


RUOTALIBERA



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

RUOTALIBERA n.6 Dicembre 1986

Rivista Trimestrale. Spedizione in abb. postale gr. IV/70. Registrazione del Tribunale di Verona n.664 del 16.9.1985. Fotocopiato in proprio. Utilizzazione libera di testi citando la fonte. Direttore responsabile: Valeria Benatti.

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.

VIAGGI A PEDALI

MARTEDI'
16 DICEMBRE 1986



Ritroviamoci, una volta tanto, non per pedalare, ma per osservare DIAPOSITIVE di vacanze in bicicletta.

Agostino, Edoardo e Terry presenteranno il loro viaggio in Jugoslavia, e Stefano illustrerà un interessante itinerario nel Parco Naturale del Ticino. La serata si concluderà con la proiezione delle diapositive delle BICICLETTATE CITTA'-CAMPAGNA: un'occasione per rivederci quindi! Naturalmente ci sarà anche un ricco RINFRESCO (o, data la stagione un "rincaldo").

L'appuntamento è per MARTEDI' 16 DICEMBRE ORE 21.00 alla saletta del CENTRO DI MEDICINA DELLO SPORT in VIA SS. TRINITA' n.7.



SABATO
10 GENNAIO 1987



DA SEGNARE
SULL'AGENDA !!!

AMICICLIAMOCI A RUOTALIBERA MEETING ANNUALE DEGLI A.D.B. DI VERONA

L'annuale congresso, ma in una forma nuova, la più divertente e coinvolgente possibile!

Ecco il programma della giornata:

ore 15-16: "Buon compleanno A.d.B.!!"; proiezione di DIAPOSITIVE sui 5 anni di storia degli A.d.B.

ore 16-18.30: "Giochiamo per migliorarci". Un nuovo intelligente metodo con cui è assicurata la partecipazione attiva di tutti i presenti! I giochi saranno finalizzati a stimolare la discussione su questi temi:

- 1) Priorità d'intervento politico-culturale.
- 2) Metodi ed iniziative per stare insieme.
- 3) Strumenti organizzativi.

ore 18.30-20: TORTA CON CANDELINE per festeggiare i cinque anni d'attività del gruppo; consegna TESSERE ONORARIE 1987 a chi si è particolarmente distinto per l'uso e la diffusione della bicicletta e consegna "Premio Attila" a chi è stato molto cattivo! Infine ESTRAZIONE PREMI questionario (vedi pp. 7-8).

L'appuntamento è per SABATO 10 GENNAIO ORE 15 alla saletta del CENTRO DI MEDICINA DELLO SPORT in VIA SS. TRINITA' n.7.

E' GIUNTA L'ORA !
SONO APERTE LE ISCRIZIONI PER IL 1987...

Queste sono le nuove quote:

SOCIO ORDINARIO 6.000 £
SOCIO SOSTENITORE 10.000 £
SOCIO BENEMERITO 20.000 £

L'iscrizione agli A.d.B. da diritto a :

- 1) Elegante tessera in lussuoso cartoncino giallo!
- 2) Abbonamento annuale alla prestigiosa testata Ruotalibera!
- 3) Adesivi omaggio.
- 4) Abbonamento, probabile, ma non certo, al nascturo GIORNALINO NAZIONALE degli A.d.B. italiani edito a Roma.

Alleghiamo bollettino C.C.P. utilizzabile per iscriversi. Raccomandiamo di scrivere in modo leggibile nome, indirizzo, etc..

Ricordiamo che l'UNICA FORMA DI FINANZIAMENTO delle attivita' degli A.d.B. provengono dal tesseramento e dalla vendita di materiale propagandistico (adesivi, spille, libro, etc.): a buon intenditor...



STATUTO del GRUPPO ECOLOGISTA "AMICI DELLA BICICLETTA" di VERONA

ARTICOLO 1

Con la denominazione "Amici della Bicicletta" e' costituita un'associazione ai sensi dell'art.36 del codice civile.

ARTICOLO 2

Gli iscritti al gruppo ecologista "Amici della Bicicletta" di Verona sono cittadini, ciclisti, pedoni, ecologisti che cercano di opporsi concretamente e coerentemente alla distruzione dell'ambiente e al saccheggio delle risorse sia materiali che umane, per una migliore qualita' della vita. Le loro finalita' sono:

a) Sensibilizzare sui temi della bicicletta e ambientali in generale i singoli, i gruppi, le associazioni e l'opinione pubblica, in particolare diffondendo l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto alternativo e promuovendo un'azione di critica verso la "cultura dell'auto".

b) Organizzare iniziative per ottenere dalle pubbliche amministrazioni quei provvedimenti necessari per la diffusione della bicicletta e per migliorare l'uso della citta' (come piste ciclabili, rastrelliere, bici pubbliche in affitto, possibilita' di portare la bici sul treno, chiusure di strade al traffico automobilistico ed altri provvedimenti urbanistici, spazi verdi, sviluppo del trasporto pubblico).

c) Agire per il cambiamento strutturale e sociale della citta' tramite il suo recupero ad un modo di vita piu' umano, tendente alla salvaguardia e all'ampliamento del verde, alla limitazione del traffico privato, al decentramento ed al recupero dei quartieri popolari, delle piazze e di tutti quei luoghi e momenti di aggregazione che consentono alla gente di conoscersi e di socializzare. Promuovere quindi contemporaneamente un'azione di critica verso certe scelte politiche come la costruzione di veri e propri "quartieri-dormitorio", la terziarizzazione del centro storico, la costruzione di strade ed altre infrastrutture inutili o prive di particolare tutela per i ciclisti e di corsie preferenziali per il trasporto pubblico.

d) Proporre attraverso graduali interventi di

razionalizzare e limitare l'uso del mezzo privato e motore, cause di ingorghi, inquinamento, incidenti e nevrosi.

e) Promuovere iniziative nelle quali la gente possa partecipare divertendosi e socializzando, portando comunque elementi di riflessione o di stimolo sulle nostre tematiche.

f) Sviluppare all'interno del gruppo stesso migliori rapporti umani e di amicizia tramite iniziative socializzanti e cercando di valorizzare le capacita' personali di ognuno. Tutto questo adottando ed approfondendo una metodologia ed uno stile di lavoro che siano oggetto di continua verifica, riflessione e condivisione da parte del gruppo.

g) Agire localmente, pensare globalmente.

ARTICOLO 3

Il programma annuale di massima viene deciso dal congresso che vota le mozioni programmatiche. Le decisioni vengono poi prese dalle riunioni periodiche che riconvocano le seguenti e affidano a chi puo' adempierli i vari incarichi.

ARTICOLO 4

Il congresso nomina un tesoriere ed un comitato di segreteria aperto al contributo di tutti i soci. Tali incarichi non comportano responsabilita' politica, ma devono essere assunti come un servizio nei confronti del gruppo. Tutti gli eletti in questo comitato sono addetti alla rappresentanza ed ai rapporti esterni del gruppo.

ARTICOLO 5

Il gruppo Amici della Bicicletta di Verona si collega alla discussione e alle iniziative praticate in Italia ed all'estero da altri gruppi ecologisti con finalita' simili.

ARTICOLO 6

Il gruppo funge da redazione del giornale Ruotalibera, aperto alla collaborazione di tutti i cittadini.

1986: UN ANNO DI LAVORO

GRUPPO "CITTA'-CAMPAGNA"

E' novembre, un altro anno di vita degli A.d.B. si sta concludendo, ed ora che le nostre biciclette sono temporaneamente "a riposo", e' il momento di ricordare la nostra attivita' del 1986.

All'inizio dell'anno, il "Comitato organizzativo per le bicicletate" ovvero la sottoscritta e la preziosa collaboratrice Silvana Tezza, aveva deciso di portare avanti la formula degli itinerari "citta'-campagna", gia' ottimamente collaudata in passato e che tanto hanno contribuito a far conoscere il nostro gruppo, nonche' a diffondere l'uso (ed il piacere) della bicicletta tra i veronesi.

Itinerari semplici, piacevoli ed accessibili a tutti quindi, fuori dal traffico ed a contatto con la natura. Ma con qualcosa di nuovo, che qualificasse le nostre bicicletate e le distinguesse da altre analoghe iniziative. Ecco allora l'idea di abbinare la bicicletata alla riscoperta di un aspetto della nostra cultura e della nostra storia: le splendide e poco conosciute ville veronesi. Il primo itinerario e' quello che ci porta Domenica 20 aprile a "scalare" le colline di Castelrotto per giungere a Villa S.Sofia di Pedemonte, splendido esempio di architettura Palladiana, che (ahime') possiamo ammirare solo... da lontano.

Ma il comitato non si arrende ed ecco proporsi una magnifica occasione: la settimana dell'ecologia promossa in giugno dal relativo Assessorato. Gli A.d.B., come gruppo ecologista, non potevano non inserire un itinerario su due ruote nel vasto calendario degli avvenimenti, e questa volta la meta e' Villa Pulle' di Chievo.

Domenica 8 giugno una pedalata sui lungadigi ci porta a scoprire uno stupendo Parco ed una Villa carica di Storia (e che ha visto tempi migliori!). Gli amici Luciano Caldani e Paolo Braggio ci guidano alla conoscenza dei fasti e splendori di questa Villa e del suo Parco, con il suo patrimonio di alberi secolari. E' in particolare il verde di Villa Pulle', cosi' vicino alla citta', che ci ha colpito e ci auguriamo che la nostra bicicletata abbia contribuito a mettere in moto qualcosa affinche' si provveda finalmente ad un intervento in suo favore.

Dopo la parentesi estiva, in un autunno "solare" il fascino della vendemmia ci riporta lungo le stradine della Valpolicella, dove Domenica 12 ottobre, insieme a tanti e tanti amici ciclisti abbiamo il piacere di conoscere la magnifica Villa Mosconi-Bertani di Novare.

L'eleganza della sua architettura, lo splendore del grande parco dal romantico laghetto, e la squisita cortesia dei nostri ospiti ci conquistano; abbiamo ancora davanti agli occhi le gigantesche botti della centenaria cantina e le distese di grappoli d'uva sulle "arele". Quest'ultima "bici-esplorazione" chiude in bellezza (speriamo) il 1986 degli A.d.B.; e' stato, il nostro, un esperimento per unificare la cultura della bici a quella con la C maiuscola e di rivelare "ecologicamente" storia, paesaggi e tradizioni

della nostra zona. Arrivederci all'87.

Viviana Verzelesi

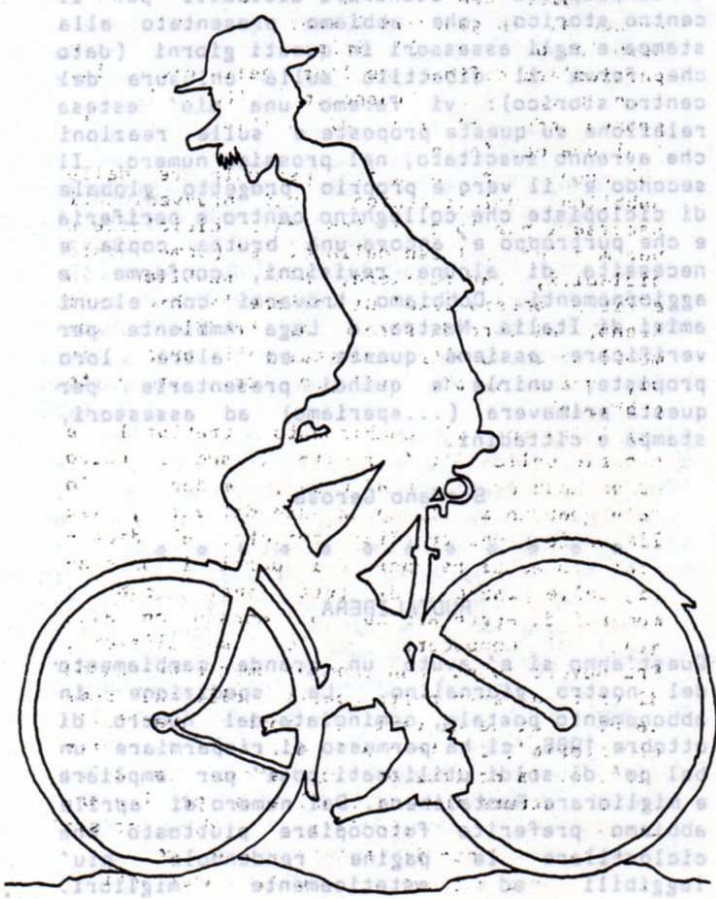
* * * * *

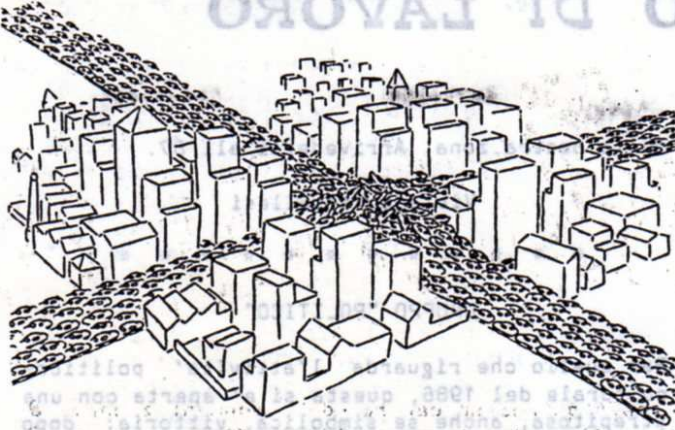
GRUPPO "POLITICO"

Per quello che riguarda l'attivita' politico-culturale del 1986, questa si e' aperta con una strepitosa, anche se simbolica, vittoria: dopo alcune lettere di protesta e l'intervento in consiglio comunale di Massimo Valpiana (detto Mao, leader della Lista Verde, ma anche affezionato Amico della Bicicletta) e' stato tolto l'assurdo divieto che impediva ai ciclisti di entrare nel cortile di Castel S.Pietro.

Non voglio ora tediarvi con una relazione particolareggiata su tutte le riunioni, gli incontri con assessori, le lettere ai giornali e gli altri lavori che questo tipo di attivita' ha comportato, quindi vediamo di sottolinearne gli aspetti piu' salienti.

In occasione della manifestazione "In bici per Verona", che oltre alla grande bicicletata prevedeva una settimana d'iniziativa, abbiamo promosso un dibattito intitolato "Una citta' a misura d'auto o una citta' a misura d'uomo?". Particolarmente interessante la relazione dell'architetto Mamoli, che ci ha mostrato alcune diapositive sulle piste ciclabili in Germania ed in particolare ad Erlangen e ci ha dimostrato, parlando del suo progetto per Vicenza, di come anche nelle citta' italiane sia possibile progettare piste ciclabili.





L'assessore all'arredo urbano, Adami, ci ha esposto la sua tesi che a Verona, pur avendo stanziato un miliardo e 800 milioni per le ciclopieste, il Comune non e' in grado di fare un buon progetto perche' mancano tecnici capaci!!!!!! No comment, per ora.

Comunque la relazione di Mamoli ci ha stimolati a continuare il nostro lavoro di progettazione di ciclopieste e a seguire i criteri piu' moderni ed ecologici da lui proposti. Quest'estate, affrontando lo smog ed il traffico allucinante di Verona, il sottoscritto ed altri due A.d.B. (per la cronaca Fabio De Togni e l'ing. Marco Passigato, appena tornato da un viaggio in bicicletta sulle ciclopieste olandesi), abbiamo passato giorni e giorni a verificare tutti gli itinerari e le idee di piste ciclabili che avevamo ipotizzato; abbiamo misurato addirittura la larghezza di certe strade (usando la corda metrica e correndo da un marciapiede all'altro) e progettato come sistemare alcuni grandi incroci (prendendo esempio dagli incroci danesi).

Sono risultati quindi due progetti. Il primo e' la proposta di itinerari ciclabili per il centro storico, che abbiamo presentato alla stampa e agli assessori in questi giorni (dato che ferve il dibattito sulla chiusura del centro storico): vi faremo una piu' estesa relazione su queste proposte e sulle reazioni che avranno suscitato, nel prossimo numero. Il secondo e' il vero e proprio progetto globale di ciclopieste che collegano centro e periferia e che purtroppo e' ancora una brutta copia e necessita di alcune revisioni, conferme e aggiornamenti. Dobbiamo trovarci con alcuni amici di Italia Nostra e Lega Ambiente per verificare assieme queste ed altre loro proposte, unirle e quindi presentarle, per questa primavera (...speriamo) ad assessori, stampa e cittadini.

Stefano Gerosa

* * * * *

RUOTALIBERA

Quest'anno si e' avuto un grande cambiamento del nostro giornalino. La spedizione in abbonamento postale, cominciata dal numero di ottobre 1985, ci ha permesso di risparmiare un bel po' di soldi utilizzati cosi' per ampliare e migliorare Ruotalibera. Dal numero di aprile abbiamo preferito fotocopiare piuttosto che ciclostilare le pagine rendendole piu' leggibili ed esteticamente migliori.

Contemporaneamente si e' incominciato ad utilizzare un home-computer per la composizione delle pagine che ha decisamente alleviato il lavoro di dattilografia e ha permesso un altro salto di qualita' dal punto di vista estetico. Certo molte cose sono ancora migliorabili, ma e' gia' importante aver abbandonato i "panni ristretti" di semplice bollettino informativo dell'attivita' del gruppo per diventare un dignitoso strumento di diffusione di quella "cultura della bici" di cui si sente tanto bisogno. Si e' potuto infatti, a volte, fare opera di contro-informazione nei confronti della stampa cittadina riguardo agli argomenti che ci toccano da vicino. Abbiamo anche tentato di offrire ai nostri lettori un nuovo servizio: la possibilita' di una scelta intelligente ed ecologica per il proprio turismo con la rubrica Speciale Vacanze; abbiamo inoltre lasciato spazio alle opinioni e alla creativita' di alcuni A.d.B. che ci hanno fatto pervenire loro scritti.

Un'ultima osservazione: Ruotalibera, come tutte le attivita' degli A.d.B. e' possibile solamente grazie all'impegno volontario di alcune persone; e, per ogni pagina che si stampa occorrono, complessivamente, parecchie ore di lavoro; il piu' bel regalo che potete farci e' quello di leggere Ruotalibera con attenzione affinche' il nostro sforzo non sia reso inutile.

La Redazione:

* * * * *

Fra le altre attivita' del gruppo A.d.B. nel 1986 ricordiamo l'organizzazione della bicicletta di Carnevale del 26 gennaio e di quella "La ciliegia in Valpolicella" del 22 giugno. E' stato inoltre realizzato, in collaborazione con la Lega Ambiente, un audiovisivo sulla bicicletta destinato ai ragazzi delle scuole elementari e medie. Da non dimenticare, infine, la nascita, il 14 febbraio, di un gruppo A.d.B. a S.Giovanni Lupatoto!



IMPORTANTE

Vi ricordiamo che ogni venerdi' la sede di Via Filippini 25a rimane aperta dalle 21.00 alle 22.30 a disposizione degli A.d.B. Talvolta vi e' riunione, altre volte alcuni di noi che passano un po' di tempo insieme. Venite a trovarci: per rinfrancare corpo e spirito e favorire brillanti discussioni apriremo ogni sera una bottiglia di ottimo Recioto!

COORDINAMENTO NAZIONALE

di Laura e Stefano

Il 18 e il 19 ottobre presso l'Ostello della Gioventu' di Verona si e' svolto il Coordinamento Nazionale degli Amici della Bicicletta di tutta Italia. Erano presenti i rappresentanti dei gruppi di molte citta' che, come era stato sottolineato durante l'incontro, hanno storie e caratteristiche molto diverse, avendo finora agito solo in ambito locale.

La bicicletta puo' essere vista come utile mezzo di trasporto in citta' o come piacevole mezzo di svago e di turismo in campagna: entrambi gli aspetti vengono valorizzati da questi gruppi, privilegiando or l'uno or l'altro, secondo le proprie esigenze. Si e' sentita comunque la necessita' di uno scambio di idee e di collaborazione a livello nazionale. Quindi si e' discusso innanzitutto sull'opportunita' di un rilancio del coordinamento stesso, che dovra' darsi al piu' presto uno statuto e promuovere incontri ed iniziative comuni. Il Coordinamento Nazionale dovra' servire anche da collegamento con la Federazione Ciclistica Europea, che riunisce tutti i gruppi ciclo-ecologisti del continente agli incontri della quale l'Italia non ha mai preso parte.

Con quali strutture e con quali iniziative dovrebbe caratterizzarsi questo Coordinamento? Fondamentale e' l'incontro tra i partecipanti delle varie associazioni che dovra' tenersi almeno ogni sei mesi. Il prossimo infatti si terra' a Cesena e servira' per confermare e definire meglio le idee e le proposte che sono state discusse a Verona e che andiamo ad illustrarvi.

Innanzitutto il gruppo di Milano (i Ciclopici) si e' reso disponibile per un servizio di raccolta e diffusione di materiale sul cicloturismo.

A Roma presso l'Associazione Cicloturistica Marco Polo si e' costituito un Comitato Nazionale per le Piste Ciclabili che ha i seguenti scopi:

- 1) Censire le piste ciclabili gia' esistenti in Italia e le proposte ed i progetti esistenti.
- 2) Proporre la realizzazione di piste ciclabili extra urbane.

Si e' deciso quindi di aderire al Comitato, di far riferimento ad esso per raccogliere tutte le proposte avanzate a livello locale dai vari gruppi e per cercare di farle conoscere a livello nazionale. Inoltre il comitato dovrebbe raccogliere quel poco materiale tecnico esistente in Italia sui criteri di progettazione delle piste ciclabili urbane e



creare quindi un centro di documentazione: a proposito e' nata anche l'idea di promuovere un convegno, che sara' pero' realizzabile solamente in caso di disponibilita' da parte dell'ANCMA (Associazione Nazionale Ciclo Moto Accessori). Sulle piste ciclabili, pero', si e' sottolineata la necessita' di chiedere alle amministrazioni che queste vengano progettate da persone che siano competenti ed allo stesso tempo ciclisti quotidiani, consapevoli delle esigenze di chi usa ogni giorno la bicicletta. Il gruppo Marco Polo di Roma si e' reso disponibile anche per la realizzazione di un giornale di informazione curato dal Coordinamento Nazionale, che uscirebbe come inserto della rivista Cicloturismo.

Sempre a Roma il gruppo Pedale Verde si dara' da fare per sensibilizzare la stampa nazionale sulle nostre proposte, specialmente questa primavera in occasione di una "Settimana della bicicletta" con molte iniziative in ogni citta' (idea che dovra', comunque, essere confermata nel prossimo incontro di Cesena).

Per quello che riguarda le campagne da promuovere e' stato deciso di riproporre le proposte avanzate a suo tempo per una riforma del Codice della Strada e per alcune disposizioni di legge a favore delle piste ciclabili: a Cesena verra' leggermente modificato ed aggiornato il documento redatto qualche anno fa' e poi ogni gruppo dovra' impegnarsi a fare pressione sui parlamentari della propria zona.

Si e' discusso anche della necessita' di avviare una campagna per un servizio piu' efficiente di trasporto bici sui treni; per ora e' stato deciso di mandare una lettera alla Direzione delle Ferrovie.

Gli Amici della Bicicletta italiani hanno deciso di aderire ad un progetto internazionale per l'invio di biciclette in Salvador, che sara' coordinata dal gruppo di Cesena e alla quale parteciperanno molte altre associazioni italiane.

L'incontro si e' concluso con una vasta panoramica sulla situazione dei vari gruppi a livello locale: dalle agitate "bicifestazioni" per le piste ciclabili alle piu' tranquille biciclettate in campagna, dai tour cicloturistici alle battaglie per la chiusura dei centri storici, dai progetti per nuove "rivoluzionarie" biciclette alle biciclettate in giacca e cravatta per andare tutti insieme al concerto o in teatro, dai tentativi del gruppo di Milano di vendere simbolicamente ai cittadini una via da pedonalizzare (£5000 al metro quadrato) all'iniziativa "I bike Rome" delle associazioni di Roma (un pullman inglese a due piani pieno di biciclette in affitto); le iniziative e le idee sono tante... e la fantasia non manca!!!



SPECIALE VACANZE

Continuiamo a pubblicare resoconti di esperienze a pedali avute durante la scorsa estate. Dalla prossima primavera ricominceremo ad informarvi sulle possibilità di turismo in bici. Se qualcuno di voi ha qualcosa di interessante da raccontarci ci scriva o si faccia vivo in sede (A.d.B. - Via Filippini 25a).

BICI IN INDIA

di Enrico e Renata

L'India è un paese povero. Ben pochi indiani, la maggior parte dei quali residenti nelle grandi città, possiedono un mezzo a motore, scooter o automobile. Due sono le conseguenze subito riscontrabili dal turista occidentale: l'incredibile diffusione dei taxi e degli autoriscio (veicoli a tre ruote per due passeggeri più il guidatore che hanno la stessa funzione dei taxi) ed il fatto che la bicicletta è il principale, se non l'unico mezzo di trasporto privato. La stragrande maggioranza delle biciclette sono di un unico modello, robusto e pesante, senza cambio di velocità, con il freno a bacchetta ed un pratico cavalletto sul mozzo posteriore. Il prezzo al dettaglio di una bici nuova si aggira sulle 500 rupie, circa 60000 £; per noi decisamente poco ma bisogna ricordare che uno stipendio medio mensile indiano (insegnante, impiegato di banca) è circa di 1000 rupie. In tutte le città indiane è possibile noleggiare delle biciclette a prezzi veramente irrisori.

Andare in bici in città è piacevole solo se si riesce ad abituarsi al traffico indiano. Nelle strette strade del centro convivono innumerevoli mezzi di trasporto. I più lenti sono spesso dei pesanti carretti spinti a mano che spesso in salita sono fermi perché chi li spinge non ce la fa più, poi vi sono carretti trainati da animali, (mucche, cavelli o dromedari dipendentemente dalla regione) poi pedoni (tanti), biciclette e biciriscio, scooter, autoriscio, auto (pochissime), autobus a volte con decine di persone sul tetto e camion, senza contare naturalmente tutti i bovini, ovini e caprini che gironzolino o dormono sulle strade. Vi sono naturalmente dei vigili, ma molto spesso l'unica cosa che riescono a fare è manifestare la propria impotenza; abbiamo visto vigili che, sopraffatti dal traffico non riuscivano nemmeno a stendere le braccia per segnalare qualcosa. Tutti i mezzi a motore hanno una caratteristica in comune: il clacson sempre in funzione: da quello degli autoriscio di poco più forte di

quello dei nostri motorini a quello veramente impossibile degli autobus. L'indiano al volante suona sempre, abbiamo preso un taxi a Delhi e l'autista suonava anche quando (caso raro) non c'era nessuno in strada. Andare in bicicletta in mezzo a questo traffico è veramente frastornante, oltre al rumore del clacson e dei motori c'è tantissima polvere, il senso di marcia che è a sinistra come in Inghilterra (ma le mucche libere non sempre lo rispettano!) e poi i bambini che ti corrono dietro per toccarti e toccare la bici... Molto spesso nelle vie più strette o si è dei campioni di "surplace" o si è costretti a mettere giù il piede e a proseguire camminando.

In conclusione, è molto più piacevole e distensivo noleggiare la bici per un giorno intero e uscire dalle città come abbiamo fatto noi nelle campagne intorno a Srinagar, la capitale del Kashmir. Lo stupendo paesaggio, il lago, le risaie, i piccoli villaggi, potevano essere tranquillamente gustati da strade quasi completamente deserte. Si aveva inoltre la soddisfazione di pedalare in zone incontaminate del turismo di massa.

Ruote e pedali in India non significano soltanto biciclette. Vi sono anche i biciriscio, veicoli a pedale a tre ruote per tre persone: colui che pedala e due trasportati. Sono molto diffusi in alcune città (Jaipur, Old Delhi) ed il prezzo per un passaggio è di circa una rupia al chilometro. Sulle prime fa un po' impressione farsi portare da una persona che pedala per te, soprattutto se questa è anziana, dopo poco tempo però, non si hanno più questi scrupoli in quanto la preoccupazione principale è quella di rifiutare l'invito dei numerosissimi biciriscio-men a salire sui loro mezzi: il turista occidentale è per loro una lauta fonte di guadagno. I biciriscio sono, nelle città in cui sono largamente diffusi, il mezzo più utilizzato dalla media ed alta borghesia indiana per i propri spostamenti urbani; alla mattina è possibile vederne alcuni zeppi di bambini che sono trasportati a scuola: abbiamo visti ben dodici scolari in divisa su un solo biciriscio. Dal punto di vista turistico, se non si ha voglia di fare lunghi percorsi a piedi, sono il non-plus-ultra per visitare le città: si sta comodamente seduti, spesso con una "capote" che ripara dal sole, la velocità necessariamente ridotta permette di osservare quello che ci circonda, e non si ha il problema, sempre assillante quando si va in bicicletta, di doversi abilmente destreggiare in mezzo al traffico.

