

RUOTALIBERA



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

RUOTALIBERA n.11 Febbraio 1988

Rivista Trimestrale. Spedizione in abb. postale gr. IV/70. Registrazione del Tribunale di Verona n.664 del 16.9.1985. Stampato in proprio. Utilizzazione libera di testi citando la fonte. Direttore responsabile: Valeria Benatti. Contiene inserto "Idee per un progetto di rete di piste ciclabili a Verona". (inserto redazionale).

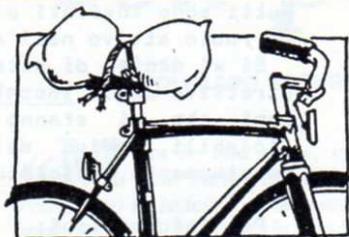
Perche' l'inserto "Idee per le piste ciclabili a Verona"?

Nel 1987 buona parte delle energie del gruppo AdB sono state spese per ottenere le ciclo piste a Verona. Abbiamo elaborato tutta una serie di proposte, illustrate nel fascicolo allegato.

Certamente questa nostra iniziativa ha convinto la Giunta Comunale ad approvare nel dicembre scorso un piano piste ciclabili per Verona (non cosi' bello come il nostro!).

Riteniamo giusto che tutti i nostri soci siano a conoscenza di queste nostre proposte; se tu che ci stai leggendo ne hai gia' una copia, ti preghiamo di regalare queste ad un amico interessato.

Intanto la "battaglia" per le piste ciclabili continua... sostienila rinnovando la tua iscrizione agli AdB per il 1988!



MARTEDI' 23 FEBBRAIO VIAGGI A PEDALI

Un'occasione per vedere delle interessanti diapositive sul cicloturismo. Pezzo forte della serata il viaggio di alcuni Amici della Bicicletta da San Giovanni Lupatoto all'Ungheria che sara' illustrato da Agostino. Paola e Lucio presenteranno le loro vacanze nel Salentino, Enrico portera' alcune diapositive scattate in Scandinavia ed in India.

L'appuntamento e' presso la saletta del CENTRO di MEDICINA dello SPORT in VIA SS.TRINITA' n.7 alle ORE 21.

RINNOVA LA TUA ISCRIZIONE

AGLI AMICI DELLA BICICLETTA !!!

Dal 1988 l'iscrizione agli Amici della Bicicletta e' annuale (cioe' vale dal 1 Gennaio al 31 Dicembre) e quindi invitiamo tutti a rinnovarla. Vi preghiamo di farlo al piu' presto per renderci piu' agevole la gestione dell'indirizzario.

Per realizzare l'ambizioso programma che ci siamo prefissi per il 1988 abbiamo bisogno di molte nuove iscrizioni: quindi rinnova e, se puoi, aiutaci a trovare nuovi amici (della bicicletta)!

Le quote per il 1988 sono:

£ 7.000	Socio ordinario
£ 10.000	Socio sostenitore
£ 20.000 (o piu'!)	Socio Benemerito

L'iscrizione da' diritto a:

- 1) Esclusiva tessera in lussuoso cartoncino verde.
- 2) Abbonamento annuale alla prestigiosa testata Ruotalibera.
- 3) Numero imprecisato (1-2) di adesivi.
- 4) Interessanti agevolazioni d'acquisto presso alcuni negozi (vedi pag.8)

Per iscriverti usa il bollettino CCP allegato. Se vuoi puoi anche iscriverti passando in sede. Purtroppo la sede di Via Filippini 25a non e' sempre aperta, ma ci troverai sicuramente:

Sabato 20 Febbraio ore 16-18

Sabato 27 Febbraio ore 16-18

Venerdi' 26 Febbraio ore 21.15-22.30

A chi verra' ad iscriversi personalmente in Via Filippini 25a regaleremo un bel calendario "ciclistico" (fino ad esaurimento scorte).

ATTENZIONE: se sei di San Giovanni Lupatoto troverai a pagina 4 le istruzioni per rinnovare la tua iscrizione al "Gruppo Cicloecologista Amici della Bicicletta di San Giovanni L."

ADB 1988



AVVISO IMPORTANTE

per i soci, associazioni, giornali, etc.
Gli AMICI DELLA BICICLETTA e RUOTALIBERA hanno un NUOVO RECAPITO POSTALE:

VIA SPAGNA, 6/8 37123 VERONA

Per ora questo indirizzo e' solo recapito postale. Le riunioni si tengono ancora in Via Filippini 25/a, e sempre qui, almeno fino a fine febbraio, dovrete venire se volete materiale, informazioni, o iscrivervi senza usare il CCP. Da marzo o aprile (speriamo... salvo nuovi ritardi nell'allestimento nuova sede) ci trasferiremo anche operativamente in Via Spagna 6/8.

1987... E UN ALTRO ANNO E' ANDATO

BICICLETTATE

Anche quest'anno abbiamo pedalato insieme per la campagna, a cominciare dal 12 Aprile, quando, in quel di Montorio, ci colpì la sconosciuta bellezza dei fossi dopo un acquazzone primaverile.

Venerdì 1 maggio ci siamo recati da un produttore di miele e Domenica 21 giugno abbiamo visitato il magnifico parco della tenuta Musella a S.Martino B.A., aperto appositamente per noi.

In Ottobre ci siamo aggregati ad una gita organizzata dal gruppo di San Giovanni, scoprendo i dintorni del loro paese.

Con l'uscita a Bosco Fontana (Mn) abbiamo inaugurato con successo le gite "cicloturistiche", più lunghe e impegnative delle "città-campagna". A partire da Maggio fino al tardo Ottobre un gruppetto di A.d.B. si è ritrovato quasi ogni domenica per delle gite cicloturistiche nella nostra bella provincia (e oltre).

Per il 1988 abbiamo programmato tutta una lunga serie di bicicletate di diversa portata che ci terrà impegnati quasi tutte le domeniche da Aprile a Giugno (vedi a proposito il Calendario pubblicato in ultima pagina). Novità di quest'anno le manifestazioni "bici+treno".

CICLOPISTE

Nei numeri scorsi di Ruotalibera vi abbiamo informato dettagliatamente della lunga serie d'iniziative intraprese quest'anno: il nostro progetto piste ciclabili (proprio quello allegato a questo numero!), la bicifestazione del 10 maggio, gli incontri con l'Ass. Adami, etc. Come già saprete il Comune ha realizzato un suo piano per le ciclopiste che è stato approvato dalla Giunta il Dicembre scorso. Noi, questo progetto, lo abbiamo fino ad ora visto solo in un breve incontro con l'assessore ed i suoi tecnici, e quindi non ci è stato possibile darne una valutazione approfondita; abbiamo richiesto perciò una copia del progetto che però non ci è stata ancora

fornita. Per il futuro dovremo tenere gli occhi ben aperti per verificare la bontà di questo progetto e successivamente la sua effettiva realizzazione. Stiamo inoltre preparando un video di venti minuti sulle ciclopiste di Delft (Olanda), che sarà un prezioso strumento per diffondere le nostre idee su come dovrebbero essere realizzate le ciclopiste. Il gruppo di lavoro che si è impegnato quest'anno per la "campagna ciclopiste" ha esaurito il suo compito; sarà importante trovare nuove persone disposte a continuare il lavoro intrapreso e che queste si facciano vive al prossimo congresso.

NUOVA SEDE IN VIA SPAGNA 6/8

Purtroppo, per colpa di alcuni permessi che non arrivavano mai, il trasloco nella nuova sede è stato ritardato.

Comunque noi AdB abbiamo cominciato a riordinare le nostre cose già da Settembre e speriamo che da Marzo la nuova sede sia già operativa (e' già il nostro NUOVO RECAPITO POSTALE).

Nella nuova sede ci sarà una bibliotечina ed una emeroteca (raccolta di riviste) "ciclistica" a disposizione di tutti i soci AdB (abbiamo informazioni per organizzare gite cicloturistiche abbastanza introvabili) e un archivio con molto materiale interessante.

RIUNIONI * RIUNIONI * RIUNIONI

Un gruppo come il nostro non può vivere senza delle riunioni nelle quali confrontarsi e prendere delle decisioni. Può essere difficile per gli ultimi arrivati partecipare senza annoiarsi alle riunioni "direttive": comunque tutti sono invitati a intervenire e ad assumere un ruolo attivo nell'associazione.

Si è deciso di alternare alle riunioni del direttivo degli incontri di approfondimento sui temi che ci stanno più a cuore (piste ciclabili, codice della strada, traffico ed inquinamento, cicloturismo, bici e salute, etc.).

Per informazioni:

Stefano o Paola 573098



COORDINAMENTO NAZIONALE

Un convegno a Marzo, cicloraduno a giugno, campagne nazionale per una legge a favore della bicicletta, concretizzazione degli accordi con le Ferrovie per poter portare la bicicletta sui treni: questi i punti salienti scaturiti dalla riunione del "Coordinamento Nazionale Amici della Bicicletta" tenutosi a Milano il 21-22 Novembre 1987.

SEGRETERIA TECNICA

Presenti i rappresentanti dei gruppi di Milano, Torino, Genova, Verona, Trento, Reggio Emilia, Cesena, Roma, Salerno, Mantova, Ravenna, Pavia, il Coordinamento ha formalizzato anche la creazione di una segreteria tecnica che avrà il compito di tenere i contatti tra i gruppi e la divulgazione delle informazioni. Per questo compito l'incarico è stato affidato per due anni agli AdB di Verona.

Il dibattito e lo scambio di esperienze di questo incontro hanno dimostrato quanta vitalità e quale crescita abbiano raggiunto le associazioni "Amici della Bicicletta" in tutta Italia.

BICI+TRENO

Il bilancio di questa campagna può essere considerato positivo, perché, almeno in parte, ha raggiunto il suo scopo. Migliaia di cartoline sono arrivate da ogni parte d'Italia alle Ferrovie, al punto che la direzione centrale ha accettato di discutere la possibilità di realizzare un servizio su varie linee nazionali (che dovranno essere indicate dai vari gruppi) per un esperimento pilotato tra Aprile e Giugno del 1988. Le associazioni dovranno fare un calendario con l'indicazione del percorso e organizzare gite bici+treno: dalla riuscita di questo esperimento dipenderà molto la continuità del servizio per il futuro.

CICLORADUNO NAZIONALE

Non meno importante anche il cicloraduno proposto per giugno a Reggio Emilia. Quattro giorni alla scoperta della Padania e del Po, della provincia di Reggio Emilia e delle sue attrattive paesaggistiche-culturali (ed eno-gastronomiche). Per il programma vedi oltre!

CONVEGNO NAZIONALE A MILANO

Il Coordinamento ha deliberato di organizzare per il prossimo mese di Marzo un convegno che affronti il tema della bicicletta dal punto di vista culturale, ecologico-sociale, tecnico e legislativo, economico e medico. Un appuntamento che offrirebbe per la prima volta su scala nazionale, l'occasione di un dibattito ampio ed approfondito sulla realtà del traffico e dell'inquinamento nelle nostre città e potrebbe orientare le scelte e le decisioni delle amministrazioni locali e del governo a favore dei mezzi di trasporto alternativi, come la bicicletta, e dei mezzi pubblici.

EUROPEAN CYCLIST'S FEDERATION

Si è ribadita inoltre l'adesione del Coordinamento all'ECF (European Cyclist's Federation) che tanto ha fatto e sta facendo per favorire l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto in tutta Europa. Era presente un delegato dell'ECF olandese che ci ha relazionato sulle ultime attività della Federazione. Si è deciso di mandare un delegato italiano al prossimo incontro dell'ECF (in Giugno a Barcellona).

FIERA DEL CICLO E MOTOCICLO

Infine i partecipanti all'incontro si sono recati alla fiera del ciclo e motociclo, aperta in quei giorni a Milano, presso la quale c'era uno stand del Coordinamento Nazionale AdB (grazie alla preziosa opera svolta dal gruppo di Milano, Ciclobby).

Il prossimo incontro del Coordinamento Nazionale si terrà in autunno a Roma e si dovrà decidere se registrarci come Federazione di associazioni ed organizzarci un po' meglio.

RADUNO CICLISTICO NAZIONALE AdB 2-5 GIUGNO 1988 REGGIO EMILIA a cura del gruppo Tuttinbici

Programma di massima:

GIOVEDÌ 2 GIUGNO

ore 8-13: accogliimento e sistemazione partecipanti

ore 14-18: pedalata delle colline e campagna del Lambrusco (km 30 circa)

ore 20: cena a base di erbazzone, gnocco fritto, prosciutto e lambrusco.

VENERDÌ 3 GIUGNO

La "bassa" reggiana ed il Po: Bici+battello. Per strade secondarie si raggiunge Boretto (o Guastalla), ci si imbarca sul battello Stradivari (pranzo al sacco) fino a Borgoforte. Ritorno in bici (km 70 circa).

ore 20: cena con lasagne ed altri cibi tipici.

SABATO 4 GIUGNO

Cicloescursione sull'Appennino Reggiano dai Castelli Matildici alla Dantesca Pietra di Bismantova attraverso Reggio Emilia, Salverano, Canossa, Rossena, Ciano, Vetto, Castelnuovo Monti. Pranzo al sacco (km 70 circa, salite di media difficoltà). Alla sera pranzo in ristorante.

DOMENICA 5 GIUGNO

Cicloescursione dei Calanchi: Castelnuovo Monti, Falina, Carpineti, Baiso, Rondinara (km 60 circa, discesa). Commiato.

I posti disponibili saranno circa 120 (di questi 40 sono per chi è dotato di tenda e sacco a pelo).

Entro fine febbraio dobbiamo comunicare al gruppo di Reggio Emilia il numero approssimativo dei partecipanti di Verona.

Per ora non è una vera e propria prenotazione, ma una disponibilità di massima: se pensate di partecipare comunicatelo quindi a Stefano (tel. 573098) entro fine Febbraio (se non lo trovate lasciate nome e numero telefonico).

4

ASSOCIAZIONE CICLOECOLOGISTA
AMICI DELLA BICICLETTA DI SAN GIOVANNI LUPATOTO

Si porta a conoscenza degli iscritti di San Giovanni Lupatoto che da quest'anno il Gruppo di San Giovanni Lupatoto diventa autonomo a tutti gli effetti: ha un suo simbolo, un suo tesseramento, autonomia d'iniziativa (che di fatto c'è sempre stata).

I responsabili ed il direttivo di San Giovanni Lupatoto hanno ritenuto e ritengono importante questo passo, perché è possibile caratterizzare meglio il gruppo, rendendolo più responsabile e partecipe della realtà lupatotina.

Vogliamo inserirci meglio nel nostro contesto, la nostra realtà ha aspetti e problemi che vanno affrontati nei modi e nei tempi adatti alle nostre esigenze. San Giovanni è contemporaneamente realtà rurale e di periferia di città con tutti i problemi che una situazione di questo genere comporta.

Pertanto nello spirito dei principi ispiratori degli "Amici della Bicicletta" vogliamo AGIRE LOCALMENTE, senza però chiuderci nel nostro contesto paesano, quindi è e sarà nostra intenzione mantenere scambi e collegamenti con il gruppo di Verona, realizzeremo iniziative comuni (Bici+Treno nei mesi di aprile e maggio, itinerario della Musella, etc.).

Il nostro gruppo inoltre fa parte da quest'anno anche del Coordinamento Nazionale Cicloecologista con diritto di voto e con gli stessi poteri decisionali di tutti gli altri gruppi italiani che ne sono associati; desideriamo inoltre ricordare che l'iscrizione al CNCE dà diritto a ricevere notizie e comunicazioni degli altri gruppi italiani.

Il nostro Gruppo che da quest'anno prende la denominazione di "Associazione Cicloecologista Amici della Bicicletta di San Giovanni Lupatoto" fa sua la carta dei principi, approvata dal Coordinamento di Milano, sia in generale, le tematiche ambientaliste di rispetto e tutela del territorio, sia impegnandoci già da ora nel nostro ambito a proseguire ed intensificare la battaglia culturale e politica anche con altri gruppi operanti nel nostro paese per l'uso della bicicletta, la realizzazione di piste ciclabili ed aree pedonali e verdi, l'abbattimento di tutte le barriere architettoniche (tutto ciò che può essere di ostacolo alla mobilità dei portatori di handicap), etc.. In questo modo noi vogliamo impegnarci per una seria proposta per il risparmio energetico e per una vera lotta all'inquinamento.

USIAMO LA BICICLETTA TUTTI I GIORNI !

* * * * *

Nell'ultima assemblea degli iscritti il 2 Dicembre 1987 presso il Centro Culturale di San Giovanni Lupatoto sono stati riconfermati per il Comitato di Coordinamento:

Adami Teresa - Bellini Roberto - Conti Sergio
Tesoriere:

Bertasini Marisa

Direttivo e gruppo redazionale:

Adami Teresa

Bellini Roberto

Conti Sergio

Bertasini Marisa

Maggio Agostino

Piubel Angiola

Pellegrini M.Rosa

De Togni Fabio

Trentin Gino

Zuanazzi Paola

(Il gruppo redazionale è aperto a tutti gli iscritti ed in generale ai lettori) Sono stati inoltre distribuiti gli incarichi per i gruppi cicloturismo ed itinerari ciclabili, tesseramento e pubbliche relazioni, rapporti con gruppo AdB di Verona e Coordinamento Nazionale, piste ciclabili, rapporti con gruppi stranieri, gruppo tecnico.

Per il tesseramento rivolgersi a:

Bellini Roberto tel. 545519

Bertasini Marisa

Piubel Angiola 548504

Pellegrini M.Rosa 547646

Maggio Agostino 546692

Tra la fine di marzo ed i primi di aprile agli iscritti verrà recapitato il nuovo Bollettino Interno con tutte le notizie e gli appuntamenti del Gruppo di San Giovanni, degli AdB di Verona e nel limite del possibile di altri gruppi ambientalisti.

Da quest'anno gli itinerari verranno presentati in modo diverso: sarà data agli iscritti la riproduzione della carta topografica con l'itinerario evidenziato ed eventuali notizie sul percorso. Gli itinerari verranno direttamente allegati al Bollettino.

Ricordiamo che il costo della tessera è:

£ 7.000 Socio Ordinario

£ 10.000 Socio Sostenitore

£ 20.000 Socio Benemerito

COMITATO PER L'AMBIENTE A S.GIOVANNI LUPATOTO

A San Giovanni Lupatoto alcune associazioni (WWF, LIPU, ARCI, Club Anziani Lupatotini, Scout, Gruppo di animazione lesionati midollari, Gruppo Cicloecologista Amici della Bici, e singole persone interessate) stanno costituendo un Comitato per l'Ambiente.

Con questo organismo si vuole creare una struttura in grado di mettere insieme idee, esperienze, conoscenze e competenze specifiche, mezzi tecnici e risorse umane per obiettivi che di fatto sono comuni.

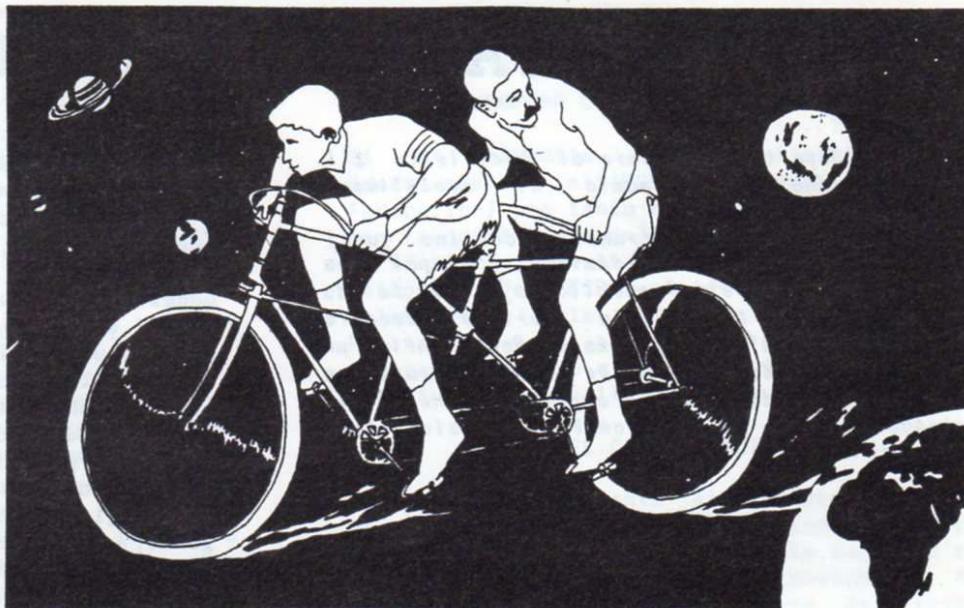
Innanzitutto sarà possibile conoscere il lavoro svolto da ogni associazione attraverso incontri periodici, successivamente si cercherà di coordinare e programmare interventi specifici sulle emergenze del nostro territorio: inquinamento e traffico, tutela del verde e della salute, tutela della fauna e delle acque, risparmio energetico e raccolta differenziata dei rifiuti solidi urbani.

In particolare gli Amici della Bicicletta stanno preparando un documento rivendicativo su: traffico, inquinamento, piste ciclabili, aree pedonali e superamento delle barriere architettoniche.

Inoltre nell'ambito della programmazione di attività culturali 1988 intendiamo presentare all'Assessorato alla Cultura un progetto Audio/Video/Stampa su: "Conosci e rispetta il tuo territorio" con informazioni utili ed immagini su itinerari in bicicletta a San Giovanni e dintorni in cui verranno coinvolti altri gruppi ed associazioni per la raccolta di notizie inerenti le zone interessate.

Agostino Maggio

SPECIALE VACANZE



Continuiamo a pubblicare resoconti di esperienze a pedali avute durante le scorse estate. Dalla prossima primavera ricominceremo ad informarvi sulle possibilità di turismo in bici. Se qualcuno di voi ha qualcosa d'interessante da raccontarci ci scriva o si faccia vivo in sede (AdB - Via Spagna 6/8).

IN BICICLETTA PER IL SALENTINO

di Paola Gerosa

Siamo partiti dal capoluogo del Salentino con le nostre bici (arrivate un giorno prima di noi, anche loro con il treno Verona-Lecce, e purtroppo non del tutto intatte, infatti durante la spedizione a parte i numerosissimi graffi era sparita una catena con relativo lucchetto e un fanellino posteriore era completamente rotto) un afosissimo pomeriggio di settembre, carichi di tenda, fornellino, utensili vari da cucina, vestiti (solo quelli indispensabili), macchine fotografiche e gli immancabili attrezzi per le ripercussioni.

Come prima meta ci siamo diretti verso Frigole (e Est di Lecce), dove ci siamo fermati in un campeggio per riposarci. A dire il vero quella sera eravamo molto demoralizzati per lo sventurato inizio della nostra vacanza: solo 16 km e già tre forature!

Il nostro obiettivo era quello di girare lungo la costa toccando S. Maria di Leuca (l'estrema punta Sud della Puglia) e ritornando poi a Lecce da Gallipoli.

Così infatti abbiamo fatto, ed in circa dieci giorni abbiamo percorso più o meno 350 km, fermandoci in qualche posto anche due-tre giorni e spostandoci dal campo base in bici senza i pesanti bagagli.

A cause del nostro scarso allenamento (siamo tendenzialmente pigri) e anche per il caldo torrido (veramente eccezionale per settembre... ormai non pioveva da mesi) le nostre tappe di spostamento o gite non superavano quasi mai i 35-40 km al giorno, ma forse proprio questo ha reso la nostra vacanza, oltre che piacevole, anche rilassante.

Importante non erano i chilometri percorsi, ma era tutto quello che ci circondava e volevamo vedere.

Avvertimento: se avete intenzione di rifare questo viaggio non lasciatevi spaventare dall'enorme caos che regna nelle città e sulle strade principali, automobili e ancora automobili da tutte le parti.

Più di una volta gli automobilisti ci hanno fatto il cosiddetto "pelo", i limiti di velocità sembrano non esistere e poi è abitudine locale suonare il clacson tutte le volte che incontrano un ciclista. Ma non demoralizzatevi: la natura, il mare limpido ed azzurro, il paesaggio, i tramonti e la buona cucina, hanno compensato tutti i disagi e le fatiche.

I laghi di Frassanito, Otranto, Santa Cesarea, Porto Badisco, la Grotta Zinzulosa e Gallipoli sono i luoghi che più ci hanno colpiti e non sono da perdere.

Ci siamo fermati quasi sempre in buoni campeggi, segnaliamo in particolare il "Torre Miggiano" di Santa Cesarea e il "Riva di Ugento" di Ugento che restano aperti anche fino alla fine di settembre.

La costa dalla parte dell'Adriatico è alta e frastagliata, parecchi sono i "saliscendi", e in particolar modo nell'ultimo tratto da Castro a Santa Maria di Leuca, ma è proprio da questa parte che il mare è più bello. Da non perdere infatti è un rinfrescante bagno alla Grotta di Zinzulosa e per chi (come Lucio) non sa nuotare a Porto Badisco, dove gli scogli formano un'insenatura e una piccola spiaggia dal basso fondale. Dalla parte del Mar Ionio la costa rimane pianeggiante e sabbiosa, il paesaggio cambia completamente, si pedala senza fatica.

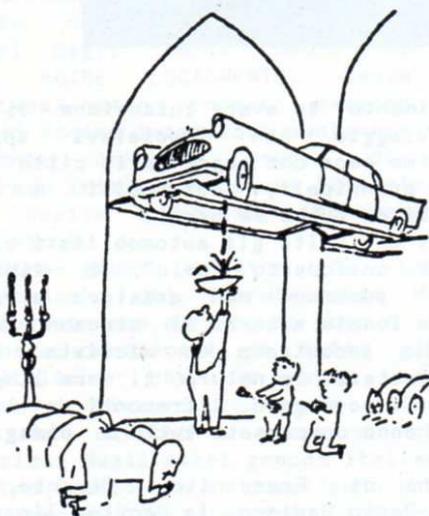
Gallipoli "porto di pescatori e gente povera" (P. Bertoli), è una graziosa cittadina. Il vecchio centro circondato dalle mura antiche è collegato alle coste da uno stretto lembo di terra. Innumerevoli sono i localini caratteristici dove si può mangiare dell'ottimo pesce e il piatto locale: la "zuppa gallipoline". Vi consigliamo di andare a mangiarla al "Delfino", trattoria che si trova nel borgo nuovo.

A Lecce dopo aver portato le bici alla stazione per rispeditarle a Verona, girando a piedi per questa città barocca abbiamo scoperto un'originale esposizione permanente di tutti i manufatti artigianali salentini gestita dal Consorzio Artigiani di Lecce. Ottima idea per comprare dei regalinii!

SPECIALE AUTOMOBILI

Era oral Dopo tanto parlare di biciclette gli AdB dedicano uno spazio di Ruotalibera all'automobile.

Si inizia con uno strano raccontino quasi anonimo pervenutoci in redazione; c'è poi una lettera "cattivissima" pubblicata tempo fa da Il Manifesto a firma Illo Adorisio, docente dell'Università la Sapienza di Roma; infine un intervento di Wolfgang Sachs su AAM Terra Nuova che ci ricorda come l'appropriazione delle strade da parte delle automobili non sia stata indolore.



L'INVENZIONE

di Serena Fantasia

L'inventore aspettava con frenetica impazienza tossendo rumorosamente e tormentando con le mani nervose il tessuto bianco-azzurro che ricopriva le poltroncine dell'anticamera dell'Ufficio. Era consapevole che quella poteva essere la sua ultima grande occasione, e che dall'esito di quel colloquio dipendeva il suo successo, e quindi, in ultima analisi, la sua vita. Pensava all'esistenza, ed al triste destino della sua categoria: trovava insopportabile che la realizzazione di idee geniali dipendesse pesantemente dall'interesse e dalla benevolenza di persone che di scienze e di tecnologia ne capiscono ben poco.

Difficile è definire chi o cosa fosse il Comm. Oid 'E Esrof, un filantropo forse, un mecenate, ma anche, in un certo senso, il tessitore dei destini umani, in quanto concedeva occasioni ed opportunità solamente a chi riteneva li meritasse.

Entrando, aveva dentro di sé quella sicurezza che si ha quando si ha qualcosa d'importante da proporre, e l'emozione ben presto svanì, coperta dall'infatuazione quasi mistica che aveva per quella invenzione, l'ultima, ma probabilmente, la più brillante fra le sue idee; gli rimase solo un po' di

tosse fastidiosa che disturbava, inaspettatamente, il ritmo fluire delle parole. Aprì i grandi fogli con i disegni e li mostrò con cura scrupolosa, spiegò nei minimi particolari, il meccanismo di funzionamento, accese il modellino che aveva costruito, diede il meglio di sé stesso quando si trattò di illustrare gli innumerevoli benefici che l'umanità avrebbe ottenuto da quella sua macchina, e di come avrebbe cambiato, in meglio naturalmente, le condizioni di vita di ogni persona che l'avesse posseduta. Strano inventore era quello: conosceva e discuteva di uomini, psicologie e società con la stessa intelligenza, preparazione ed intuito con cui lo faceva a proposito d'ingranaggi e meccanismi; davvero una persona eccezionale! Ed altrettanto eccezionale era la sua fede in quella macchina.

Il Commendatore lo ascoltò, attento, rapito, senz'altro ammirato di quell'uomo e delle sue certezze, quasi convinto. Quanti ne erano arrivati da Lui, pieni di speranza e di volontà, e quanti gli avevano mostrato i loro progetti, ma nessuno aveva evidenziato una così spiccata capacità di analizzare le conseguenze della propria invenzione, di prevedere il futuro, come quell'uomo che tossiva un po' troppo spesso. Eppure vi era qualcosa che non lo convinceva, che sembrava fosse tenuto nascosto. Infine chiese:

"Mi scusi, ma è possibile che non vi sia alcun difetto nella sua invenzione, alcuna controindicazione?"

L'inventore si irrigidì, si sentì svuotato d'energie, capì che era vero, proprio come gli avevano detto, che a Quella Persona non si poteva nascondere nulla, fu costretto quindi ad ammettere:

"Sì, c'è una piccola cosa che non va, vede... ho fatto un po' di conti... sembra proprio che sia inevitabile, ma... purtroppo la mia invenzione ogni anno farà fuori un numero di persone più o meno pari agli abitanti di una città come Verona!"

"Se ne vada e non si faccia più vedere!"

"Ma no, mi ascolti... l'adoreranno... tutti la vorranno, l'acquisteranno e poi l'adoreranno..."

"Questo per Me, è un motivo in più per non voler realizzare la sua... automobile. Per favore ora se ne vada!"

Dopo qualche minuto, quando la delusione e la rabbia di quel colloquio erano solo un ricordo, il Commendatore andò nella sua biblioteca privata, tolse da uno scaffale un giornale appartenente ad uno degli infiniti futuri possibili (non il migliore, ma quello di cui tutti noi purtroppo facciamo parte!), e lesse una notizia, forse non importante, nascosta fra le altre in una pagina centrale:

NEL 1987 SONO MORTE NEL MONDO CIRCA 300.000
PERSONE A CAUSA DI SINISTRI STRADALI.

Spacciatori di automobili

I giornali di oggi (mercoledì 24 giugno) riportano la notizia secondo la quale tutti i partiti sarebbero d'accordo nell'abbassare a sedici anni il limite d'età necessario per conseguire la patente di guida dell'automobile. Se questo fosse vero si tratterebbe di una ulteriore riprova della criminalità alla quale la società politica può essere condotta dalla fede nella ideologia della produzione. Da anni vado sostenendo che la religione economico-industriale è, tra quante l'hanno preceduta, quella dotata del maggior grado di perversione violenta. Tutti i sacrifici rituali del passato, misurati in termini assoluti o relativi, non rappresentano che una piccola parte del tributo di vite umane che oggi viene offerto all'idolo del progresso industriale. A parte tutti gli altri eccidi, dei quali ampiamente si occupa la pubblicistica «verde», le vittime della strada costituiscono un fenomeno particolarmente emblematico.

Viviamo un'epoca che si indigna per la droga (290 morti all'anno), per la camorra, la mafia e il terrorismo (non più di 500 morti all'anno complessivamente), ma che resta indifferente ai 10.000 decessi provocati annualmente dall'automobile. Eppure il «paradiso artificiale» generato dalla droga dovrebbe essere considerato più: «efficiente», in termini di benessere, di quello, che pure esiste, connesso all'uso dell'autovettura. Ciò malgrado, nessuna legge vieta lo spaccio di auto e motocicli. Per mostrare la perversione cui può giungere il culto dominante mi limito a due esempi:

a) prima dell'adozione obbligatoria del casco per i motociclisti morivano in Italia per incidenti stradali circa 3.000 minori di 18 anni; per ottenere l'approvazione di questa legge il ministro dei trasporti è stato costretto a sostenere in parlamento che le spese mediche risparmiate per la diminuzione della pericolosità avrebbe compensato le perdite di profitti dovute alla eventuale minore domanda di motocicli; la semplice considerazione della salvezza di vite giovanili non sarebbe sufficiente a far passare la legge;

b) tutti i manuali ufficiali di analisi-costi prescrivono che una vita perduta per incidente deve essere valutata a una

entità monetaria pari al reddito che l'infortunato avrebbe prodotto; ne viene che i pensionati, i minorati e forse anche le casalinghe possono essere uccise con vantaggi per la collettività.

Mi sia consentito ancora due brevi considerazioni:

1) un limite di velocità, rigidamente rispettato, nella misura di 40 km/h consentirebbe di salvare annualmente la vita a circa settemila individui (senza recare alcun serio danno economico al sistema); si tratta di un numero pari alle perdite causate da due terremoti di media intensità, o a quelle provocate in un anno dal crollo di una diga alla settimana. Perché il ministro della protezione civile non è chiamato ad occuparsi di queste cose?

2) con calcoli molto prudenti

si può stimare che il consumatore medio italiano lavora quattro mesi all'anno per pagarsi l'uso dell'automobile; se questo vizio venisse bandito su scala mondiale, a parità di altre condizioni, egli potrebbe godere di quattro mesi di vacanze pagate da dedicare, se vuole, a quei viaggi in treno, in bicicletta o a cavallo, che oggi il dover possedere l'auto gli impedisce di effettuare.

Abbassare a sedici anni l'età per il permesso di guida significa aumentare di circa due milioni il parco circolante e più che proporzionalmente il numero degli incidenti. Visto che viviamo in un mondo che crede solo alle cifre consentite infine di ricordare che negli Usa, dove in molti stati si ammette la guida a 14 anni, malgrado siano in atto limiti

rispettati di velocità, che sulle autostrade non supera i 90 Km/h, i morti per incidenti sono annualmente circa 50.000. Si registra che per il quarantacinque per cento sono coinvolti guidatori di età inferiore ai ventiquattro anni.

Sono consapevole delle preoccupazioni dei sindacati, ma essi dovrebbero mostrarsi edotti dei fenomeni e battersi per quelle trasformazioni che tutelano la vita e la salute più che il reddito. Altrimenti, se continueranno nella loro attuale miopia, si arriverà al punto che, se un giorno verrà scoperto il rimedio per il cancro e l'infarto, li vedremo richiedere che il ritrovato venga tenuto segreto, al fine di tutelare l'occupazione nelle cliniche e nelle fabbriche di medicinali.

Illo Adorasio

Roma

Contro l'auto con pugni e sassi

di WOLFGANG SACHS

«**M**ai in vita mia», così racconta Otto Julius Bierbaum nel primo resoconto in tedesco di un viaggio in automobile, «mai in vita mia sono stato maledetto come durante il mio viaggio in automobile nell'anno 1902. Tutti i dialetti tedeschi da Berlino a Dresda, Vienna, Monaco fino a Bolzano vi hanno contribuito e così pure tutte le varietà dialettali italiane da Trento a Sorrento, per non parlare delle maledizioni mute, come l'agitar di pugni, linguacce, messa in mostra del didietro ed altro».

Maledizioni, agitar di pugni, scritte ingiuriose e interpellanze parlamentari hanno così accompagnato la marcia dell'autoveicolo nel primo decennio di questo secolo. La libera corsa della carrozza motorizzata, il dominio allettante sullo spazio e sul tempo dovette affermarsi contro l'ira del popolo. L'auto non basta da sola: richiede soprattutto strade per poter essere usata. Ma la conquista delle strade non poté compiersi senza proteste; in fondo esse erano piene di pedoni, veicoli e cavalli, bambini che giocavano e volatili di ogni genere. Particolarmente irritata era la popolazione delle campagne, che per via del passaggio furioso di cittadini si vedeva disturbata da scoppi, puzza e polvere, per non parlare del problema costante degli ombrosi cavalli, che spaventati dai mostri a mo-

tore spesso scappavano, rovesciavano le carrozze e provocavano danni alla gente. E questo soprattutto quand'era buio, naturalmente! Quanti cavalli abbagliati dai fari se la svignavano; polli, non visti al buio, rimanevano sul selciato e la gente, maledicendo la furia che la sfiorava, si buttava nei fossati accanto alle strade.

A chi appartiene la strada? Questa lite per esempio andò avanti per ben venticinque anni nel Canton dei Grigioni in Svizzera. Dopo l'accumularsi di infiniti reclami, il 17 agosto 1900 il Consiglio ristretto decise: «È proibito circolare in automobile su tutte le strade del Canton dei Grigioni». Però con ciò non si era fatta pace ovunque. Tante erano le eccezioni ammesse per cui il divieto presentava tante falle quanti buchi un formaggio locale. Il popolo adirato si organizzò e raccogliendo firme di sostegno ottenne un referendum popolare nel 1910 secondo la tradizione della coscienza liberaria confederale.

L'ira contro i «giocattoli pericolosi di sportivi oziosi» risuonò nelle valli, mentre al Governo non rimase altro da fare che insistere su una saggia lungimiranza ammonendo «di non andare a cadere tra i raggi della ruota del tempo». Gli amici dell'auto persero strepitosamente. Gli anni seguenti videro lunghissimi dibattiti con una profusione di volantini e libelli, per cui tra il dire e lo scrivere si arrivò a dieci referendum, finché soltanto nel 1925 l'automobile poté finalmente affermarsi nei Grigioni.

La protesta popolare difese il diritto della gente comune alla strada, pretese la libertà di conservare la strada come spazio di vita libero dall'assalto dell'auto. Mentre noi soltanto oggi con fatica sottraiamo all'auto zone per liberarle dal traffico, il nobiluomo viennese von Pidoll già nel 1912 polemizzava: «Chi dà all'automobilista il diritto di spadroneggiare sulla strada dove si pavoneggia, strada che non gli appartiene assolutamente, a cui pone ostacoli ad ogni passo, e dettando un comportamento, che egli potrebbe esigere solo su una strada privata? Forse che le strade pubbliche devono essere mantenute «sgombre da uomini?»».

Von Pidoll vide esattamente che la libertà di velocità dei pochi con le loro possenti macchine veniva acquistata con la colonizzazione dello spazio pubblico, per cui la libertà dei più di andare a zonzo, di guardare, di giocare sarebbe stata danneggiata.

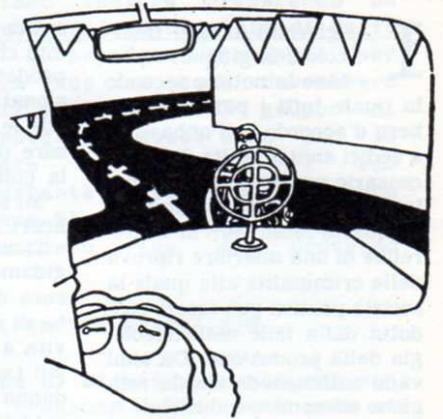
Più diventava accessibile lo spazio ai motorizzati, tanto più diventava inaccessibile a tutti i non motorizzati. Nell'altalena dei pro e dei contro si diffuse sempre più imperiosamente l'argomento, che quelli che si curavano dello stato delle strade, poco avevano da opporre. Mentre ancora c'erano querele

per carrozze ribaltate e per disturbi alla quiete degli abitanti, gli amici dell'automobile cambiarono la solfa e intonarono l'inno nazionale: il benessere della industria tedesca consiste nel gioco di cui può stare a lato! E i critici dell'auto si trovarono allora, similmente ai critici odierni del computer, a confrontarsi con l'argomentazione basata sulla regola del tre, del progresso, provocato dalla concorrenza:

a) lo sviluppo tecnico, in ogni modo non si può fermare;

b) e quindi la Germania deve raggiungerne il vertice, in modo da

c) essere chiamati ad appoggiare con tutti i mezzi l'automobile con la sua industria. Davanti ad una tale presa nazionale di coscienza, di responsabilità i critici si ammutolirono, mentre diventavano senza importanza le loro domande, se ci fosse bisogno in assoluto dell'automobile e se i suoi vantaggi compensassero gli svantaggi. Discussioni sul valore d'uso del nuovo prodotto rimasero per strada; la lunga ombra del mercato mondiale si posò nel dibattito sul senso della motorizzazione sulle strade patrie.



PROGRAMMA DI MASSIMA BICICLETTATE 1988

Quest'anno gli AdB di Verona e San Giovanni stanno cercando di programmare con un certo anticipo le proprie iniziative. Eccovi la bozza delle bicicletate che, salvo contrattempi, vorremmo realizzare. Vi avvisiamo che questo calendario è ancora da approvare e definire completamente e quindi potrà subire modifiche. Il programma preciso e completo sarà pubblicato sul prossimo numero di Ruotalibera che (attenzione!) riceverete solo se vi sarete iscritti agli AdB per l'88!

Domenica 10 Aprile

Gita nella campagna veronese con gli AdB di Trento che arriveranno in treno.

Domenica di aprile

Gita cicloturistica alla Ca' Verde (Sant'Ambrogio). Tutto il giorno.

Domenica 24 Aprile o 1 Maggio

Citta'-campagna alla Maffea. Ritorno in mattinata.

Domenica 8 Maggio

Gita bici+treno (andata e ritorno): Trento e

campagna circostante. Tutto il giorno.

Domenica 15 Maggio

Grande bicicletata "In bici per Verona" edizione 1988

Domenica 22 Maggio

Gita cicloturistica a Castellaro Lagusello. Tutto il giorno.

Domenica 29 Maggio

Citta'-campagna (alla tenuta Musella?). Ritorno in mattinata.

2-5 Giugno

Raduno nazionale AdB a Reggio Emilia (vedi pag.3).

Domenica 19 o 26 Giugno

Citta'-campagna a Villafontana: visita ad azienda agricola biodinamica. Tutta il giorno.

Domenica di giugno

Gita cicloturistica (nel Vicentino?). Tutto il giorno.

Per il 1988 siamo riusciti ad ottenere per tutti gli iscritti agli Amici delle biciclette degli sconti presso alcuni rivenditori di biciclette ed accessori veronesi. Per ottenere lo sconto è necessario presentarsi con la propria tessera AdB 1988. Naturalmente lo sconto non verrà concesso su acquisti di merce già in offerta speciale.

MASPORT, via Leoni 9, via Badile 1, via Mameli 75/b

10% Biciclette, cyclettes ed accessori;
20% Articoli ed abbigliamento sportivi;
10% Articoli per le scuole e cartoleria;
10% Giocattoli;
25% Vocabolari ed atlanti.

GIROLLI, piazza Pradaival 10, via Tombetta 96

15% Biciclette ed accessori.

GRANDIS, viale Venezia 79

10%-30% Bici sportive ed accessori.

BIROTA, via Leoncino 19/a

15% Accessori e ricambi.

ADIGE, via Scalzi 8/a

10% Biciclette.

Boifava, via Calabria 62 (S.Massimo)

5% Accessori e ricambi;

7% Biciclette;

15% Abbigliamento.

Onestinghel, via Francia 5/e

10% Cancelleria ed articoli regalo.