



RUOTALIBERA



Periodico degli Amici della Bicicletta

SPECIALE DECENNALE
“VIAGGI in BICI”
ASSICURAZIONE A.d.B.

RUOTALIBERA - numero 57 - rivista trimestrale - ottobre-dicembre 1997 (anno XIII numero 4) Spedizione in A.P. Art. 2 Comma 20/C Legge 662/96 - Filiale di Verona



Lettere alla Redazione

SEMAFORI KILLER

Vorrei portare all'attenzione il problema dei "semafori killer".

Chiunque si muove spesso in città con la bicicletta ha forse già capito di cosa si tratta, ma per spiegarlo in parole semplici a tutti si tratta di quei semafori o gruppi di semafori installati normalmente su vasti incroci.

Fin qui nulla di strano, soprattutto se si attraversano in auto o in motorino, ma provate qualche volta ad attraversarli in bicicletta o a piedi, magari passando con il verde pieno e un attimo dopo, a vostra insaputa, scatta l'arancio e poi il rosso.

Succederà probabilmente che, visto la vastità dell'incrocio vi troverete a metà strada investiti da un flusso di auto opposto al vostro che, se sarete fortunati, vi accoglierà con delle sonore dimostranze. Il fatto potrà sorprendervi in quanto vi siete comportati secondo il Codice della Strada, ma se per caso tutto questo accade in una nebbiosa serata invernale o in una afosa giornata estiva dove i riflessi sono allentati, la sorpresa può trasformarsi in tragedia. Ecco spiegata dunque la denominazione di "semafori killer".

A Verona normalmente tutti i semafori che regolano incroci di grandi dimensioni hanno questa caratteristica lugubre e pericolosa e ciò è dovuto ad un fatto molto semplice: il tempo dei flussi di traffico è regolato in base alla velocità delle automobili. Tutto ciò che attraversa a velocità diversa, e mi riferisco soprattutto a biciclette e pedoni, rischia ad ogni attraversamento.

Se provate a servirvi del parcheggio sito nelle vicinanze della stazione di Porta Nuova in via Città di Nimes, vi accorgete senza difficoltà di come funziona un "semaforo killer". Provate ad attraversare a piedi l'incrocio che delimita i due sottopassi e vedrete!

Verona è disseminata di "semafori killer", oltre al già citato abbiamo anche l'incrocio di Via Basso Acquar, Porta Vescovo, Porta Palio, via Pallone.

Sarebbe opportuno che tutti quelli esistenti venissero segnalati agli Amici della Bicicletta per avviare una prima mappatura e poi una protesta al Comune. Nel frattempo buona pedalata e "occhio al verde".

Roberto Mirti

PROVINCIA: ARRIVA IL PIANO DEI PERCORSI CICLABILI

L'ingegner Passigato ha concluso il Piano di percorsi per conto dell'Amministrazione Provinciale. Attualmente il lavoro, svolto per conto dell'Assessorato alla Pianificazione territoriale, dovrà passare il vaglio della Giunta e del Consiglio provinciale. Non appena sarà approvato ne daremo notizia ai nostri lettori.

SEMAFORI "INTELLIGENTI," SECONDO I FLUSSI DI TRAFFICO...



PATTINARE IN CITTA'

Carissimi amici soci, l'anno scorso ho fatto un corso di pattinaggio. Avevo comprato i pattini tradizionali parecchi anni fa in Danimarca a Copenaghen entusiasmato dai cittadini pattinatori su ruote e avevo sempre desiderato imparare a pattinare con un po' di sicurezza.

Alcuni anni fa a New York a Central Park ho provato i pattini in linea e li ho trovati estremamente piacevoli ed esaltanti soprattutto per un appassionato sciatore come il sottoscritto.

L'inverno scorso finalmente ho trovato l'occasione di dedicarmi a questo sport e mi sono molto divertito. Ho iniziato con i pattini tradizionali facendo i salti, le inversioni le piroette ... e le cadute tipiche del pattinaggio artistico (non è pericoloso perchè si va piano e il pavimento della palestra è liscio), poi sono passato ai patini in linea e la cosa cambia.

In molte città europee e del nord America i pattini hanno acquistato la dignità di altri mezzi di trasporto alternativi silenziosi ed ecologici come la bicicletta e utilizzano le medesime piste ciclabili, senza disdegnare per altro tram, metropolitane e relative scale mobili.

In Italia e a Verona (in particolare per il pessimo stato delle pavimentazioni delle strade e dei marciapiedi e per il traffico selvaggio) la situazione non è facile anche perchè il codice della strada sembra che ne vieti l'uso su strade pubbliche.

Per ora gli appassionati si possono divertire in strada solo la domenica su Lungadige Attiraglio oppure nelle varie piccole piste dei giardini di quartiere, nell'apposita pista vicino alla Piscina comunale sulla circonvallazione oppure nella magnifica pista del Dopolavoro Ferroviario "La Pineta".

Marco Passigato



Siamo Arrabbiati

**COSI' NON SI FA UNA CITTA' A MISURA DEI PIU' DEBOLI
ANCHE L'INFORMAZIONE DISCRIMINA I CICLISTI**

NON VADO PIU' IN BICICLETTA

**A Verona pedoni e ciclisti rischiano la vita;
alcune proposte per una "città possibile".**

Sono un ciclista urbano, ormai da oltre 15 anni. Chi mi conosce si è abituato a vedermi girare per Verona in bicicletta (non per sport o passione, ma per i miei normali spostamenti quotidiani).

Eppure ultimamente mi ha visto ben di rado. Da circa un anno ho "appeso la bici al chiodo" e vado al lavoro in autobus. Per una semplice ragione: in bicicletta ho cominciato ad aver troppa paura (e sono stufo di aspettare che, nella gestione del traffico, a Verona cambi qualcosa).

Perché ho più paura? Il traffico a Verona è sempre stato pesante, eppure mi ci sono "destreggiato" a lungo.

La situazione però è andata deteriorandosi.

Le ragioni di questa situazione, sono molteplici.

Sulle strade circolano più automobili, ma soprattutto sempre più potenti. Io stesso, abituato ad un'accelerazione graduale, cambiando auto ho potuto constatare la differenza. Una lieve spinta dell'acceleratore e si arriva ben oltre i cinquanta, spesso senza accorgersene (anche per la maggior tenuta di strada). Ho percepito, quindi, che ormai guidiamo dei "proiettili", molto pericolosi se non si è più che prudenti ed attenti ai diritti degli altri utenti della strada...

Invece si nota un progressivo "imbarbarimento" nel modo di guidare, sempre più veloce, nervoso, intollerante verso i diritti degli altri. E, a fronte dell'aumento di pericolosità, sulle nostre strade non c'è stato neppure un corrispondente aumento della vigilanza pubblica. Anzi la repressione dei comportamenti illeciti lascia alquanto a desiderare.

Purtroppo, mi sembra, i nostri Amministratori ma anche, più in generale, tutti i cittadini, sono "culturalmente" molto impreparati di fronte a questa situazione. Poco o nulla si è fatto per fronteggiarla ma, quel che è più grave, spesso neppure ci si pone il problema.

Ci si preoccupa del traffico più che altro perché non è abbastanza fluido o, quando va bene, perché inquina o disturba. E quelle poche volte che si parla di sicurezza si pensa a chi guida (airbag, cinture, casco, ecc.), raramente a chi sta fuori.

E, si badi bene, tutto questo non riguarda solo i ciclisti. Tutti siamo "pedoni" e molti sono quelli più "deboli" che non riescono a muoversi autonomamente per la pericolosità delle strade e del traffico (anziani, bambini, handicappati, ecc.).

E' necessario pertanto affrontare questo problema con maggior decisione ed investendo più risorse.

Martedì 30 Settembre il quotidiano "L'Arena" pubblicava un'ironica lettera del nostro presidente che, a proposito dell'ennesimo mortale incidente occorso ad un ciclista, il musicista Gianmaria Mingoni, intendeva criticare le conclusioni distorte che spesso i giornali, e non solo loro, traggono da questo genere di tragici avvenimenti. Lo scritto, intitolato "Così si fa una città a misura di bicicletta", veniva trascritto non senza consistenti tagli che ne hanno alterato il significato originario. Eccovi la versione...non "depurata":

Fa impressione, leggendo fra le cronache veronesi di questa estate, la tragica sequenza di incidenti mortali che hanno colpito ciclisti e pedoni, quasi sempre incolpevoli vittime di comportamenti scriteriati, se non criminali, ma ormai divenuti abituali per molti automobilisti. Nell'ultimo (speriamo) della lunga serie, un ciclista è stato ucciso da un'auto mentre attraversava Viale Caduti del Lavoro, lo stradone del Saval. L'automobile viaggiava evidentemente ad alta velocità, nonostante il limite, non si spiegherebbe altrimenti come una frenata di cinquanta metri non abbia impedito un impatto dalle conseguenze mortali, **ma un articolo di commento all'accaduto apparso su "L'Arena" del 19 Settembre ri-baltava completamente i termini della questione, arrivando a formulare delle soluzioni, quantomeno grottesche. L'estensore dell'articolo, rivelando un modo di affrontare i problemi alquanto superficiale, peraltro comune a molti opinionisti "da bar", non trovava di meglio che auspicare una completa chiusura dei varchi nello spartitraffico, così da impedire l'attraversamento della strada a chi dall'area del Provveditorato volesse raggiungere in bici il quartiere del Saval.**

Ragionando per analogia, ci permettiamo di suggerire una serie di provvedimenti assai economici da realizzare e che garantirebbero la sicurezza di ciclisti e pedoni, anche perché contribuirebbero, alla lunga, ad eliminare dalle strade veronesi queste fastidiose categorie di cittadini, già in forte diminuzione negli ultimi anni.

1) Chiusura della nuova pista ciclabile di Viale Piave, dopo l'eliminazione di quella dalla parte opposta del viale, per evitare ai ciclisti diretti o provenienti da Borgo Roma il rischioso attraversamento dello Stradone Santa Lucia e, in conclusione, chiusura di Viale Piave ai ciclisti.

2) Introduzione del divieto di transito alle bici nei pericolosi sottopassi di Via Albere, sì da costringere un ciclista che da

L'esperienza di molti Paesi Europei può dare validi suggerimenti. Noi Amici della Bicicletta li abbiamo citati più volte per le "piste ciclabili", che però, evidentemente, non arriveranno mai se non cambia, più in generale, anche il modo di muoversi e di gestire la viabilità.

I tecnici comunali, quelli che mettono mano alle nostre strade, dovrebbero cominciare a realizzare, dove possibile, tutti quegli accorgimenti che entrano nel campo della cosiddetta "moderazione del traffico" (attraversamenti pedonali sicuri, zone 30, strade residenziali, moderazione della velocità, ecc.).

Servono poi anche campagne di educazione stradale, verso tutti gli utenti (automobilisti, motociclisti, ciclisti, ecc.).

Bisogna quindi modificare i comportamenti sia "ritoccano" le strade, sia con l'educazione ma, quando non basta, anche con una valida repressione; cioè maggior presenza delle forze dell'ordine e, all'occasione, sanzioni severe.

Il problema non è solo questione di provvedimenti amministrativi, ma richiede anche un cambiamento culturale per il quale gli organi di informazione, gli educatori e le associazioni dovrebbero impegnarsi con maggior vigore.

Questo non deve essere un "alibi" per gli amministratori pubblici (come spesso lo è stato); chi governa è comunque responsabile e dovrebbe affrontare il problema e prendere i provvedimenti necessari. Non si può negare tuttavia che i Paesi Europei citati, si distinguono anche per una diversa "cultura"; è considerato intollerabile, ad esempio, che un bambino non possa recarsi a scuola da solo o che un anziano non riesca ad attraversare la strada....

In Italia invece impera l'idea che "la strada è delle auto". Ho notato, ad esempio, pedoni che ringraziano gli automobilisti che si fermano agli attraversamenti pedonali; lo ritengono una gentile concessione, non un diritto....

E' necessario convincersi che "la strada è di tutti"; altrimenti sarà difficile tornarvi a camminare o pedalare sereni.

Stefano Gerosa

Post Scriptum

Questa mia decisione (triste) di diminuire l'uso della bicicletta (solo in città) non è definitiva. Come qualcuno avrà già intuito non ho di certo intenzione di "mollare". Significa però che la battaglia per le piste ciclabili, seppur necessaria, non è più sufficiente, che occorre muoversi ed agire in molte altre direzioni.

Sono contento che gli Amici della Bicicletta di Verona abbiano deciso di impegnarsi anche nel campo della moderazione del traffico e di aggiungere al proprio nome lo slogan "per una città possibile", cioè per una città dove pedoni, ciclisti ed automobili possano muoversi tutti meglio, con maggior rispetto e sicurezza.

evitare ai ciclisti diretti o provenienti da Borgo Roma il rischioso attraversamento dello Stradone Santa Lucia e, in conclusione, chiusura di Viale Piave ai ciclisti.

2) Introduzione del divieto di transito alle bici nei pericolosi sottopassi di Via Albere, sì da costringere un ciclista che da Santa Lucia volesse recarsi in Centro a compiere, vista la precedente chiusura di Viale Piave, il giro da Basso Acquaro, o, meglio ancora, a desistere da tale malsano proposito e usare l'auto se ce l'ha.

3) Soppressione di tutti gli attraversamenti pedonali in Corso Milano, data la loro pericolosità statisticamente dimostrata. Chi volesse attraversare il corso potrà farlo portandosi davanti alla basilica di San Zeno, ammesso che riesca ad arrivarvi con i marciapiedi costantemente occupati dalle auto. In alternativa gli rimarrà sempre la possibilità di invocare il Santo patrono.

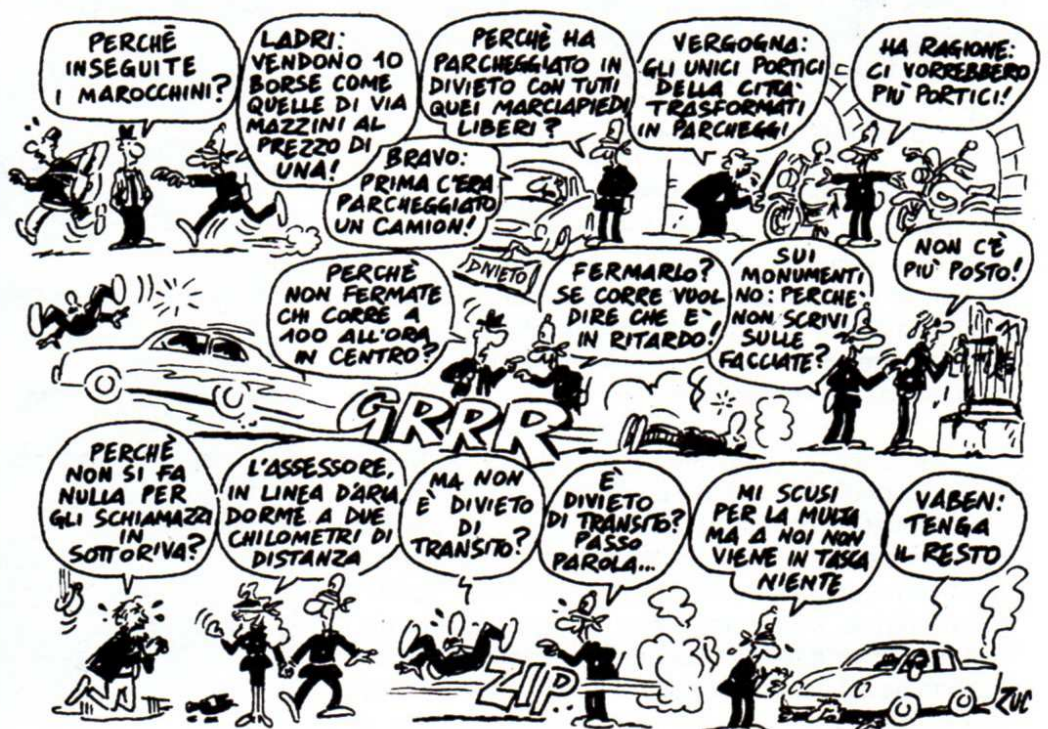
4) Eliminazione delle "isole salvapedoni" in Largo Stazione Vecchia a Parona, normalmente utilizzate in tutta Europa, ma contestate (udite, udite!) dai commercianti locali. Si offrirebbe così la possibilità ai nostrani emuli di Schumacher di dar sfogo ai propri istinti senza rischiare di rovinare l'assetto ruote.

Ovviamente si consiglia ai bimbettini costretti ad attraversare la strada di presentarsi a scuola accompagnati dai genitori, possibilmente in auto blindata.

Un'ultima considerazione: la città Verona è da quest'anno membro dell'Associazione Italiana Città Ciclabili, una sorta di consorzio fra i comuni che si impegnano a promuovere e a sviluppare l'uso della bicicletta per ridurre il traffico e l'inquinamento urbano! Qualcuno finora se ne è accorto?

Massimo Muzzolon

P.S. : in grassetto le parti non pubblicate da "L'Arena".





di Vecchio Aceto

Ciclo-Viaggi

L'ADDA e i NAVIGLI

Cassano d'Adda è la base operativa del nostro tour cicloturistico. Gomme gonfiate, borse agganciate, borracce riempite, consultate le cartine cominciamo a pedalare alla volta di Vaprio d'Adda.

Il percorso si snoda in parte lungo l'alzaia del **Naviglio Martesana** che misura km. 38,7 di lunghezza (il Naviglio è stato fatto costruire da Francesco Sforza nel 1460, prolungato fino alle porte di Milano nel 1496 da Ludovico il Moro, che il 10 Ottobre di quell'anno firmò il decreto relativo al congiungimento del canale alla cerchia dei Navigli di Milano e alla realizzazione del grande bacino artificiale detto *tunbùn de san Marc*).

La conca di S. Marco veniva utilizzata, sino ai primi decenni di questo secolo, per il carico e lo scarico delle merci dai barconi che percorrevano i Navigli milanesi. su una lingua di terreno delimitata dall'altro lato dal corso dell'Adda e coperta di vegetazione rigogliosa che offre un prezioso riparo dal sole.

Nei tratti che attraversano gli abitati, le rive sono spesso impreziosite da balaustre in pietra che aprono la vista su giardini curatissimi, degne pertinenze di ville d'epoca, palazzotti signorili ed anche edifici moderni, ma non per questo meno piacevoli.

Notiamo anche alcuni bellissimo lavatoi con i banchi in pietra chiara e la tettoia a due falde con copertura in coppi picchettata di muschi, sostenuta da eleganti colonnine pure in pietra bianca. Nei pressi di Vaprio visitiamo il villaggio operaio di **Crespi d'Adda**: abbiamo qui un esempio delle realizzazioni del capitalismo lombardo "illuminato" della fine del secolo scorso (il villaggio fu fondato nel 1878 da C. Beniamino Crispi, capostipite dell'omonima dinastia di industriali, poi anche proprietari del Corriere della Sera).

Vicino alla fabbrica (cotonificio, in origine) le cui severe architetture di richiamo chiesastico non possono non evocare il paragone vincente con gli squallidi capannoni d'oggi, in un'area quietamente attraversata da viali e vialetti alberati, furono edificate le abitazioni per le maestranze: piccole palazzine ognuna con giardino recintato da bianche steccati.

Un insediamento questo che all'atto della sua realizzazione costituiva da una parte un paternalistico ma innovativo contributo alla soluzione dei problemi abitativi degli operai e dall'altra istituzionalizzava lo sradicamento delle maestranze dalle aree rurali di provenienza, portando altresì al massimo grado il controllo esercitato dall'azienda sui dipendenti in ogni aspetto della vita. Un controllo che - visitando il cimitero del borgo - ci accorgiamo spingersi oltre la vita: nel

cimitero, infatti, il mausoleo che ospita le tombe dei Crispi e una orgogliosa torre di guardia dalla quale anche da morto il padrone vigila sui suoi operai e sulle loro piccole lapide disseminate in un prato.

Oggi comunque questo villaggio, almeno sotto il profilo urbanistico ed ambientale, vince sicuramente il confronto con le anonime periferie ed i cosiddetti quartieri residenziali dell'hinterland.

A **Trezzo d'Adda** visitiamo il bel Castello Visconteo e poi puntiamo su Paderno d'Adda, pedalando in mezzo alla campagna su ottime stradine asfaltate semideserte. Arrivando nei pressi della cittadina, l'itinerario si riaccosta al corso dell'Adda che in quel tratto scorre incassato tra due sponde alte e sconnesse. Ammiriamo così



Programma

VIAGGI in BICICLETTA

Anche quest'anno la Sede di proiezione è in
SALA E. LODI - CORTE DEL DUCA -
Via San Giovanni in Valle 13/b
inizio delle serate ore 20.45



Quest'anno ricorre il **decennale** delle nostre
serate **DIAPO "Viaggi in Bicicletta"** e per
festeggiare avremo una prima serata
alla grande con proiettore in dissolvenza e colonna sonora

Venerdì 19 Dicembre 1997

"Coast to coast" L'attraversamento dell'America: 1300 Km in 45 giorni
Presenta Fabio Biasiolo di Mestre

Venerdì 16 Gennaio 1998

"Repubbliche baltiche: in bici tra boschi e laghi... laghi e boschi"
Presentano Alfonso Roldo e Giovanni Fazion degli A.d. B. di Verona

Venerdì 13 Febbraio 1998

Ritornano i nostri simpatici amici di Reggio Emilia
"Da Lima alla penisola di Valdes tra Perù, Bolivia, Argentina in bici e non solo"
Presentano Rolando Bulgarelli e Amedeo Zini di Reggio Emilia

Venerdì 20 Marzo 1998

"Da Empoli a Lerici pedalando sulle colline toscane. Traversata dolomitica da Bolzano a Belluno fra salite mozzafiato e panorami grandiosi"
Presentano Alessandro Troiani e Beppe Mastella degli A.d.B. di Verona

Venerdì 3 Aprile 1998

"Immagini di una pedalata: la Valle del Mur in Austria"
Presentano alcuni amici di un circolo fotografico di Mestre

Venerdì 17 Aprile 1998 FUORI PROGRAMMA

"Speciale giro del mondo: come vincere un concorso e... viaggiare a scrocco"
Presentano Massimo Muzzolon e Luigia Pignatti degli A.d.B. di Verona

**L'iniziativa è Patrocinata dalla Commissione Cultura
della 1° circoscrizione CENTRO STORICO di VR**

Abbonamenti 1998

COSA FARE PER ABBONARSI A RUOTALIBERA e diventare SOCIO DEGLI Amici della Bicicletta

VIENI NELLA NOSTRA SEDE DI VIA PORTA SAN ZENO 15/B, VENERDI'
SERA ORE 21/23 O SABATO POMERIGGIO ORE 16/19, OPPURE USA IL C.C.P.
N. 11560372 INTESTATO A RUOTALIBERA, VIA PORTA S. ZENO 15/B, 37123 VR

ABBONAMENTO ORDINARIO 20.000 lire, da diritto a: 1) Abbonamento a Ruotalibera
2) Polizza RC del ciclista (vedi art. pag.15)
3) Tessera FIAB degli A d. B. di VR
4) Due adesivi + adesivo Teledrin-drin

ABBONAMENTO SOSTENITORE 35.000 lire, da diritto oltre a ciò che riceve l'abbonato ordinario
5) Abbonamento alla Newsletter FIAB
6) A scelta Cartina CICLOPISTA del Sole (1 o 2) o mappa "Itinerari in bicicletta"

ABBONAMENTO SIMPATIZZANTE 15.000 lire, come abbonato ordinario ma senza polizza RC. del ciclista

ABBONAMENTO BENEMERITO 45.000 lire, da diritto oltre a ciò che riceve l'abbonato ordinario
5) Abbonamento alla Newsletter FIAB
6) A scelta una nuova maglietta o un libro fra quelli che Vi faranno scegliere in sede

FAMILIARE 10.000 lire, si può fare solo se c'è un familiare convivente, già abbonato per il 1998, almeno come ordinario. Da diritto solo a Tessera F.I.A.B. e adesivi. Si riceve un solo Ruotalibera per tutta la famiglia.

RUOTALIBERA



Regalo di Natale



*SE VOLETE FARE UN
REGALO PER NATALE
ANCHE NELLA SEDE
A.d.B. I NOSTRI SOCI
POSSONO TROVARE
QUALCHE IDEA.*

Ecologia Urbana

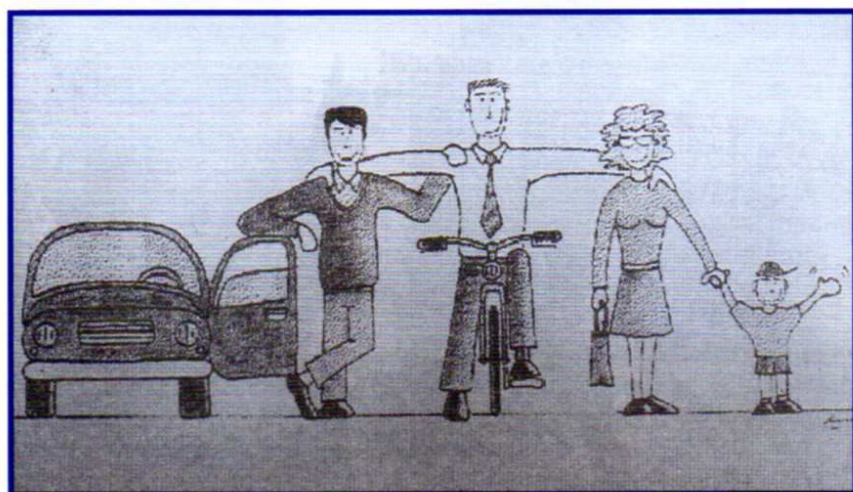
**FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta)
il primo "quaderno di ecologia urbana"**

Camminare... pedalare... guidare... muoversi sicuri! Un dossier sulla Moderazione del traffico

Nei quartieri è sempre più difficile muoversi a piedi, in bicicletta e in automobile. I soggetti deboli come bambini, anziani e portatori di handicap hanno perduto la loro autonomia e dipendono generalmente da altri per essere trasportati.

La gente sceglie l'automobile per difendersi dai pericoli e per sentirsi più sicura. In questo modo alimenta una spirale perversa che crea un intasamento generale diffuso, la difficoltà di camminare, di pedalare o di muoversi, ed un effetto indiretto di svuotamento della strada dalla presenza viva della gente.

Sono ormai maturi i tempi per far cultura tra la gente diffondendo la conoscenza di queste tecniche di gestione del traffico che in Italia sono ancora a livello sperimentale e costituiscono da poco elemento di ricerca universitaria.



Questo 1° Quaderno raccoglie nella prima parte articoli di presentazione generale dell'argomento e nella seconda contributi di persone che a vario titolo stanno studiando, progettando o divulgando le potenzialità delle tecniche di moderazione del traffico. La forma aperta del Quaderno è stata scelta affinché contributi culturali di questo tipo siano ripetuti in futuro a cadenza periodica e possano diventare una occasione di scambio di esperienze tra coloro i quali si occupano di rivalutare la mobilità pedonale e ciclabile ed il ruolo sociale della strada.

A tal proposito le persone che hanno coordinato questo quaderno si sono costituite in gruppo di lavoro per la moderazione del traffico presso la Federazione Italiana Amici della Bicicletta. Informazioni: Verona, c/o Amici della Bicicletta, via Porta San Zeno 15/b 37100 tel./ fax 045-8004443 - ref. ing. Marco Passigato, tel./fax: 045-8200271, E-mail utpassi@giuliari.univr.it;

Il quaderno è disponibile presso la nostra sede.



CICLO INVERNALI

Gennaio 1998



2 GENNAIO - 7 GENNAIO

SICILIA IN BICI - AGRIGENTO

(riservata ai soci)



Gita bici+aereo

Cicloescursioni alla Valle dei Templi, spiagge di S.Leone, città del Barocco, su strade poco trafficate e lungo il mare. Organizza Tuttinbici di Vicenza, associazione della FIAB. Per informazioni telefonare a Davide, ore serali: 0444-288597.



DOMENICA 11 GENNAIO 1998

CICLOESCURSIONE

(Facile, riservata ai soci)



Come non vedere l'oasi del Busatello
nella nebbia d'inverno

Ritrovo: ore 8.30 Stazione di Nogara (Per chi vuole venire in treno, ce n'è uno che arriva circa 10 minuti prima). Percorso (50 km a/r): dipende meteorologicamente dai "bol-lenti spiriti" degli organizzatori.

Pranzo in trattoria.

Vige il regolamento locale: chi oltrepassa la guida paga la cioccolata calda agli organizzatori.

Accompagnatori:

Franco Mirandola, Alfonso Roldo



BOVOLONE Cicloinvernale Gennaio '97

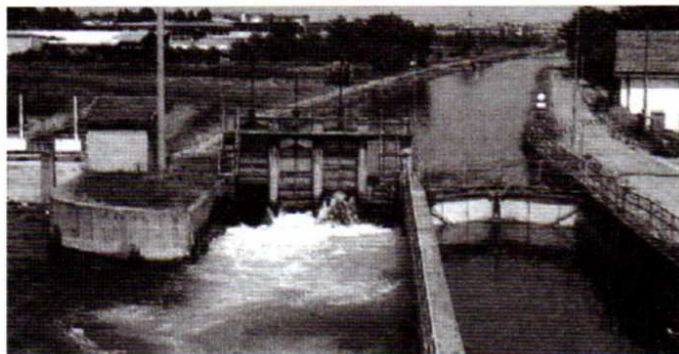
Ciclo-Viaggi



il ponte in ferro costruito nel 1899 che, con un'unica ardita campata di quasi trecento metri, unisce le due sponde, con la sede stradale sovrapposta a quella ferroviaria.

Poco più a nord l'Adda offre un altro angolo stupendo, con il caratteristico traghetto a fune tra Imbersago e Villa d'Adda, ma noi non ci rechiamo per il poco tempo a disposizione.

Da questo punto prendiamo la via del ritorno e attraversato il famoso ponte, scendiamo alla riva dell'Adda. In questo tratto il percorso si snoda sulla stretta striscia di terreno compresa tra il fiume ed il naviglio Paderno; addirittura, in certi punti, solo l'alzaia separa i due corsi d'acqua: il naviglio con corrente veloce e senza intoppi come si conviene ad un canale artificiale, l'Adda tumultuoso e accidentato come un grosso torrente montano.



**CHIUSA sulla
MARTESANA**



LUNGO L'ARGINE

**La CONCA
della GABELLE**



**GORLA
MARTESANA**



Di qui fino a Trezzo si incontrano alcune monumentali centrali elettriche costruite alla fine del secolo scorso sulla spinta delle crescenti necessità energetiche della nuova industrializzazione della zona.

Veramente suggestivo è il sistema di conche (alcune pare progettate da Leonardo e poi realizzate nel 1777 sotto il regno di Maria Teresa d'Austria), chiuse, derivazioni, briglie, canali scolmatori e prese; ammirevoli le architetture degli opifici e delle centrali stesse nelle quali la rispondenza alla funzione non ha soffocato la tensione al preziosismo estetico: i finestrini con arco a sesto acuto, le gronde a forma di testa di drago, la profusione di materiali nobili non stonerebbero nella fabbrica di una cattedrale.

A sera siamo di ritorno a Cassano dopo aver percorso 44 km.



In Bici al Lavoro

servizio a cura di
Stefano Gerosa

UN SOGNO CHE DIVENTA REALTA': PAGATI PER ANDARE AL LAVORO IN BICICLETTA

Pagare chi va al lavoro in bici: sembra la proposta un po' folle di qualche ecologista "stralunato".

Invece no. L'idea di incentivare l'uso della bicicletta, con denaro o altri premi, in Europa è stata attuata da aziende ed enti statali. Lo illustrano i due seguenti articoli sull'Inghilterra e la Danimarca, che la Bicycle News Agency ci ha gentilmente concesso di pubblicare.

L'eco di ciò è arrivato anche a Verona. Questa estate, abbiamo letto sull'Arena: "*Singolare proposta di Lucia Cametti, consigliere comunale di An: per incentivare l'uso della bicicletta, il Comune paghi 120 lire a chilometro ai veronesi che si recano sul luogo di lavoro pedalando e lasciando a casa l'auto.*"

Questa proposta ha indotto il nostro presidente a prendere in mano penna e calamaio. Per scrivere, in poche parole, che a Verona occorre innanzitutto garantire la sicurezza, realizzando piste ciclabili e provvedimenti di moderazione del traffico: questo dev'essere l'impegno prioritario del Comune.

Una cosa infatti è incentivare economicamente l'uso della bicicletta sulle piste ciclabili di Copenaghen o di altre città del nord Europa, una cosa è farlo nel traffico infernale di Verona (qualcuno potrebbe anche denunciare il Comune per "istigazione al suicidio"). Come bene argomenta Muzzolon, inoltre, è tutto da dimostrare che l'incentivo economico raggiunga l'obiettivo in questione.

Comunque sia, questa "provocazione" potrebbe sortire un effetto positivo solo se attuata all'interno di una strategia generale. Si veda proprio l'esempio di Copenaghen; è solo l'ultima di una serie di iniziative per incrementare l'utenza ciclabile. Ma quel 30% di spostamenti in bicicletta, che oggi si tenta di aumentare con questa ed altre campagne, è il risultato di ben altri provvedimenti e campagne. Pertanto non mettiamo il carro davanti ai buoi.



IN DANIMARCA: 303 AZIENDE DI COPENHAGEN IN BICICLETTA AL LAVORO di Ernst Poulsen, Bicycle News Agency

Cos'hanno in comune la Borsa Danese, il Ministero delle imposte, la Shell danese, la birreria Carlsberg e l'asilo di Thorhams Street?

Sono bastati pochi giorni dal primo comunicato stampa e 303 aziende ed organizzazioni hanno aderito alla campagna "Copenhagen in bici al lavoro".

303 aziende ed organizzazioni di ogni tipo, genere e dimensione. Potreste pensare che i dipendenti delle più grandi società petrolifere preferiscano bruciare benzina spostandosi dentro e fuori Copenaghen. Ma non è così presso la Danish Shell e la Statoil, che hanno aderito alla campagna. Anche la Danimarca ufficiale è rappresentata: hanno aderito prontamente i Ministeri delle Finanze, della Sanità, dei Rapporti con la Chiesa e del Traffico, e vari uffici dell'amministrazione pubblica. Tra le adesioni, anche quelle di scuole, compagnie assicurative, sindacati, biblioteche, banche, giornali, avvocati, agenzie viaggio, asili. Sembra che la campagna non divida ma unisca i diversi tipi di persone e lavori. La campagna "Copenhagen in bici al lavoro" è iniziata il 22 agosto ed è durata tre settimane. Ogni persona o azienda che ha usato la bici più di metà delle volte ha ricevuto un diploma di "amico dell'ambiente" e la possibilità di vincere una tra dieci biciclette, computers, t-shirts, e buoni-acquisto validi in negozi di bici.

Il giorno del lancio della campagna, venerdì 22 agosto, è stata offerta una colazione gratuita in sei "cycles-in" a Copenaghen e dintorni. Inoltre sono stati distribuiti cento campanelli e copie della rivista "Cyclister". La campagna "Copenhagen in bici al lavoro" è sponsorizzata dalla Municipalità di Copenaghen e dalla Danish Cyclists Federation. La parte centrale di Copenaghen ha 300 km di piste ciclabili, è praticamente piatta e vi piove solo un giorno su venti. Mediamente il 30 per cento degli spostamenti per lavoro avviene in bicicletta, il 30 per cento in autobus o treno e il 30 per cento in automobile..

**IN INGHILTERRA:
PAGATI PER ANDARE AL
LAVORO IN BICICLETTA**

di Adam Bluck, Bicycle News Agency

Sembra un sogno, quello di essere pagati per andare al lavoro in bicicletta! Ma tale sogno è diventato realtà per i dipendenti di una ditta di Colchester, Inghilterra, che hanno subito accolto la proposta, che permette loro di difendere l'ambiente e mantenersi in forma nello stesso tempo..

La "Specialist property insurers AUL", impegnata contro l'inquinamento, è la prima società di Colchester che paga i propri dipendenti per incoraggiarli a lasciare l'automobile a casa..

Richard Lamberth, direttore generale, spiega che la ditta cerca di difendere l'ambiente in ogni modo possibile: "E' un sistema molto pratico per far realizzare alla gente che la città è soffocata dal traffico e far abbandonare le automobili." Dallo scorso mese vengono assegnati 15 pence per miglio percorso a piedi o in bici, e sono già molti i dipendenti ad apprezzare l'iniziativa.

Gemma Bond, 20 anni, lascia quotidianamente l'auto a casa preferendole la bicicletta acquistata sulla spinta dell'incentivo. Lo stesso vale per Clare Nicholson, 21 anni, che arriva al lavoro tutti i giorni da Lexden..

Lamberth, 33 anni, da sempre impegnato nella difesa dell'ambiente, è convinto che l'iniziativa prenderà piede e altre società seguiranno l'esempio della AUL.

A VERONA:

**NON VOGLIAMO 120 LIRE AL KM,
MA STRADE MENO PERICOLOSE**

di Massimo Muzzolon, presidente A.d.B.

Giudichiamo positivamente l'idea della Cametti, se essa voleva essere esclusivamente una provocazione con lo scopo di richiamare il problema della difficoltà di usare la bici a Verona e la necessità di incentivarne invece la circolazione. Se formulata, invece, con intenzioni serie, riteniamo la proposta alquanto grottesca per una serie di motivi:

1) Parlando dell'argomento con la gente, si sente spesso addurre, quale giustificazione al mancato utilizzo della bici, la pericolosità che esso comporta, visti l'elevato traffico motorizzato sulle nostre strade, la condotta di molti automobilisti e la mancanza di strutture atte a garantire la sicurezza dei ciclisti. Un altro fattore che sembra scoraggiare i potenziali pedalatori è la mancanza di luoghi sicuri dove parcheggiare la propria due-ruote. Qualcuno ancora trova difficoltà negli elementi climatici, il freddo invernale e la canicola estiva non invitano a pedalare, mentre altri ritengono le distanze da percorrere troppo lunghe per un mezzo a propulsione



umana come la bici. Non abbiamo mai sentito nessuno tirare in ballo il fattore economico e, d'altronde, l'uso regolare del velocipede costituisce già di per sé un grosso risparmio che a fine mese si fa sentire nelle tasche di un lavoratore.

2) Date le ridotte dimensioni della nostra città, la cui superficie ha un diametro approssimativo di sei o sette chilometri, pur in assenza di dati ufficiali, si può ipotizzare che la distanza media casa-lavoro possa essere intorno ai tre chilometri, per una percorrenza media giornaliera quasi sempre inferiore ai dieci chilometri. Detto ciò si può ben capire come con l'incentivo proposto (120 lire al chilometro) ben pochi lasceranno l'auto in garage per ottenere in cambio una cifra nemmeno sufficiente per un caffè.

3) Vi sono molti esempi in Europa di città che hanno, con successo, attuato una politica in favore della bicicletta; tutti sanno che in molte aree urbane della Danimarca, dell'Olanda, della Germania vi sono percentuali di cittadini che abitualmente utilizzano la bici tali da far concorrenza a quelle di Pechino, con conseguenti vantaggi per l'inquinamento e la sicurezza delle strade. Non ci risulta che in nessuna di queste città siano stati incentivi di carattere economico a muovere schiere di cittadini a pedalare. Semmai hanno influito la costruzione di piste ciclabili e il lancio di campagne promozionali unite ad un maggior senso civico e una più spiccata sensibilità verso la cosiddetta ecologia urbana.

Per orientare un maggior numero di cittadini verso la bicicletta e i sistemi di trasporto "alternativi", il denaro delle casse comunali può essere più proficuamente impiegato costruendo quelle strutture che a Verona, dopo più di un decennio di chiacchiere, mancano ancora completamente. A cominciare dalla realizzazione del Piano di Rete Ciclabile che questa Giunta ha finalmente approvato in concomitanza con la delibera del P.U.T., ma di cui non si vede partire ancora nessuna opera.



A.d.B. NOTIZIE

APERTURA SEDE La sede è aperta nei seguenti orari:

VENERDI': dalle ore 21,00 alle ore 23,00

SABATO: dalle ore 16,00 alle ore 19,00

A DIFESA DEI CICLISTI URBANI

Già da alcuni mesi il Comune di Verona ha attivato un numero verde al quale i cittadini possono telefonare gratuitamente per segnalare i propri suggerimenti o sfogare le proprie lagnanze nei confronti dell'Amministrazione. Il numero telefonico da formare è il 167-285292, vi risponderà una segreteria telefonica alla quale potrete lasciare il vostro messaggio. Ricordatevi di premere il tasto "1" quando avrete finito di parlare, altrimenti il messaggio non verrà registrato. Rimane sempre attivo anche il nostro "Tele-drindrin" del ciclista, tramite il quale, inviando un messaggio alla segreteria telefonica degli A.d.B. (tel. 800 44 43), vi sarà possibile indicarci i problemi che dovete affrontare spostandovi in bici o a piedi nella nostra città.

**AUTO, MOTO E BICI NELLE ZONE PEDONALI:
MA QUALCHE VOLTA PASSA IL VIGILE...**



FIAB notizie

Inverno, tempo di seminari ed assemblee

Anche d'inverno la nostra attività non si ferma. La FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) coglie l'occasione della pausa invernale per organizzare tutta una serie di seminari, utili ad approfondire varie questioni, di notevole importanza. Ci auguriamo che anche molti nostri soci vi partecipino.

SEMINARIO SULLA SCUOLA

Si è tiene domenica 30 novembre 1997 a Torino; invitati i soci insegnanti e gli altri soci che si sono impegnati nella scuola o che sono interessati. Il Seminario si articola nel modo seguente: a) rassegna delle esperienze di intervento nelle scuole promosse dalle Associazioni FIAB sul tema della mobilità ciclistica; b) proposte per un progetto FIAB di educazione alla mobilità compatibile da presentare a livello nazionale e da articolare localmente.

ASSEMBLEA ANNUALE FIAB

La data fissata per l'assemblea annuale è il 31 gennaio-1febbraio. La sede potrebbe essere Livorno. Si incoraggia, la partecipazione, oltre che dei delegati, anche di altri soci interessati.

SEMINARIO BICI-TRENO

Con riferimento alla predisposizione di una piattaforma rivendicativa da presentare nazionalmente alle FS su tutti gli aspetti della integrazione modale bici/treno, verrà indetto un apposito Seminario FIAB programmato per il prossimo mese di marzo, probabilmente a Bologna.

RADUNO NAZIONALE CICLOESCURSIONISTI FIAB

Il Comitato Operativo FIAB ha approvato il Regolamento per l'organizzazione del Raduno Nazionale. Il prossimo si svolgerà in giugno a Siena.

LE NUOVE MAGLIETTE

Sympatiche e sempre più colorate sono arrivate le nuovissime magliette,...pardon, "T-shirts" A.d.B. Dopo il rapido esaurimento del primo lotto, che ha lasciato il segno nella moda "Estate 97", la nuova fornitura presenta una stampa in colori più brillanti su prestigiosi capi "Top-T" dell'americana "Hanes". Tutto ciò per valorizzare ancor più l'ottimo lavoro del graphic-designer Gek Tessaro che ha ideato per noi questa fortunata serie di animaletti che, come ovvio, alle quattro zampe preferiscono le due ruote. Non fatevi sfuggire questa occasione per un regalo esclusivo. (Da indossare durante il veglione di Capodanno...dicono che porti fortuna!)

GITE IN BICICLETTA REGOLAMENTO ... QUESTO SCONOSCIUTO

Lo sapevate che gli Amici della Bicicletta di Verona, già da alcuni anni, hanno due regolamenti interni per le gite in bicicletta?

Quello per i "partecipanti" è noto a tutti, ci auguriamo (ne pubblichiamo ogni anno un estratto su Ruotalibera). Ne esiste però un altro, quasi un vademecum, riservato ai volontari che organizzano le gite.

Stefano Gerosa (Segretario AdB) + Nicoletta Ferrari e Giovanni Fazion (gruppo Legale AdB) li stanno rivedendo entrambi, alla luce di alcuni recenti approfondimenti (su questo stanno anche preparando un seminario FIAB).

Una prima indicazione, già accolta dal Consiglio direttivo, è quella di far firmare ai partecipanti alle gite una dichiarazione di presa visione del "regolamento" a loro riservato.

E' importante che i soci conoscano come ci si deve comportare alle gite; è una garanzia per loro e per l'associazione. Se qualcuno, poi, fa solo finta di averlo letto, se ne assume tutte le responsabilità.

Anche gli accompagnatori necessitano di indicazioni e suggerimenti su come lavorare. Il regolamento per gli organizzatori è, più che altro, una raccolta di utili suggerimenti basati sull'esperienza (ma viene imposto anche qualche obbligo "fondamentale", per garantire una certa serietà).

Per fine gennaio / inizio febbraio si prevede di terminare questo lavoro di revisione, pertanto si terrà una riunione per l'illustrazione e l'approvazione del nuovo regolamento, o meglio dei due nuovi regolamenti. Alla riunione sono invitati caldamente a partecipare tutti gli accompagnatori delle gite in bici, attuali e passati (sia per esprimere i propri suggerimenti, sia per apprendere meglio il regolamento). Possono partecipare tutti i soci interessati (per conoscere la data, informazioni in sede).

POLIZZA RC del ciclista

L'ASSICURAZIONE DEL CICLISTA

**Non è obbligatoria ma...
caldamente consigliata**

L'anno scorso, mentre tornava a casa dal lavoro, un nostro socio è uscito velocemente da uno stop, senza accorgersi che sopraggiungeva un'auto. Il conducente di quest'ultima, nonostante la velocità moderata, non è riuscito ad evitare l'impatto.

I rilevamenti sulla dinamica dell'evento hanno accertato, per omessa precedenza, l'esclusiva responsabilità del ciclista, il quale all'ospedale, con una grave frattura, ha appreso che doveva pagare qualche milione di danni, per i danni subiti dall'auto e dal conducente.

Qualche anno fa, in provincia di Verona, una signora che andava a fare la spesa in bicicletta, non si sa se per imprudenza, imperizia o distrazione, causò un incidente molto grave. Un automobilista, per evitarla, uscì di strada e riportò ferite molto gravi. La valutazione delle cure mediche, dei giorni di lavoro perduti e dei postumi permanenti portò ad una richiesta di risarcimento di circa 200 milioni.

Pur ammettendo che, grazie ad un buon avvocato, si sia addivenuti ad una transazione, capite bene come l'episodio possa aver turbato, economicamente e psicologicamente, la vita di questa signora.

Prima che fosse istituita l'obbligatorietà dell'assicurazione per responsabilità civile verso terzi, anche chi guidava un'auto o un motociclo, se non l'aveva contratta volontariamente, poteva trovarsi in una situazione del genere.

Il ciclista (per fortuna) non è stato obbligato ad assicurarsi. Il legislatore non ha ritenuto di dover intervenire, evidentemente per l'irrelevanza "statistica" del fenomeno.

In effetti, date le caratteristiche del mezzo, l'eventualità di un incidente per colpa del ciclista non è molto frequente. Oppure, se accade, in genere i danni subiti dal terzo sono di lieve entità. (mentre quelli del ciclista stesso sono i più gravi).

Per, come abbiamo visto, anche il fatto più improbabile può verificarsi. E se accade sono guai seri, meglio essere assicurati.

Pertanto gli Amici della Bicicletta di Verona hanno stipulato per il 1998, con una nota e seria Compagnia, la polizza RC del ciclista. L'assicurazione copre tutte le categorie di soci 1998, esclusi i "familiari" e i "non assicurati" (per i quali la quota di adesione è troppo bassa).

E' un ulteriore servizio degli Amici della Bicicletta per i loro soci. Un servizio che consigliamo caldamente di "assicurarvi", rinnovando al più presto!!



La polizza RC del ciclista degli Amici della Bicicletta: Istruzioni per l'uso

La polizza RC, stipulata dagli Amici della Bicicletta con una nota compagnia di assicurazioni, copre i danni, con una franchigia che, circolando in bicicletta, l'assicurato cagiona a terzi. L'assicurazione interviene, ad esempio, se andando in bicicletta investite un pedone o un altro ciclista, se causate danni ad un veicolo e ai suoi passeggeri. Sempre che la colpa sia vostra.

E' valida "24 ore su 24". Sia quando partecipate ad una nostra gita, sia quando state circolando in bici per conto vostro, **per i danni che avvengono nel territorio di tutti i paesi europei.**

Sono escluse, però, le competizioni sportive. **Non si considerano terzi il coniuge, i figli e i parenti ed affini conviventi. In generale si applicano tutte le condizioni RCT.**

Precisiamo subito, a scanso di equivoci, **che non si tratta di una "polizza infortuni"**, cioè non copre i danni che l'assicurato in bicicletta, per qualsiasi ragione, subisce o procura a se stesso.

A partire dal 01.01.98, vale dal giorno che siete considerati assicurati fino al 31.12.98.

Per ragioni cautelative e di seri rapporti con la Compagnia Assicurativa, **non si considera giorno di decorrenza dell'assicurazione quello di adesione agli Amici della Bicicletta, ma quello in cui il vostro nome viene comunicato alla Compagnia Assicurativa.** Gli Amici della Bicicletta si impegnano a comunicare periodicamente (ogni 15 giorni o, al massimo, almeno ogni mese) la lista dei nuovi soci assicurati. In ogni caso è **onere del socio controllare di essere stato inserito correttamente (nome, cognome e data nascita) in una delle liste comunicate alla Compagnia** (infatti potrebbero accadere errori, ritardi o smarrimento dei dati, specialmente quando il tesseramento è raccolto da soci attivi o ai tavoli. In questi casi l'associazione non si prende nessuna responsabilità). Per informarsi **basta anche una telefonata in sede.**

In caso di sinistro la comunicazione va effettuata direttamente alla Compagnia Assicurativa.

REDAZIONE Via Porta San Zeno 15/B - Verona

DIR. RESPONSABILE: Elena Chemello

CAPOREDATTORE: Lucio Garonzi

GRAFICA e IMPAGINAZIONE: Luciano Cassandrini

COLLABORATORI: Stefano Gerosa, Marco Passigato, Massimo Muzzolon, Roberto Mirti, Vecchio Aceto

FOTOCOMPOSIZIONE IN PROPRIO Utilizzazione libera dei testi citando la fonte

STAMPA: CIERRE Grafica s.c. a.r.l. Caselle di Sommacampagna (Verona)

Reg. trib. di Verona n. 664 del 16.9.1985

TIRATURA 2.000 COPIE

STAMPATO SU CARTA RICICLATA



Gli Amici della Bicicletta - Via Porta San Zeno 15/B 37123 Verona

Tel-Fax 8004443-Internet <http://www.rcvr.univr.it/assoc/adb/main.htm>

aderiscono a:

FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta)

ECF (European Cyclists Federation)



VI AUGURIAMO UN BUON NATALE

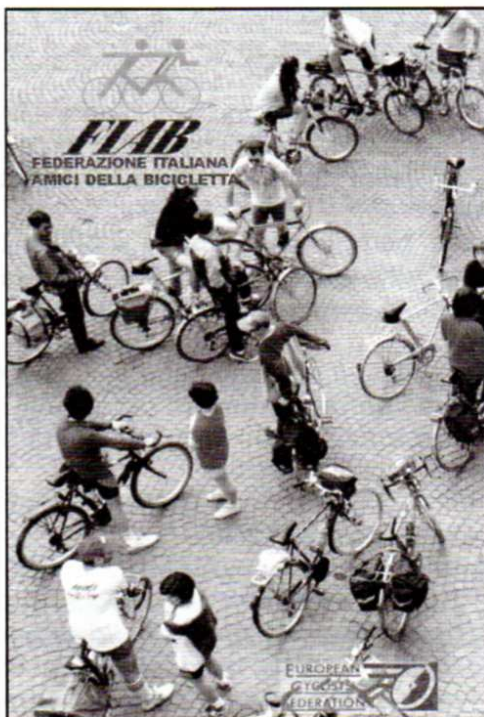
COSA FARE PER ABBONARSI A RUOTALIBERA e diventare SOCIO DEGLI Amici della Bicicletta

VIENI NELLA NOSTRA SEDE DI VIA PORTA SAN ZENO 15/B, VENERDI'

SERA ORE 21/23 O SABATO POMERIGGIO ORE 16/19, OPPURE USA IL C.C.P.

N. 11560372 INTESTATO A RUOTALIBERA, VIA PORTA S. ZENO 15/B, 37123 VR

ATTENZIONE: IN CASO DI MANCATO RECAPITO rinviare all'uff. P.T. VR C. M. P. per la restituzione al mittente che si impegna a corrispondere la tassa dovuta



TESSERA FIAB

Per il 1998 gli Amici della Bicicletta di Verona hanno adottato la tessera unificata della Federazione Italiana Amici della Bicicletta. Con questa tessera il nostro socio può partecipare alle iniziative di tutte le associazioni italiane aderenti alla FIAB (circa cinquanta, sparse per l'Italia).

PER PARTECIPARE ALLE GITE IN BICICLETTA DEL '98

- Si dovrà firmare, al momento dell'iscrizione o alla prima gita, una dichiarazione di presa visione del "regolamento gite in bicicletta".
- Se la gita è "RISERVATA AI SOCI" si dovrà esibire la tessera del 1998 (o la ricevuta del versamento sul CCP, se non ancora pervenuta); chi non avesse rinnovato dovrà farlo per l'occasione.

Ciclisti e PEDONI per una "città possibile"

E' lo slogan che trovate sul retro della nuova tessera FIAB, nella parte "personalizzata" dalla nostra associazione. Vogliamo raccogliere adesioni di "ciclisti urbani" e "cicloescursionisti", ma anche di tutti quei cittadini che, pur non andando in bici, condividono le nostre proposte per una "città possibile" (moderazione del traffico, attraversamenti pedonali sicuri, ecc.).

SABATO 13 Dicembre la sede sarà aperta tutto il giorno per rinnovare dalle 10 alle 12,30 e dalle 15 alle 19. Sarà in Sede Stefano Gerosa, segretario AdB, che potrà darVi tutte le informazioni sulla nuova assicurazione e sugli altri servizi.

Per Santa Lucia regalati un 1998 con gli AdB.