà di muoversi in mezzo ad esso.

In molte città del nord-Europa invece, con la realizzazione di piste ciclabili, è aumentato il numero di cittadini che usa tale mezzo.

Le esperienze di questi paesi dimostrano che *le ciclopiste vanno realizzate secondo un piano di rete*. Questo significa avere un buon progetto generale in modo che i vari tratti, predisposti anche in più anni, vengano collegati tra di loro.

Le nostre iniziative

Dal 1981, anno di nascita degli A.d.B., cominciamo a chiedere all'Amministrazione Comunale di realizzare una valida rete di ciclopiste: ci facevamo sentire con "bicifestazioni", volantaggi, lettere ai giornali, incontri pubblici, ecc.

Nel 1987 presentammo alcune proposte, dimostrando che realizzare ciclopiste a Verona era possibile e che niente si era fatto solo per la scarsa sensibilità dei nostri amministratori.

Da allora alle nostre manifestazioni "di protesta" alternammo sempre proposte e progetti.

Nel 1988, di fronte alla nostra pressione, l'allora Assessore alle Strade Adami propose, spacciandolo per "progetto di rete", una delibera.

In un dettagliato dossier criticammo duramente questo "piano", realizzato nei ritagli di tempo, senza analisi pre-progettuali, che prevedeva ciclopiste scollegate e sulle strade più trafficate.

Raccogliemmo allora più di 1300 firme chiedendo di migliorare la delibera: il dibattito in Consiglio Comunale evidenziò che la delibera non era un progetto, ma una indicazione generale che poteva essere migliorata.

Con un'altra petizione chiedemmo che quattro ciclopiste fossero realizzate entro maggio 1990 (cioè entro lo scadere dell'Amministrazione).

La petizione "4 ciclopiste per i mondiali" ebbe un successo travolgente: più di 6.000 firme.

Queste firme contribuirono a rinforzare il forte movimento di opinione che avevamo creato.

Le nostre idee avanzano....

Quindi, anche se di piste ciclabili finora non ne abbiamo viste, il nostro lavoro di questi ultimi anni non è stato inutile.

Alle scorse elezioni molti politici hanno posto le piste ciclabili nei loro programmi e certamente sono aumentati quelli che ci credono davvero.

Le nostre ultime "bicifestazioni" (maggio e settembre 1990) hanno riscosso grande successo e altre associazioni veronesi si sono unite alla nostra "battaglia" con progetti ed idee proprie.

Recentemente l'assessore Zavetti ha recepito la nostra proposta di formare un Gruppo di lavoro per migliorare il piano delle piste ciclabili, chiedendo anche agli AdB di farvi parte.

A tutt'oggi questo Gruppo ha pianificato tutto il complesso lavoro di progettazione che bisogna fare per predisporre un progetto di rete, ma anche quello per dare il via immediatamente alla realizzazione di alcuni tratti di ciclopista.

Gli Amici della Bicicletta partecipano a questa "commissione" solo in veste di consiglieri, quindi *ora dipenderà soltanto dall'Amministrazione decidere se lavorare nella direzione indicata*.

Su questo abbiamo fondate speranze, ma le delusioni degli anni precedenti ci portano ad essere molto prudenti.

.....ma non basta!!

La volontà di un singolo assessore di realizzare le piste ciclabili, ammesso che ci sia veramente, non è sufficiente.

La macchina burocratico-amministrativa di una città è una cosa molto complessa. Esistono decisori politici, tecnici, competenze disperse, cittadini che premono in diverse direzioni, ecc.

Un progetto è un qualche cosa al quale molti possono influire nel corso della realizzazione.

Per avere un buon risultato è importante arrivare a sensibilizzare tutti.

Come fare? Continueremo con la nostra opera di sensibilizzazione, le lettere ai giornali, le "bicifestazioni", i dibattiti, le proposte, i contatti con le Circolezioni, ecc.

Per fare questo ci serve il vostro aiuto; fate propaganda alle nostre idee, iscrivetevi e cercate nuovi soci, ecc: da soli non ce la possiamo fare!!

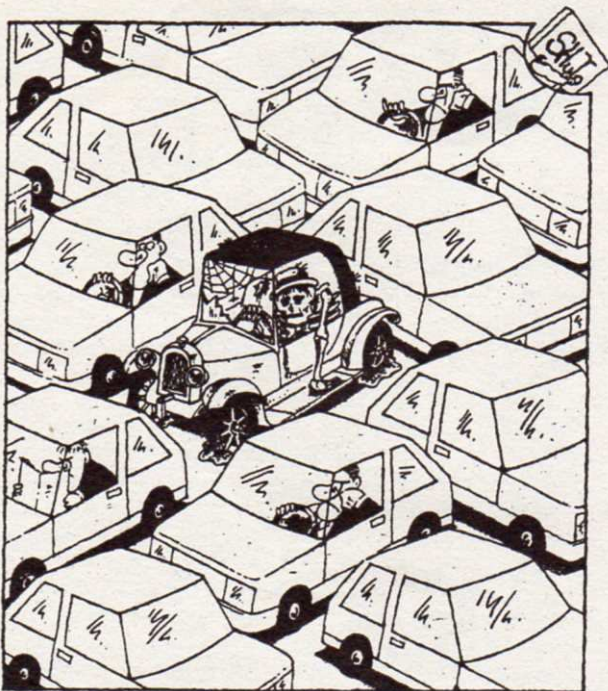
Il Segretario Stefano Gerosa

ASSEMBLEA DEI SOCI

Venerdì 5 aprile, ore 20,30
presso la sede (Via Spagna 6/8)

- Consuntivo sulle attività del 1990
- Progetti e proposte per il futuro
- Rinnovo dei membri ordinari del Consiglio direttivo

COL TRAFFICO LA VITA È CAMBIATA



La parola traffico deriva forse dal latino parlato, il quale avrebbe coniato il verbo *transfricare*, dal suono piuttosto sgradevole. Passando per l'idioma catalano, il termine sarebbe diventato poi *trafegar*, esprimendo il significato di "mutare posto ad un oggetto" oppure "far colare un liquido da un recipiente ad un altro".

Che cosa il vocabolo voglia manifestare oggi appare purtroppo evidente: rumore frastornante, fumo velenoso, pericolo di incidenti, travolgenti, ferite e morti, devastazione di paesaggi, di atmosfere e di caratteri umani.

Le nuove generazioni, e' stato affermato, sono cresciute accanto ai motori; se ne impossessano infatti ben presto e li usano poi nel modo piu' confidenziale, confidente e sconsiderato; simili a mostruose specie di paraplegici, i nuovi giovani si spostano a piedi con fatica inumana; anche percorrendo pochi metri necessitano di motocicli, motociclette, automobili, camioncini da caccia grossa. Così molte signore, le quali non si incontrano mai passeggiando, e lanciano in compenso saluti affettuosi dal finestrino dell'automobile stessa, la quale sfreccia pero' via, poiche' tallonata da altre vetture che sbraitano con trombe adirate, minacciose e vendicative sulle ritardatarie.

E' il traffico, anzi il *transfricare* oppure il *trafegar*, ovvero "il mutare il posto ad ogni cosa".

E realmente una cosa e' stata spostata nella vita degli esseri a causa del traffico: la gioia solitaria del camminare, guardando liberamente una foglia, una nube, un volto; l'emozione di salutare una figura nella quiete improvvisa ed accesa dell'incontro amabile; il silenzio assorto mentre si esplorano i propri pensieri: tutto questo e' stato cambiato, modificato, mutato.

Le immagini televisive mostrano il solito personaggio "arrivato", che esibisce il segno

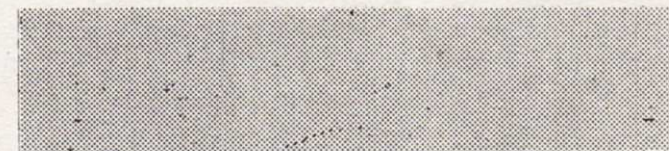
massimo, solenne, religioso del suo successo: l'automobile riverberante e lunga, velocissima poi ad insanguinare le strade; ma amata, venerata, glorificata con commozione dal proprietario ed invidiata dagli amici. Oppure si staglia la donna moderna, risoluta e fumatrice, provetta guidatrice lei stessa, la quale si esprime ugualmente al volante e di rado la si sorprende mentre cammina od indugia nell'eleganza della calma.

Ma *transfricare* oppure *trafegar* significa anche "far colare un liquido da un recipiente all'altro": il politico, che assurge alla forza del potere, rifiuta quasi sempre provvedimenti semplici ed immediati, affinche' l'inferno dei motori e dei fumi venefici non devastino la citta'; programma invece spesso progetti che avrebbero intimidito i faraoni in Egitto e protrae all'infinito ogni soluzione capace di rendere la giornata dell'uomo accettabile, permettendo che i "sudditi" si intossichino, si ammalinino, si prostrino dinanzi alla regina assoluta, la sovrana crudele, l'imperatrice spietata: l'automobile.

Alle persone non piu' giovani rimane la visione del *tram*, ovvero i *tramways*, i *tranvai*: dalle bretelle scorrenti per i fili elettrici fluivano ovattati, ai limiti del silenzio stesso; non producevano inquinamento alcuno; servivano le citta' senza deturpare l'atmosfera, l'udito, i polmoni. Alcune metropoli europee le hanno riadottati e sembra soddisfino molto bene alle esigenze del traffico.

Ma dimenticavo. Presentano un difetto atroce e insopportabile, accanto alla purezza acustica ed a quella respiratoria: costano poco! E cio' non risponde alle esigenze del *trafegar*.

Ernesto Guidorizzi





il gelso

CENTRO DI
 CULTURA AMBIENTALE
 Verona - c.so Porta Nuova, 44
 tel. (045) 591285

LIBRERIA
 sconto Amici della Bicicletta

MOUNTAIN - BIKE

UN LIBRO PER GLI APPASSIONATI VERONESI

Gli appassionati non dovrebbero lasciarsi sfuggire il volume edito dalla Cierre edizioni, scritto da Davide Zambelli ed intitolato "Mountain-bike in Baldo-Lessinia-Carega". Si tratta infatti di un libro scritto con la convinzione e la passione di chi della bicicletta ha fatto un mezzo privilegiato dei propri spostamenti, lanciando quindi una sorta d'invito ad usarla: bici che nelle intenzioni e nello spirito dell'autore e' un mezzo da utilizzare sempre piu' ampiamente, cogliendo la crescente tendenza all'uso della bici da montagna, diventata in parte anche una moda ma che in ogni caso ha coinvolto e convertito una grossa fetta di sportivi ed ha sviluppato il cicloturismo grazie alla versatilita' e robustezza del mezzo. Zambelli ha unito alla praticita' della esposizione, quasi da manuale, anche la idealita' e la poesia, che traspare dalla sua introduzione: "*Pedalare sulle mulattiere di montagna significa poter ritrovare il gusto dell'andare in bicicletta tranquilli, rilassati, con polmoni ed orecchie puliti, piacere che si prova sempre piu' raramente sulle asfaltate ed impossibili strade carrozzabili... C'e' bisogno di natura, di indipendenza, di silenzio, di tempo, di fatica, di scoperta, di attenzione, di dialogo con se' stessi, con gli altri, con il mondo che ci circonda.*" E oggi cresce continuamente la richiesta di ambienti naturali, di tranquillita', di aria pulita e percorsi non affollati, fenomeno che si sta imponendo con l'aumentare dello stress cittadino e del lavoro. Questa guida viene percio' a colmare una lacuna aiutando specialmente i neofiti a crearsi uno spirito per avventure relativamente vicino a casa o da esploratori del territorio della nostra provincia.

Nei 22 itinerari che si snodano tra le pendici del Monte Baldo, l'altopiano della Lessinia, i boschi e le cime del Carega, l'autore ha cercato, studiato, percorso, analizzato e infine "raccontato" la geografia delle zone collinari pedemontane sino ai sentieri piu' difficili e spettacolari, attraverso il mutevole e ricco paesaggio veneto fatto di antiche ville, vecchie contrade, magari affrescate come la Casa delle Colombari a Pergari, sentieri appena solcati nelle valli e nei boschi, resti ormai inoffensivi di fortificazioni austriaci. Gli itinerari proposti sono stati selezionati per soddisfare le piu' diverse "disponibilita' fisiche", curando il dettaglio con cui i lettori vengono guidati, e soprattutto le ricorrenti note storiche, artistiche, geografiche e paesaggistiche che arricchiscono il bagaglio del nostro patrimonio naturale ed antropico. Molto utili sono le indicazioni dei tempi di percorrenza necessari che si rivelano poi assai importanti visto che in montagna si viaggia con l'orologio piu' che col contachilometri.

Per completare la valutazione di questa attivita' turistica e sportiva abbiamo raccolto anche la testimonianza diretta dell'autore.

Da quali esigenze nasce la tua pubblicazione?

"Nasce dall'esigenza di coprire, con un lavoro abbastanza articolato sui rilievi montuosi della provincia di Verona, l'assenza di un valido supporto topografico e descrittivo nel-



l'ambito delle escursioni cicloturistiche specificamente indirizzato agli amatori dell'aspetto preminentemente turistico, culturale e di ricerca, piu' che agli appassionati dell'aspetto tipicamente sportivo".

Gli itinerari descritti esauriscono le possibilita' offerte dalla nostra provincia?

"Gli itinerari proposti sono evidentemente una piccola parte della fitta rete di strade campestri e sentieri montani che si snodano in un antico reticolo su tutto il territorio veronese. Si tratta tutto sommato di un invito, anzi direi ancor meglio, una provocazione, ad esplorare e percorrere il nostro territorio che e' tutt'ora ricco di testimonianze naturalistiche e storiche di grande fascino. Per questo sono stati previsti diversi livelli di difficulta' ed impegno fisico per dar modo ad una larga fascia di utenti della bicicletta da montagna di ritagliare sulle proprie possibilita' l'itinerario piu' adeguato".

Basta allora munirsi della guida e di una mountain bike?

"Non e' proprio cosi'. Infatti anche gli itinerari piu' semplici e meno faticosi richiedono comunque un certo allenamento e abitudine alla guida del mezzo, in particolare fuoristradistica, perche' si tratta di una attivita' fisica sempre impegnativa. Occorre anche una certa abitudine nella lettura delle carte topografiche e un minimo senso dell'orientamento per seguire le indicazioni, che in un ambiente naturale non possono essere mai troppo dettagliate e talvolta non di immediato riscontro perche' la natura e' un fattore in evoluzione e gli interventi umani cambiano sovente la situazione paesaggistica. E' utile quindi aspettarsi inevitabili variazioni di percorso dovute alla presenza di cave, costruzioni, nuove strade, etc., che costringono a reinventarsi alcuni tratti non piu' percorribili".

Si possono dare alcuni consigli comunque utili per chi affronta l'avventura del fuoristrada?

"Forse nel mio libro non ho sottolineato abbastanza l'importanza di avere sempre con se', e di consultarle spesso, le carte al 25.000 curate dai gruppi alpinistici e naturalistici veronesi ed editate dalla Cassa di Risparmio. Importante e' anche la scelta del mezzo che deve rispondere a delle caratteristiche di leggerezza, robustezza e funzionalita' che solo una macchina a partire da un certo prezzo puo' dare. Inoltre e' opportuno che ognuno abbia un po' di cognizioni di meccanica, peraltro assai semplici, perche' non e' infrequente dover effettuare riparazioni volanti durante una gita".

Massimo Tinazzi

GRANDIS.

... la bicicletta
di Verona

Dalla nostra fabbrica
il meglio
a prezzi imbattibili

Verona - Viale Venezia 79
tel. 525145

PER I VOSTRI PROBLEMI DI VISTA

CENTRO



OTTICO

di De Michiel Agostino

OCCHIALI LENTI A CONTATTO

Controllo vista con computer
Servizio Mutue

Via Pisano, 10 - Telef. 532233
Borgo Venezia - VERONA

SALVAGNO®

FRANTOIO PER OLIVE



DAL 1923 OLIO DI FRANTOIO

Via Gazzego, 1 - Tel. (045) 526046
NESENTE VALPANTENA (VR)

erboristeria *Biancospino*



Consulenza fitoterapica,
diabetica, estetica
Prodotti apistici, biologici
Erbe officinali
Cosmetici vegetali

37132 Verona • Via U. d'Italia, 300
Telefono 045/977368

CUNEGO

di Cunego Vittorino & C. s.n.c.

Via C. Betteloni, 36/40 - VERONA - Tel. 532015

Ferramenta - Colori - Casalinghi
Articoli da regalo - Binari per tende

LO SAPEVATE?

Poco piu' di un anno fa per spedire 1000 copie di RUOTALIBERA (per un numero di copie minore la tariffa non cambia) spendevamo 42.000 lire.

Oggi, sempre per 1000 copie, spendiamo lire 300.000 !!! Quindi per 5 numeri all'anno (obiettivo minimo per rendere un servizio d'informazione ai soci) sono 1.500.000 lire solo di spese postali!!

Tempi duri quindi per noi come per tutti gli altri piccoli gruppi che non godono di finanziamenti occulti e che sono portatori di una cultura in qualche modo "d'opposizione" e quindi scomoda. Per sopravvivere siamo stati costretti a dare piu' spazio alla pubblicita'; ricordiamo a tutti i nostri soci che desiderano rinnovare l'iscrizione l'esistenza della quota "sostenitore" e che, in ogni caso, sono molto gradite iscrizioni con quote maggiori di quella minima di 10.000 lire.

Grazie!

ISCRIZIONI 1991



CHI SI ISCRIVE AGLI AMICI della BICICLETTA ?

Beh...studenti, bambini, casalinghe, ragionieri, mamme, uomini d'affari, camionisti, ecologisti, nonne, professori, metalmeccanici, operatori sociali, pacifisti, infermieri, vegetariani, cugini, pensionati, disoccupati, maestre, ferrovieri, sacerdoti, fisioterapiste, alpinisti, non fumatori, cuochi, musicisti, nullafacenti, direttori, giornalisti, mantenuti, fruttivendoli, baristi, impiegati, presidenti, avvocati, laici, sposati, scouts, calvi, scapoli, coldiretti, zie, logopediste, portinai, imbianchini, parrucchiere, postini, singles, idraulici, assessori, geometri, estetiste...e TU ?

ISCRIVERSI E' FACILE...

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

QUANTO COSTA LA TESSERA PER IL 1991 ?

* Socio Ordinario	Lire 10.000
* Bambini e studenti	Lire 7.000
* Socio Sostenitore	Lire 25.000
* Socio Benemerito	Lire 50.000 (o più, che non ci si offende!)

Ai Soci Sostenitori e Benemeriti verrà data la maglietta con il simbolo del gruppo.

QUALI SONO I VANTAGGI ?

- * Un'associazione sempre più forte per i diritti dei ciclisti
- * 6 Numeri di Ruotalibera
- * L'uso della biblioteca e del materiale audiovisivo
- * Partecipazione gratuita alle biciclettate organizzate
- * Partecipazione gratuita alla presentazione di viaggi in bici ed incontri formativi ed informativi organizzati
- * Consigli Tecnici
- * Informazioni per itinerari ciclabili a Verona, in Italia, in tutta Europa e oltre.

ED IN PIU'

SCONTI

Negozi di biciclette

Armani, P. Frugose 4, S.Michele:....10-5%
 Biciclette Adige, Via Scalzi 8:....10%
 Birota, Via Leoncino 19/a:....10%
 Chesini, Via San Paolo 8/10:....5%
 Conti, Via Gran Sasso 2, Marchesino:..10%
 Emporio della moto, Via Pallone 2:....10%
 Girolli, Via Raggio di Sole 7:....10%
 Grandis, C. Venezia 79:..sconto particol.
 Rizzato Cesare, Via Mantovana 93:....10%
 Zanchi, Corso Cavour 13/a:....10%

Articoli sportivi

Camera, Corso Porta Nuova 11/a:....10%
 Gemmo Sport, Piazza Viviani 8:....5-15%
 Merighi Sport, Via Pancaldo 1:....10-15-20%

Cartolerie e librerie

Onestinghel Via Francia, 5/e
 Via Frattini 14:....10-15%
 Il Gelso, Corso Porta Nuova 44:....10%
 Rinascita, Corso Porta Borsari:....10%

Prodotti Biologici

El Brol de Verona, Strada della Genovesa 31:
 sconti del 5% su verdure, carni, prodotti biologici (tel. 541166)

Parrucchiere per signora

Mara Diffusion, Via Belfiore 84, Cadidavid:
 20% su permanenti (su appuntamento tel. 542990)

Gli sconti verranno praticati all'atto del pagamento, su esibizione della tessera 1991. Rimangono esclusi i prezzi di eventuali svendite o quelli fissati per particolari campagne promozionali.

**L'ISCRIZIONE CI FA CITTADINI COSCIENTI
 E CI DA' SERVIZI CONVENIENTI !**

UNA PROPOSTA PER RENDERE PIU' VIVIBILI I QUARTIERI DELLA VI° CIRCOSCRIZIONE

UNA RETE CICLABILE PER BORGO VENEZIA

LA SFIDA DEL PEDALE

Quali sono le motivazioni che spingono sempre piu' persone a muoversi in bicicletta?

Il rag. Perlini lavora in una nota banca cittadina in Piazza Nogara, ed abita in Via Betteloni (Borgo Venezia). Ormai e' un convertito alla bicicletta. Ha tutte le ragioni. Infatti egli impiega da casa al lavoro: 12 minuti in bicicletta; 25 minuti a piedi; 35 minuti in auto. Provare per credere! Recenti ricerche confermano quanto il rag. Perlini sperimenta ogni giorno. Per distanze fino a 6 km in citta' il velocipede ha un tempo di percorrenza "porta a porta" inferiore agli autoveicoli. L'uso quotidiano del velocipede non porta gli inconvenienti ambientali e il rumore tipici degli autoveicoli; esso inoltre, stimolando la muscolatura e l'apparato cardio-circolatorio, giova alla salute del guidatore.

I mezzi a pedale hanno un'occupazione di territorio statica (di parcheggio) e dinamica (di circolazione) nettamente inferiore a quella degli autoveicoli.

Velocita', tutela dell'ambiente, salute e anche divertimento: queste sono le ragioni del successo della bicicletta.



PER UNA CULTURA DELLA BICICLETTA

I sempre piu' numerosi ciclisti chiedono per loro, ma anche per coloro che vorrebbero seguirli, strutture atte a proteggerli dal traffico veicolare e che facilitino l'uso della bicicletta.

Per far riconoscere al pedone e al ciclista una dignita' di cittadini e dei diritti fino ad ora ad essi negati, e' nata l'Associazione Ciclocologista AMICI DELLA BICICLETTA.

L'azione di sensibilizzazione dell'Associazione ha dato recentemente i suoi frutti: gli Amministratori della VI° Circoscrizione hanno colto l'opportunita' della collaborazione offerta ed hanno messo a disposizione mezzi e strutture per realizzare quel Progetto di Percorsi Ciclabili che qui trovate.

Un ringraziamento particolare al sig. Barzon, Presidente della Commissione Ecologia, per la disponibilita' manifestata, al Consiglio di Circoscrizione e al Presidente Paschetto per il sostegno all'iniziativa, e soprattutto all'ing. Marco Passigato e all'arch. Lorella Polo per la realizzazione tecnica del Progetto svolta con passione e professionalita'.



PISTE CICLABILI IN BORGO VENEZIA

Il traffico è uno dei problemi in cui ritardi, scelte non coerenti, sviluppo abnorme dell'uso delle macchine e insufficienze nel trasporto pubblico sta creando a Verona situazioni di degrado e inquinamento sempre più insostenibili.

Questa consapevolezza ci impegna anche come Circoscrizione ad una visione complessiva del problema (grande viabilità, viabilità minore, servizi pubblici e ricerca di forme alternative di trasporto).

LA BICICLETTA: Inserire in questo contesto il problema della possibilità di un uso delle biciclette potrebbe apparire a molti una fuga dal problema del caos viabilistico.

Ribadendo che il problema è complessivo significa che il progetto "PISTE CICLABILI" è un contributo importante, anche se non il solo, per affrontare il problema della vivibilità del nostro quartiere.

Perciò niente di velleitario o contro qualcuno.

E' con questa logica che la 6° Circoscrizione ha affrontato lo studio-ricerca di inserimento

nella viabilità del quartiere delle piste ciclabili.

Questa ricerca è terminata. In altra parte è illustrata con maggiori competenze di quelle che personalmente potrei avere. Quello che a me interessa sottolineare è la serietà e la non genericità della proposta che ci è stata presentata dall'Associazione "Amici della Bicicletta".

Credo che, pur con le necessità di aggiustamento che la Commissione Viabilità dovrà apportare alle proposte, la fattibilità tecnica in linea generale e una prima valutazione di costi sopportabili ci devono stimolare a confermare la nostra volontà politica e cercare di passare dalle parole ai fatti. Sarebbe importante e qualificante che il nostro quartiere giocasse questo ruolo "pilota" che possa innestare anche quei meccanismi culturali che possano dare a tutti, perciò anche a coloro che intendono usare la bicicletta, il diritto di poterlo realmente fare.

Contribuendo, lo ripeto, a risolvere anche i problemi della viabilità in generale.

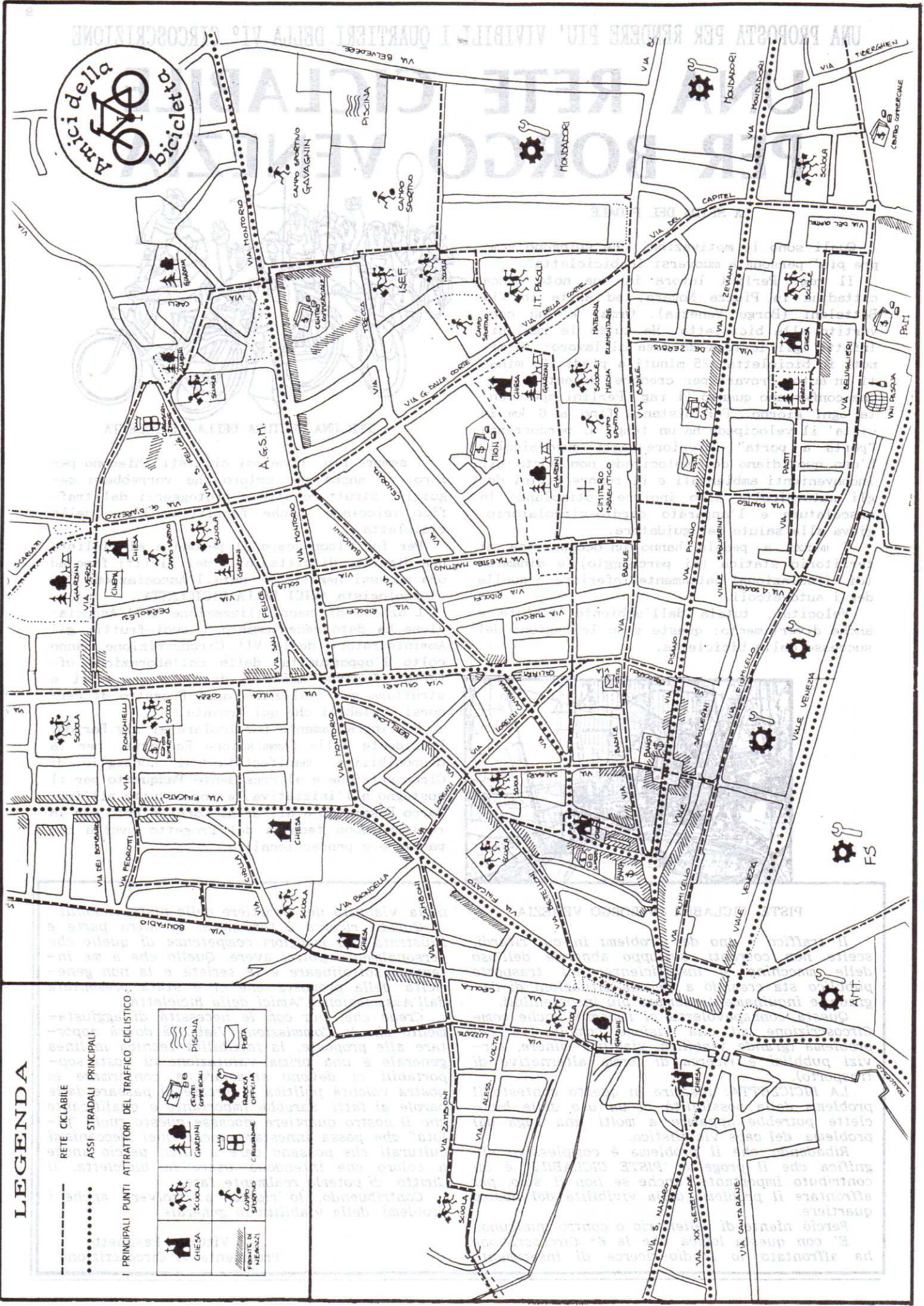
Vittorio Paschetto
Presidente VI Circoscrizione

LEGENDA

- RETE CICLABILE
- ASSI STRADALI PRINCIPALI

I PRINCIPALI PUNTI ATTRATTORI DEL TRAFFICO CICLISTICO:

CHIESA	GARDINI	SCUOLA	PISCINA	PISTA
FRONTE IN NEANZI	CAMPIONE	CAMPIONE	PARCHEGGIO	OFFICINA
RESIDUATI	CAMPIONE	CAMPIONE	CAMPIONE	CAMPIONE



ANT

FS

DISAUS

VIA TURCHU

VIA RIDER

VIA PASTO

VIA PASA

VIA S. NAZARIO

VIA S. FELICE

VIA S. MARIA

VIA S. ROCCO

VIA S. ANTONIO

VIA S. GIUSEPPE

VIA S. PIETRO

VIA S. GIULIO

VIA S. GIACOMO

VIA S. VINCENZO

VIA S. PIETRO

VIA S. GIULIO

VIA S. ANTONIO

VIA S. NAZARIO

VIA S. FELICE

VIA S. MARIA

VIA S. ROCCO

VIA S. ANTONIO

VIA S. GIUSEPPE

VIA S. PIETRO

VIA S. GIULIO

VIA S. GIACOMO

VIA S. VINCENZO

VIA S. PIETRO

VIA S. GIULIO

VIA S. GIACOMO

VIA S. VINCENZO

VIA S. PIETRO

VIA S. GIULIO

VIA S. GIACOMO

VIA S. VINCENZO

VIA S. PIETRO

VIA S. GIULIO

VIA S. GIACOMO

VIA S. VINCENZO

VIA S. PIETRO

UN PROGETTO PER BORGO VENEZIA

IL TERRITORIO


La superficie della VI^a Circonscrizione e' di circa 7 kmq con il 50% del territorio urbanizzato ed una popolazione di 32.000 abitanti.

A fianco del quartiere storico di Borgo Venezia sono sorti i quartieri di Borgo Trieste e Borgo S.Croce. Ne risulta un tessuto misto, complesso, difficile, tipico e rappresentativo di tanti quartieri di periferia. Cio' non ha impedito di realizzare un progetto di rete ciclabile che copre l'intero territorio collegan-

do diverse aree (quartieri, scuole, impianti sportivi, fabbriche, chiese) in modo di facilitare il piu' possibile qualsiasi spostamento in bicicletta. "Il significato e il successo del sistema a rete sono legati alla sua continuita', al contrario delle esperienze che hanno conseguito risultati parziali o nulli, perche' realizzate con attrezzature concepite episodicamente ed empiricamente, senza un disegno d'insieme" (arch. Marcello Mamoli).

LA TIPOLOGIA DEI PERCORSI

PISTA CICLABILE IN BORDO STRADA



La pista ciclabile e' fisicamente separata dal traffico veicolare, con una apposita barriera, con aiuole, oppure con un dislivello se rialzata rispetto alla carreggiata (a livello marciapiede o appena piu' bassa).

In molti casi essa viene ricavata riducendo la sezione del marciapiede esistente, se questo risulta, come spesso accade, sovrabbondante. La separazione dai pedoni puo' essere solo segnaletica (striscia) o contrassegnata da una diversa pavimentazione. Queste ciclopiste vengono talvolta realizzate su un solo lato della strada, a doppio senso.

Esempio: VIA RADLE (ONDREZ), VIA BETELLONI (BONDREZ)

CORSIE CICLABILI IN BORDO STRADA



Ove non sia possibile, per gli scarsi spazi disponibili, realizzare la separazione fisica dalla carreggiata, essa puo' essere solo segnaletica (con striscia colorata o pavimentazione diversa della corsia).

Questa soluzione, ovviamente, non sempre risulta soddisfacente dal punto di vista della sicurezza e si presta a notevoli inconvenienti, come quello del parcheggio abusivo degli autoveicoli.

Nonostante cio' puo' essere utile in alcuni tratti per cercare di garantire la continuita' della rete, ove non si intravedano diverse soluzioni.

Esempio - VIA S. FELICE EXTRA, VIA MAESTRO MARTINO

STRADE RESIDENZIALI PER CICLISTI E PEDONI

Sono strade, riconoscibili da apposite segnaletiche, percorribili con diritto di precedenza dalle biciclette.

Possono usare tali strade solo gli automobilisti residenti e, comunque, rispettando un determinato limite di velocita' (30 km/h).



esempio: VIA FIURIKELLO, VIA ZAMBONI

PISTA CICLABILE AUTONOMA

Si tratta di percorsi che possono essere realizzati ex-novo, ma anche tramite il recupero di viabilita' minore, urbana e rurale. A questo scopo si puo' prestare anche la ristrutturazione di tracciati ferro-tranviari in disuso, argini e banchine fluviali, spazi affiancati a percorsi pedonali nei parchi, etc.

Spesso questi percorsi sono anche pedonali. L'incrocio con strade veicolari viene risolto con semplici attraversamenti, eventualmente semaforizzati o, talvolta, con sottopassi o sovrappassi.



esempio: LUNGO IL MURO TIBERINEN, LUNGO L'ARINE DEL TORRENE VALPANTENA'

**GLI AMICI DELLA BICICLETTA
A BORGO VENEZIA**

APRILE 1991

Venerdì 12 aprile, ore 20,30: Serata presentazione del Progetto Piste Ciclabili per Borgo Venezia (Sala Circostrizione Est, Piazza Zagata). Interverranno il Presidente della Circostrizione Vittorio Pasquetto e l'Ingegnere Marco Passigato.

Sabato 13 aprile, ore 20,30: Serata presentazione del Progetto Piste Ciclabili per Borgo Venezia allo Sporting Club Mondadori (entrata libera anche per i non soci). Interverrà l'Arch. Lorella Polo. Seguirà un rinfresco.

Sabato 20 aprile, ore 15 da via Zagata: Bicifestazione "Vogliamo le piste ciclabili a Borgo Venezia". **Partecipate in molti!!**

MAGGIO 1991

Domenica 12 maggio, ore 9,30 piazza Zagata: Biciclettata Città-Campagna "Visita all'orto botanico di Marzana". (collaborazione con WWF).

Sabato 18 maggio, ore 16, piazza Zagata: Inaugurazione falsa pista ciclabile, tavolino chiusura petizione, ecc. **Venite!!**

Inoltre gli Amici della Bicicletta intervengono in alcune scuole e promuoveranno una petizione.

PER SAPERNE DI PIU'

BIBLIOGRAFIA

- * V. Melegari - MANUALE DEL CICLISMO - Mondadori 1986
- * AA.VV. - MANUALE PRATICO DI CICLOTURISMO - T.C.I. 1980
- * AA.VV. - BICI IERI OGGI DOMANI. Esposizione velocipedi dalle origini al 2000 - Circolo "Dozza" Imola 1987
- * AA.VV. - L'UOMO A DUE RUOTE - Electa 1987
- * Holzapfel, Traube, Ulrich - TRAFFICO 2000: per un traffico tollerabile dal punto di vista ecologico e sociale - Muzzio 1988
- * AA.VV. - CITTA' E TRAFFICO, esperienze a confronto - Comune di Reggio Emilia 1989
- * AA.VV. - LA SFIDA DEL PEDALE, idee ed esperienze per una "cultura della bicicletta" - Per dire tra la gente - Cesena 1990
- * S. Gerosa (a cura di) - MEGLIO LA BICICLETTA - Smog e dintorni 1989
- * AA.VV. - UNA NUOVA POLITICA DEI TRASPORTI - Okoinstitut Sud Tirolo/Alto Adige 1990
- * Amici della Bicicletta - IDEE PER UN PROGETTO DI RETE DI PISTE CICLABILI A VERONA - 1987

E, naturalmente:

AMICI DELLA BICICLETTA
VIA SPAGNA 8
37123 VERONA
tel 045-8009803

Pagine a cura di Lucio Garonzi

CONTOSERVIZI

PER IL PAGAMENTO DELLE UTENZE



**CASSA
DI RISPARMIO
DI VERONA
VICENZA BELLUNO
E ANCONA**

INFORMAZIONI CR

SERVIZIO GRATUITO

NUMEROVERDE
167841041

CICLO SCHEDE

ALLA SCOPERTA DEI PAESI DELLA BASSA VALSQUARANTO

di Alessandro Troiani

Lunghezza: 20 km (andata e ritorno da Piazza Bra) con salite accessibili a tutti.

Durata consigliata: mezza giornata.

Partendo dalla città (Piazza Bra) ci si dirige verso Porta Vescovo, oltrepassata si svolta a sinistra e dopo a destra in via Fiumicello, dopo in Via Belviglieri si svolta a sinistra per Via del Capitel e quindi al semaforo a destra per Via Corsini, in fondo a sinistra via Monte Lessini e poi a destra Via Mattarana; dopo un cavalcavia sulla destra e' visibile l'omonima villa del 1200, dal 1800 proprietà di Alessandro Murari e tuttora dei suoi discendenti.

Il complesso e' costituito da una corte, con un palazzo formato da un blocco centrale sormontato da una torre e da due ali laterali piu' basse aperte da un porticato a crociera. L'ingresso della corte presenta a destra la portineria e a sinistra la Cappella dedicata a San Maurizio. L'interno del Palazzo e' arredato ancora con mobilia originale e le stanze sono affrescate con pitture stile '600.

A questo punto siamo già fuori città in mezzo al verde e nelle giornate piu' limpide si scorgono le vette del Carega e del Baldo.

Proseguendo (attenzione al traffico!) si arriva in località Ferrazze, si attraversa un bel ponticello in cotto sul fiume Fibbio dalle acque trasparenti e ci si ferma per vedere il corso d'acqua immerso nella vegetazione e ricco di trote e magnaroni; sulla sinistra e' visibile la ciminiera del vecchio oleificio da poco restaurato, poco piu' avanti si scorge in una nicchia un affresco della Madonna con un bambino e, di fronte alla strada uno degli ingressi del Parco della Musella del quale sarebbe auspicabile una apertura al pubblico.

La stradina ora sale un poco, costeggiando il corso del Fibbio e il fianco delle colline si arriva a Montorio attraverso la zona industriale; il paese e' dominato dal Castello Scalligero del quale restano solo tre torri e una parte delle mura dopo le demolizioni effettuate dagli austriaci nel secolo scorso.

Di origine antichissima, Montorio e' stato un rinomato centro di villeggiatura, come testimoniano le numerose ville costruite nei dintorni. La parte piu' interessante del centro e' costituita dal Piazzale della Chiesa di S. Maria Assunta e dal Laghetto Squara', circondato da tigli e platani con un ponticello e una ruota ad acqua tuttora funzionante, che insieme formano un bellissimo scenario.

La chiesa del 1126 fu modificata nella forma attuale al principio dell'800 da Bartolomeo Giuliani, e' a tre navate e prima di divenire inagibile conservava al suo interno opere dell'Ugolini (L'Assunta) di Vincenzo Ligozzi (Crocefissione) e di Francesco Torbido (La Pietà').

L'evidente abbondanza di acque in questo luogo e' dovuta alla presenza di numerose sorgive.

Proseguendo si affronta una breve salita e ci si immette sulla strada per Mizzole svoltando a destra; dopo 2 km si attraversa il progno e si entra nel paese che fu comune nel 1184.

La chiesa e gli edifici conservano ancora l'impronta del secolo XIII° in cui sorse un convento ora decaduto a semplice cascinale.

Proseguendo per una leggera salita fra filari di viti e ciliegi sulla sinistra e' visibile Villa Arrighi del primo ottocento.

Il complesso edilizio e' costituito da un corpo centrale alto con sei colonne ioniche in pietra racchiudenti un portico al pianterreno e una loggia al primo piano sormontata da un attico con statue di coronamento, vi sono diverse scalinate e balconi, lateralmente una cappella (abitazione del custode e del lavorante), dietro questa, separata dalla strada per Canello, si trova Villa Pedrini costituita da un palazzo appoggiato ad una torre colombaria dalle linee quattrocentesche. E' adibita ad usi rurali ed e' in decadimento. Di fronte all'ingresso sta il pozzo.

Proseguendo, a breve distanza sulla destra si trova Villa Piatti costruita tra la fine del XVI° e l'inizio del XVII° secolo. L'edificio, largo e piuttosto basso mosso da un atrio centrale su pilastri bugnati, ha al piano nobile una sequenza di nove finestre ed altrettante piccole aperture orizzontali sotto la gronda, un cancello con pilastri bozze e vasi immette in un ampio cortile fiancheggiato da rustici mentre vicino sta la cappella tra un gruppo di cipressi.



Nel parco sotto grandiosi ippocastani si trova il maneggio dei cavalli. L'ultimo paese, Pigozzo, e' ormai vicino ed e' costituito da una serie di contrade la' dove la Valsquaranto si allarga in mezzo ai vigneti (siamo in zona Valpolicella Doc) in un paesaggio ancora abbastanza intatto.

L'unico problema della zona e' costituito dalle porcilaie poste all'interno della valle che con i loro scarichi stanno contaminando le acque e per i quali gli abitanti della zona e il Comitato dei Fossi di Montorio si sono mobilitati.

Chi sara' piu' allenato potra' proseguire, in graduale ascesa, oltre il paese, risalendo la valle ancora molto bella; a 4 km c'e' un bar-trattoria per riposarsi e rifocillarsi (chiuso il venerdì').

Gli altri torneranno indietro per la stessa strada dell'andata contenti di aver scoperto le bellezze di un altro pezzo del nostro territorio usufruendo di un mezzo ecologico e salutare qual'e' la bicicletta.

CICLOPARCHEGGI

I PARCHEGGI AMICI DELL'AMBIENTE

Una città a misura anche di bicicletta deve essere dotata, oltre che di una buona rete di piste ciclabili, di adeguate strutture per la sosta dei velocipedi: i cosiddetti "cicloparcheggi". La mancanza di tali spazi finisce spesso con lo scoraggiare molta gente all'uso della bici, essendo il furto della amata due ruote uno dei rischi più temuti dal ciclista.

Dal canto loro anche le amministrazioni comunali avrebbero tutto l'interesse a predisporre delle strutture apposite per disciplinare la sosta delle bici che altrimenti vengono lasciate disordinatamente nei luoghi più disparati e possono essere di ostacolo alla circolazione dei pedoni o, in casi estremi, deturpare la bellezza artistica di alcuni paesaggi cittadini.

UN CICLOPARCHEGGIO PER OGNI OCCASIONE

Diversi sono i sistemi di stazionamento delle biciclette usati in Europa. Il più semplice è costituito da un incavo nella pavimentazione stradale dove infilare la ruota anteriore della bici che rimane così in posizione verticale anche senza cavalletto (fig.1). Questa soluzione ha il vantaggio di non occupare spazio ed è quindi molto indicata nei centri storici. Non consente però di assicurare la bici alla struttura stessa, non garantendo così alcuna sicurezza contro i furti.

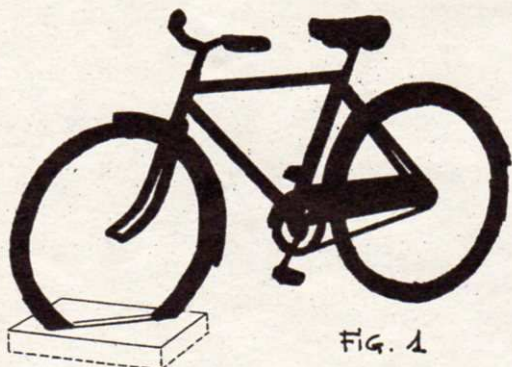


FIG. 1

Vi sono poi le cosiddette rastrelliere in metallo o, più raramente, in pietra (fig.2). Economiche e facili da installare esse richiedono poco spazio. Possiedono però il grave inconveniente di non permettere di legare la bici per il telaio, cosa che spesso induce il ciclista ad assicurarla ad un palo o cancellata per evitare l'amara avventura di ritornare a casa a piedi e con una ruota sottobraccio.

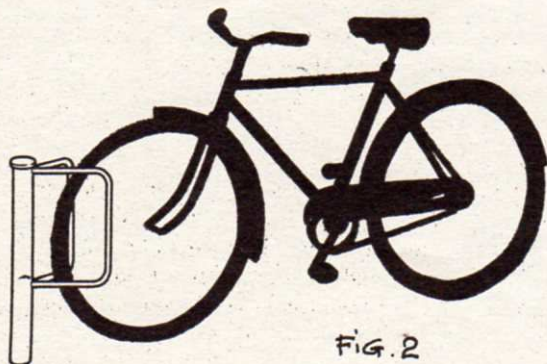


FIG. 2

Un sistema simile sono le rotaie "sorreggi ruota" (fig.3), poste in posizione alternata alta e bassa e che presentano gli stessi problemi delle rastrelliere. Poco spazio occupano anche i vecchi ganci per appendere le bici in verticale. Questo sistema sta però scomparendo perché danneggia la ruota e difficilmente può essere usato da bambini o persone deboli.

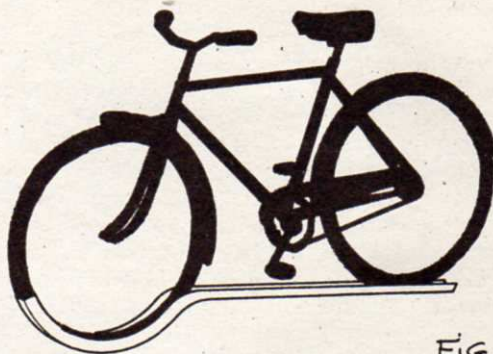


FIG. 3

Dal punto di vista della garanzia contro i furti la struttura più idonea sembra essere l'archetto metallico al quale legare la bici per il telaio con una catena o lucchetto di sicurezza (fig.4). Anche se un po' più ingombrante e meno estetico delle rastrelliere, esso si adatta a tutti i tipi di biciclette e non è molto costoso.

Tra i sistemi più originali, ma senz'altro efficaci, quello che consente di assicurare il manubrio a una barra di metallo che viene fissata al muro o al pavimento (fig.5). In alcuni Paesi inoltre (Giappone e Stati Uniti) esistono delle vere e proprie cassette di sicurezza giganti dove rinchiodare la bici. Saranno sicuramente piuttosto ingombranti, ma salvaguardano, oltre al mezzo, anche gli accessori ad esso applicati come borse od altro.

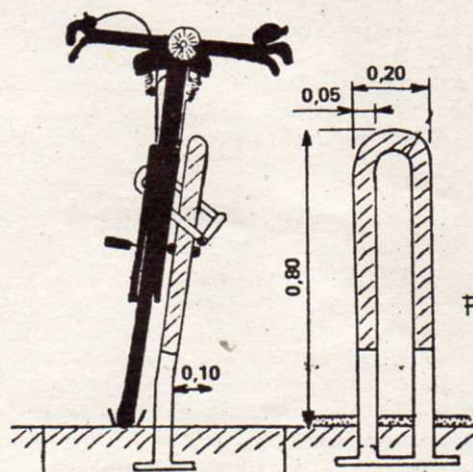


FIG. 4

ANCHE IL POSTO È IMPORTANTE

Una corretta ubicazione dei cicloparcheggi richiede uno studio approfondito. Essi vanno collocati il più vicino possibile al luogo di destinazione e devono essere facilmente accessibili per non correre il rischio che vengano poco utilizzati. Inoltre devono essere ben segnalati e, se il caso, protetti dalla sosta selvaggia delle auto con appositi paletti.

Per favorire la intermodalita' anche nel trasporto delle persone e' necessario che esistano cicloparcheggi presso le stazioni ferro-

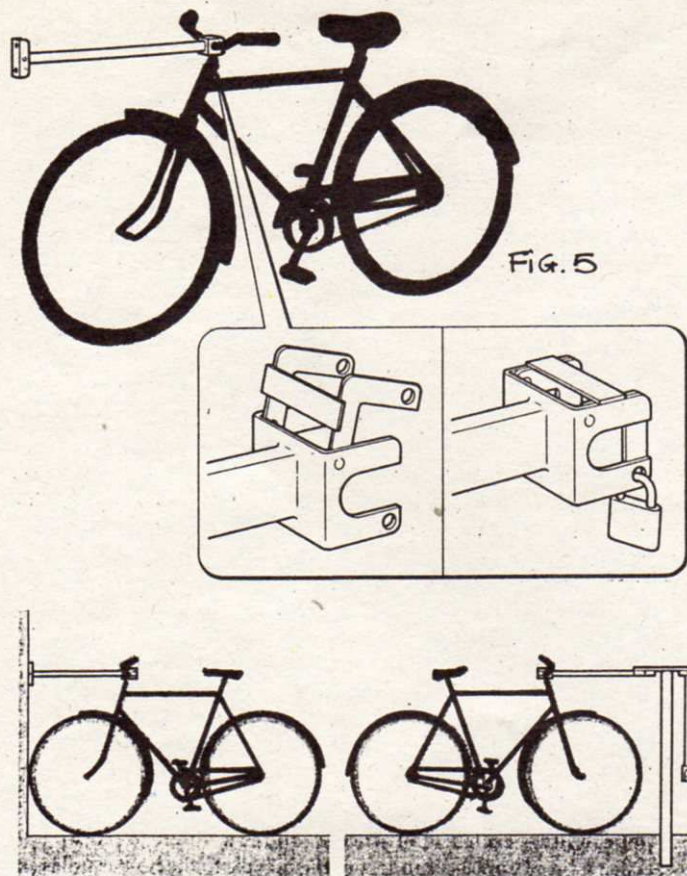


FIG. 5

viarie, i terminali degli autobus, i parcheggi di auto scambiatori ai margini delle citta'. In questo modo l'utente, che trova un luogo sicuro dove lasciare la bici, e' incentivato ad usare il mezzo pubblico o comunque a non entrare in citta' con l'automobile.

E' anche molto importante che si trovino parcheggi per biciclette intorno alla zona pedonale chiusa al traffico, possibilmente all'imbocco dei principali itinerari percorsi dai pedoni. Cio' anche per evitare che qualcuno si avventuri in bici nella zona riservata al passeggio.

Gli altri luoghi di ubicazione saranno, naturalmente, le scuole, le sedi di associazioni, le chiese, i principali uffici pubblici.

I cicloparcheggi devono essere progettati in modo diverso in funzione dello spazio a disposizione e del tempo di sosta. Le rastrelliere sono piu' adatte a soste brevi. Per soste prolungate, anche di piu' giorni (e' il caso delle stazioni ferroviarie) sono piu' indicati gli archetti metallici, possibilmente sistemati al coperto. Inutile aggiungere che un altro elemento importante nella progettazione dei cicloparcheggi e' la loro grandezza, che deve essere adeguata al numero di utenti che esso puo' avere.

Ma questo e' l'unico argomento sul quale ci auguriamo che i tecnici del comune possano fare delle valutazioni errate e che, come in molte citta' olandesi, accada che una volta costruito il parcheggio ci si renda conto che esso non e' sufficiente perche' il numero delle persone che si servono della bicicletta e' in continuo aumento... incontrollabile!

Massimo Muzzolon

Onestinghel®

LINEA UFFICIO SRL

PENNE
PELLETTERIA
ARTICOLI DA REGALO
PRODOTTI PER UFFICIO

PUNTI VENDITA IN VERONA:

• Via Frattini, 14 - Tel. (045) 8002793 • Via Francia 5/E - Tel. (045) 500434-504512

LA SICUREZZA PASSIVA

PICCOLI ACCORGIMENTI A TUTELA DEL CICLISTA

Andare in bicicletta non e' certo piu' pericoloso di molte altre attivita' che pratichiamo abitualmente, ne' si puo' dire che sia piu' rischioso di altri modi di muoversi in citta'. Basta pero' un impegno minimo, anche dal punto di vista finanziario, per migliorare la nostra sicurezza dal momento che, almeno fino ad ora, siamo costretti a convivere con il traffico a motore che, essendo piu' veloce e pesante delle nostre dueruote, incombe su di noi come una costante minaccia.

VISIBILITA' PASSIVA

Quello di farsi vedere dagli automobilisti e' uno dei sistemi che piu' di altri contribuiscono a rendere sicuro il ciclista nei suoi spostamenti, specialmente al buio.

Esistono in commercio numerosi accessori che aumentano la visibilita' passiva; essi, pur essendo noti nel Nord-Europa, da qualche anno si vedono montati anche su alcune biciclette "nostre". Oltre ai fanalini anteriore e posteriore funzionanti (obbligatori anche per il codice stradale italiano) e' possibile installare delle gemme catarifrangenti in vari punti "strategici". Ne esiste un modello anteriore di colore bianco da applicare sotto il manubrio e uno posteriore rosso da fissare al portapacchi o al parafango. Entrambi sono stati di recente resi obbligatori in Germania.

Molto utili sono le quattro gemme arancio da infilare tra i raggi e che rendono la bici piu' visibile lateralmente quando le ruote sono in movimento e non solo di notte. In Olanda, in luogo delle gemme, viene usato un cerchietto rifrangente bianco di plastica o di metallo, anch'esso diventato obbligatorio in quel paese, che quando viene illuminato dai fari delle auto evidenzia in modo netto la sagoma delle due ruote.

Un altro accessorio molto usato nel Nord-Europa e' la paletta catarifrangente (curiosamente essa e' poco frequente in Olanda, dove la presenza capillare di piste ciclabili la rende praticamente superflua). Con la sua sporgenza serve a delimitare l'ingombro della bicicletta verso il centro della carreggiata e a tener

lontane le automobili in fase di sorpasso.

Aggiungeremmo ancora le gemme gialle sui pedali, meglio se ben evidenti, di cui comunque quasi tutte le bici sono dotate, ma che e' bene tenere controllate e pulite.

Nei negozi specializzati e' inoltre possibile acquistare delle fascette rifrangenti da applicare alle braccia o alle gambe, cosi' come un abbigliamento fluorescente o variopinto che aiuta a non passare inosservati agli occhi dell'automobilista piu' distratto anche se non si e' la classica "bellezza in bicicletta".

SEGNALATORI ACUSTICI

Il campanello e' molto importante per segnalare alle automobili la propria presenza, ad esempio, negli incroci.

Purtroppo i normali campanellini che vengono montati sulle biciclette da viaggio possono essere uditi solo dai pedoni, ma non certo da chi e' chiuso in una carrozzeria, magari con impianto hi-fi a tutto volume.

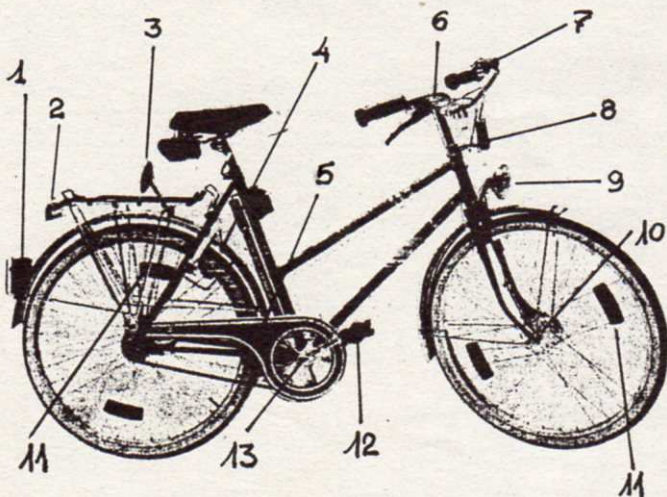
Meglio quindi installare un campanellone gigante se non addirittura una trombetta, possibilmente il piu' vicino possibile all'impugnatura del manubrio per permetterne un uso immediato in caso di bisogno.

ALTRI ACCORGIMENTI

Tra gli accessori che diventano insostituibili una volta abituati ad usarli c'e' lo specchietto retrovisore. Ne esistono di vari modelli, sia per bici da citta' che per bici da corsa. Alcuni vanno addirittura fissati al caschetto; a proposito, ecco un'altra protezione che in caso malaugurato di urto puo' evitarci conseguenze molto gravi.

Infine l'efficienza del mezzo, specialmente dell'impianto frenante, ma anche delle coperture, delle ruote, del telaio, non puo' essere trascurata se si vuole che il nostro andare in bicicletta rimanga una sana attivita' fisica e un modo anche per migliorare la vita nella nostra citta'.

Massimo Muzzolon



Ecco qui di seguito un esempio di "bicicletta sicura":

- 1) fanalino posteriore con catarifrangente
- 2) catarifrangente di grandi dimensioni
- 3) paletta distanziometrica
- 4) dinamo (preferibilmente sulla ruota posteriore)
- 5) protezione alla catena chiusa
- 6) manubrio di sicurezza
- 7) campanello
- 8) catarifrangente anteriore a luce bianca
- 9) riflettore alogeno
- 10) freni a tamburo
- 11) catarifrangenti laterali a luce gialla davanti e dietro
- 12) pedali a prova di scivolo con grandi catarifrangenti a luce gialla
- 13) attacco della pedivella senza perno sporgente.

SORPRESA: IN AUTO SI RESPIRA PIU' SMOG CHE IN BICI

Nel cercare di diffondere durante tutti questi anni l'uso della bicicletta come mezzo alternativo di trasporto, ci siamo spesso sentiti dire: "A me piacerebbe usare la bici tutti i giorni... ma non voglio avvelenarmi". E quindi di finisce per prendere la macchina convinti di essere piu' protetti dai veleni.

C'e' tuttavia un vizio di fondo in questa scelta: usando l'automobile si contribuisce in prima persona a peggiorare la situazione ambientale e poi non e' assolutamente vero che andando in auto non si respirano sostanze nocive. A sfatare un luogo comune universalmente accettato giungono i risultati di una ricerca svolta nel 1985 dall'Ufficio dell'Ambiente della Germania Federale, pubblicati nel numero di Agosto dello stesso anno dalla rivista Okotest.

Per una settimana, dal 25 al 31 Maggio 1985, su un tratto pendolare della citta' di Brema, fu analizzato il contenuto di composti nocivi dell'aria respirata da automobilisti, ciclisti e utenti del mezzo di trasporto pubblico che durante tale periodo viaggiavano nell'ora di punta tra le sette e le otto del mattino percorrendo una strada a quattro corsie con linee di tram, bus e piste ciclabili laterali. I partecipanti al test furono equipaggiati di un dispositivo di misurazione dei gas.

Per verificare se l'automobile possa essere considerata una barriera contro lo smog, furono abilitate due autovetture, la prima con l'areazione attivata, la seconda chiusa. I dispositivi utilizzati per il test erano dotati di un misuratore con due filtri di diversa porosità. Il primo raccoglieva tutte quelle sostanze nocive che inalate dall'uomo vengono catturate nelle vie respiratorie superiori rimanendo attaccate alle mucose, alle pareti della bocca, al naso, e unendosi alla saliva possono raggiungere l'apparato digestivo. Il secondo filtro, piu' fine, raccoglieva le sostanze che vanno direttamente nei bronchi e nei polmoni, le particelle piu' fini di polvere che provengono principalmente dagli scarichi degli autoveicoli, come il piombo. Per l'analisi vennero utilizzate le cassette di misurazione che contengono un metro cubo di aria (mille litri).

Dopo ciascun viaggio, durante tutta la settimana, i filtri venivano utilizzati per misurare i principali elementi inquinanti: cromo, piombo, bromo, rame, zinco e ferro. Il provino veniva stimolato con raggi Roentgen che producono radiazioni caratteristiche per ciascuna sostanza consentendo di misurare la concentrazione delle sostanze nocive contenute nell'aria. I risultati furono sorprendenti. Il ciclista (che parrebbe essere il piu' direttamente esposto agli scarichi) "accusa" solo il 39% delle sostanze emesse che invece viene a raccogliere il conduttore dell'auto con la ventilazione chiusa, mentre l'utente dei mezzi pubblici ne riceve il 58%.

Nell'auto con l'areazione in funzione vengono rilevate le piu' alte concentrazioni di sostanze nocive, fino al 27% in piu' rispetto alla vettura con la ventilazione chiusa. L'automobilista subisce quindi maggiori inalazioni di piombo, rame e bromo, ma meno ferro. E se il

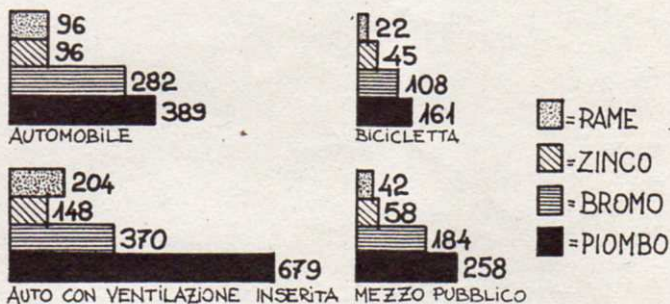
ferro e' quasi innocuo, al contrario il piombo viene accumulato nelle ossa, nel fegato e nei reni inquinando inoltre l'aria, l'acqua e i prodotti alimentari. Inoltre chi guida con il compressore d'aria totalmente inserito raccoglie fino al 25% in piu' di ossido di carbonio all'interno della vettura. E chi viaggia con l'auto nella citta' per piu' di cinque ore (cosa non rara) deve fare i conti con un principio di avvelenamento. L'ossido di carbonio infatti si lega ai globuli rossi del sangue per cui questi non possono piu' assorbire l'ossigeno.

In tutto questo, le piu' alte concentrazioni di sostanze dannose non vengono raccolte al margine della carreggiata ma nel mezzo; sostanze che invece si diluiscono proporzionalmente ai fianchi della strada. Piu' grande e' dunque la distanza dal centro della via, meno sostanze nocive si ingeriscono. In bici invece si mantiene generalmente la destra, cioe' si viaggia lontano dal centro della carreggiata subendo percio' meno sostanze nocive.

L'argomento di coloro che sostengono di non voler abbandonare l'auto per non subire l'inquinamento si rivela quindi discutibile.

Un motivo in piu' per dire che sarebbe ora di passare alla bicicletta.

Mimmo Schiattone
Gianni Catania



Coop. la macina
alimenti naturali

la macina

B.go Venezia - via Badile, 22/f
tel. 52.19.00

BICICLETTE



Aprile - Maggio 1991



— LEGENDA —



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



TRENO + BICI: cicloescursione lontano da Verona utilizzando il treno. E' indispensabile la prenotazione.




COLAZIONE AL SACCO





PRANZO IN TRATTORIA



VISITE CULTURALI

PERCORSO: LEGGERO 

PERCORSO: MEDIO 

PERCORSO: IMPEGNATIVO 




CICLOESCURSIONI: gite più impegnative, comunque alla portata di tutti coloro che sono abituati a fare un minimo di movimento (bisogna rispettare alcune regole: bici adeguate, minorenni accompagnati, seguire il capo-gita e collaborare, ecc.)



MOUNTAIN-BIKE: gite in bici da montagna, prevalentemente su strade sterrate.

Tutte le gite qui riportate sono organizzate con il patrocinio dell'Assessorato allo Sport del Comune di Verona (e altri enti citati). I partecipanti si considerino invitati ad una gita tra amici: gli A.d.B non si assumono responsabilità per eventuali incidenti. I minori siano accompagnati da un maggiorenne che se ne assume la piena responsabilità.

LUNEDI' 1 APRILE

PERCORSO: LEGGERO 



**PASQUETTA IN BICICLETTA
CITTA'-CAMPAGNA A CORTE SGARIPOLA
(SOMMACAMPAGNA)**

Partenza: ore 10.00 Piazza San Zeno
Percorso (circa 30 km a/r): Verona - S.Massimo - Cason - Ceolara - Sommacampagna e ritorno
Durata: tutto il giorno (colazione al sacco)

Biciclettata ecologica organizzata in collaborazione con il WWF e con il Patrocinio del Comune di Sommacampagna. Venite con tutta la famiglia...andremo pianino.


I partecipanti sono invitati a portarsi il cestino con il pranzo (e naturalmente con gli "ovi duri" dipinti). Per gli "smemorati" saranno messi in vendita ovi duri, torte e vino.

Andremo in una corte di campagna dove sono previsti: animazione, giochi, musica e visite guidate sul "Cammina-Custoza".

Ritorno previsto nel tardo pomeriggio.

responsabili: S.Gerosa, O.Bassi, C.Maccari, WWF

SABATO 13 APRILE

PERCORSO: LEGGERO 




**MOUNTAIN BIKE
"Ville e chiese della bassa Valpolicella"**

Partenza: ore 14.00 da Piazza San Zeno
Percorso (circa 20 km a/r).

responsabili: Fabio Barba, Claudio Maccari

DOMENICA 7 APRILE

PERCORSO: LEGGERO 




**MOUNTAIN BIKE
"Da San Vigilio a Campo"
(In collaborazione con il Sass)**

Partenza: ore 8.00 da Piazza San Zeno
Percorso (circa 35 km a/r).
Durata: tutto il giorno (colazione al sacco)
E' obbligatoria la prenotazione: telefonare in sede (8009803) venerdì 5 aprile DALLE 21 ALLE 23 (chiedere di Gruppo M.Bike)

responsabile: Fabio Barba

DOMENICA 14 APRILE

PERCORSO: LEGGERO 



CICLOESCURSIONE DELLA "BASSA VERONESE"

Partenza: ore 9.00 Piazza San Zeno
Percorso (circa 60 km a/r): Verona - Butta-petra - Tarmassia - Corte Rivanello - Isola della Scala - Grezzano - Povegliano - Verona
Visite previste: Corte della villa Guarienti, Palazzo Canossa, ecc.
Durata: tutto il giorno (colazione al sacco)

responsabili: S.Troiani, G.Guastella, L.Turturo


SABATO 20 APRILE

**BICIFESTAZIONE:
"VOGLIAMO LE PISTE CICLABILI
A BORGO VENEZIA"**

Partenza: ore 14.45 Piazza S.Zeno (per raggiungere Borgo Venezia)
ore 15.30 Piazza Zagata (per chi abita a Borgo Venezia)
Percorso: per il quartiere di Borgo Venezia

DOMENICA 21 APRILE



PERCORSO: LEGGERO 


**BICICLETTATA "CITTA-CAMPAGNA"
Alle corti della bassa di San Michele**

Partenza: ore 8.45 da Piazza S.Zeno
ore 9.30 da Piazza Zagata (B.Venezia)
Percorso (circa 30 km a/r).
Rientro in mattinata.

responsabili: Laura Costantini, Franco Zoppi

MERCOLEDI' 1 MAGGIO



PERCORSO: LEGGERO 



**BICICLETTATA "CITTA-CAMPAGNA"
Al Pestrino
(in collaborazione con Radio Popolare)**

Partenza: ore 9.30 da Piazza S.Zeno
Percorso (circa 20 km a/r).
Rientro in mattinata, ma per chi vuole restare al Pestrino c'è una festa che continua nel pomeriggio, con balli e danze.

responsabili: G.Guastella, A.Troiani

DOMENICA 5 MAGGIO





PERCORSO: MEDIO  

**TRENO+BICI (solo andata) A RONCA'
con visita alle cantine Marcato**

Partenza: alla mattina in stazione
Percorso (circa 60 km a/r): In treno fino a S.Bonifacio - Gambellara - Ronca - Monteforte - Soave - Colognola - S.Martino B.A.
Durata: tutto il giorno (colazione al sacco con possibilità di acquistare panini e bevande sul luogo.) Si visiterà: la cantina Marcato che lavora il vino con il metodo "champenois" (sarà possibile acquistare bottiglie).
Per partecipare: è obbligatorio iscriversi in sede (via Spagna 8) venerdì 3 maggio dalle 21.00 alle 22.30 o sabato 4 maggio dalle ore 9.00 alle 10.30. Posti limitati.
La domenica mattina non si accetterà chi non abbia prenotato.

responsabili: Franco Zoppi, Laura Costantini.

PERCORSO: MEDIO  



GIOVEDI' 25 APRILE - VENERDI' 26 APRILE -
SABATO 27 APRILE - DOMENICA 28 APRILE


**4 GIORNI-CICLOTURISTICA
in Sud Tirolo**

Si consolida la tradizione delle "più giorni" in Alto Adige. In treno fino ad oltre Bolzano e pedalate verso le dolomiti.
Per i soci il costo sarà limitato al biglietto ferroviario (bici+persona), ai pernottamenti e ai pranzi. Per informazioni e prenotazioni (possibilmente non oltre il 17 aprile) telefonare a Massimo Muzzolon (tel.955900) oppure Sandro Troiani (tel. 954114). Posti limitati.

responsabili: M.Muzzolon, A.Troiani

DOMENICA 12 MAGGIO



PERCORSO: LEGGERO 



**BICICLETTATA "CITTA-CAMPAGNA"
Visita all'orto botanico di Marzana
in collaborazione con il WWF
Patrocinio della VI Circoscriz.(Borgo Venezia)**

Partenza: ore 8.45 da Piazza S.Zeno
ore 9.30 da Piazza Zagata (Bgo Venezia)
Percorso (circa 27 km a/r): Verona - S.Maria in Stelle - Marzana e rientro in mattinata.

responsabili: Laura Costantini, Franco Zoppi

MERCOLEDI' 1 MAGGIO



PERCORSO: MEDIO  

**MOUNTAIN BIKE
"Dalla valle di Mezzane a Pian di Castagnè"**

Partenza: ore 9.00 da Piazza San Zeno
ore 9.45 da S.Martino B.Albergo
(Piazza della Chiesa)

Percorso (circa 50 km a/r): Verona - Marcellise - Borgo - Villa Ferrari - Mezzomonte - Castagnè - Moruri - Mezzane di Sotto - Verona
Durata: tutto il giorno (colazione al sacco)

responsabili: Fabio Barba, Gianni

ATTENZIONE !!

Il programma delle bicicletate dal 19 maggio a fine giugno sarà pubblicato sul prossimo numero di Ruotalibera che riceveranno solo i soci regolarmente iscritti per il 1991.

FANTASTICO

*la moda
per voi!*

VERONA

- CENTRO

Galleria Catullo, 1/L
(vicino farm. 2 Campane)

- B.GO MILANO

Via Spaziani, 12
(interno Rossetto Più)

- GOLOSINE

Via Ottavio Caccia, 15/D
(fronte chiesa)

VICENZA

LEGNARO



SPONSOR UFFICIALE PALLAVOLO FEMMINILE
V.B.T. PARIS MODE



PRESENTANDO IL PRESENTE TAGLIANDO
POTRETE USUFRUIRE DEL 10% DI SCONTO
(valido fino al 31.05.91)