

# RUOTALIBERA

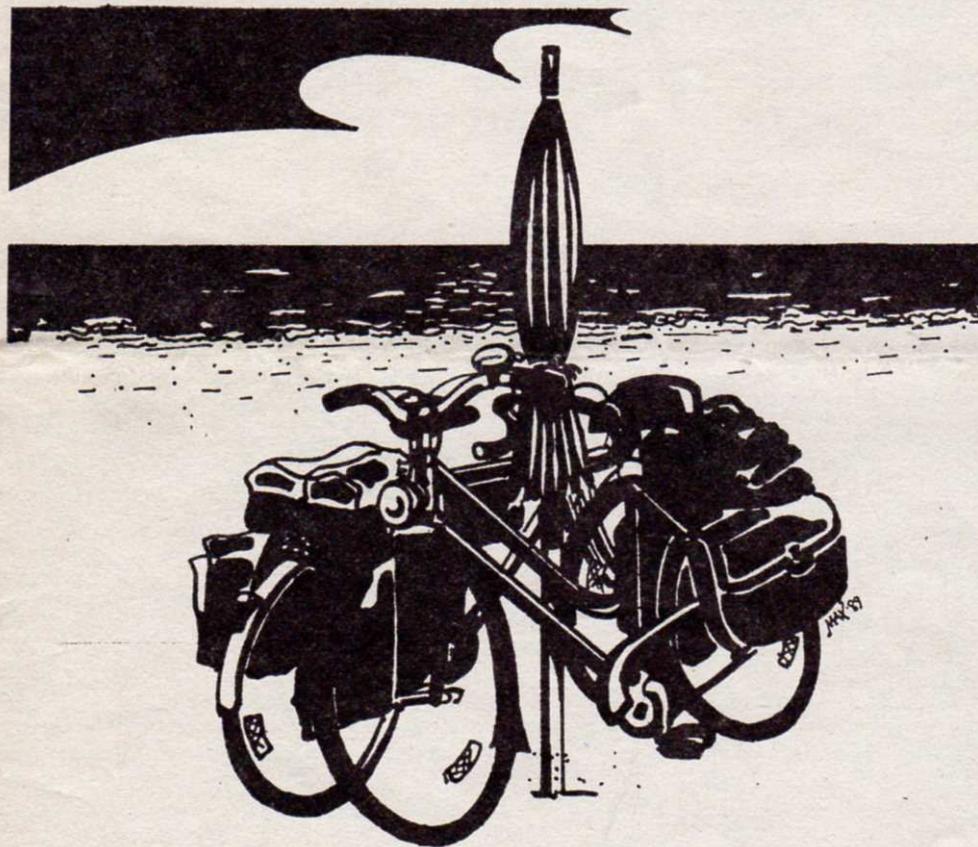


Giornale degli Amici della Bicicletta  
Via Spagna, 6/8 - 37123 Verona

**RUOTALIBERA n.19 Luglio 1989 (anno V n.4)**

Rivista trimestrale. Sped. in abb. postale gruppo IV/70. Reg. trib. di Verona n. 664 del 16.9.1985. Fotocomposizione in proprio. Stampa: Nuovo Copiastile, Verona. Utilizzazione libera di testi citando la fonte. Direttore responsabile: Valeria Benatti. Allegra redazione: Lucio Garonzi, Paola e Stefano Gerosa, Enrico Girardi, Giuseppe Guastella, Massimo Muzzolon.

**ATTENZIONE! IN CASO DI MANCATO RECAPITO** rinviare all'Ufficio P.T. di Verona per la restituzione al mittente che si impegna a corrispondere il diritto fisso.



## ANTICIPARE L'INEVITABILE

Siamo in luglio, questo numero di Ruotalibera vi arriva quando l'attività "ufficiale" del gruppo è sospesa, molti di voi saranno in vacanza o in partenza, magari in bici, sfruttando i consigli dello Speciale Cicloturismo pubblicato all'interno del numero scorso. Alla domenica faremo qualche gita annunciata dalla segreteria telefonica e stiamo già preparando l'attività per settembre (vedi ultima pagina).

Ma l'estate è la stagione della bici, anche in città: le scuole sono chiuse e questo comporta una diminuzione di oltre il 20% del traffico a motore. A proposito ci piace ricordare che in molte città della Germania Occidentale è partito un programma di ripianificazione della viabilità con l'obiettivo di permettere ad ogni bambino, dai sei anni in su, di potersi recare senza pericolo a scuola, a piedi o in bicicletta. A Verona invece, si danno migliaia di permessi d'entrata al Centro Storico alle mamme-autiste per poi lamentarsi per il troppo traffico e invocare nuove strade e parcheggi.

La richiesta di pedalare in sicurezza nei centri urbani è sempre più pressante, il numero dei ciclisti urbani aumenta a vista d'occhio così come il numero dei nostri soci (già oltre 500 per il 1989!), anche Giulio Andreotti è venuto a conoscenza del nostro gruppo (pg 5).

### PETIZIONE:

#### QUATTRO CICLOPISTE PER I MONDIALI !

Da Settembre inizierà una raccolta di firme per chiedere al Comune di realizzare almeno 4 ciclopiste entro un anno. Maggiori notizie su Ruotalibera di Ottobre... comunque venite a firmare !!  
*Saremo con il tavolino, dalle 16 alle 18.30, al sabato in Settembre: il 9 in P.Erbe, il 16 in via Mazzini (di fronte alla BNL), il 30 in P. Erbe.*

### CONSERVA QUESTO NUMERO:

**IN ULTIMA PAGINA TUTTE  
LE BICICLETTATE FINO AD  
OTTOBRE !!!**

Purtroppo, nonostante tutto cio', grazie anche al colpevole immobilismo della nostra Amministrazione, i ciclisti sulle nostre strade trovano spesso spiacevoli imprevisti e, a volte, anche la morte. A pg 4, per la prima volta, presentiamo i risultati di una nostra indagine sugli incidenti a Verona.

Abbiamo da poco assistito alla consueta parata pre-elettorale; candidati rampanti, Sindaco in testa, gareggiando in un rincorrersi di banalita', slogans, frasi fatte ci hanno ricordato l'importanza del Parlamento Europeo; peccato poi che queste stesse persone, nella loro veste di amministratori locali regolarmente disattendano (o semplicemente ignorino) le risoluzioni di quello stesso Parlamento a cui, con tanto ardore, ambiscono. E' stato il caso della risoluzione a favore della bicicletta come mezzo di trasporto (1987) ed ora di questa Carta dei Diritti del Pedone che presentiamo a

pg. 3.

Noi continuiamo sulla nostra strada, contro l'auto-dipendenza, per una citta' piu' vivibile, confortati anche da scelte di amministrazioni di citta' vicine alla nostra che vanno in questa direzione (pg 2). Basta un po' di buon senso per capire che la soluzione del problema traffico si potra' trovare solamente concedendo ad ogni cittadino la concreta possibilita' di scegliere fra diversi mezzi di trasporto, e per questo sono necessari una rete ciclabile, percorsi pedonali e un trasporto pubblico efficiente.

Nella citta' del futuro ci sara' meno posto per le auto e spazi in piu' per le persone.

Compito di un gruppo come il nostro e' quello di accelerare il cambiamento, che, in ogni caso, s'imporra' come necessario.

Buone vacanze!

E.G.



## UN PROGETTO DI RETE CICLABILE PER PADOVA

### IL NOSTRO INCONTRO CON L'ARCHITETTO MARCELLO MAMOLI

Venerdi' 28 Aprile scorso abbiamo avuto un interessante incontro con l'arch. Marcello Mamoli, docente di urbanistica a Venezia, uno dei massimi esperti italiani in piste ciclabili.

Nella prima parte dell'incontro il relatore ha illustrato, con l'aiuto di diapositive, il suo progetto per Padova recentemente completato su incarico della locale Amministrazione Comunale.

Dapprima ci ha presentato lo stato attuale, di evidente degrado, della viabilita' automobilistica, ciclistica e pedonale; cio' genera confusione e pericolo, soprattutto nelle zone stazione FS, stazione autobus extraurbani, universita', etc.

Ha proseguito con le tavole di progetto che

iniziano con il quadro dei punti attrattori, delle aree verdi, le carte dei corsi d'acqua, della dislocazione dei servizi e delle attivita' economiche. L'analisi e' continuata con la proposta di rete ciclabile, pedonale, e della viabilita' automobilistica come risultato di una profonda analisi territoriale. Il tutto poi e' stato verificato a scala diversa affinche' siano costruite reti di percorsi razionali e funzionali per ogni tipo di utenza; la conclusione e' che si e' riusciti a chiudere strade, creare corsie e piste ciclabili, proporre spazi per i pedoni mantenendo alla fine il medesimo numero di posti auto come parcheggio (il confronto con quello che non e' stato fatto a Verona e' stato per noi immediato!).

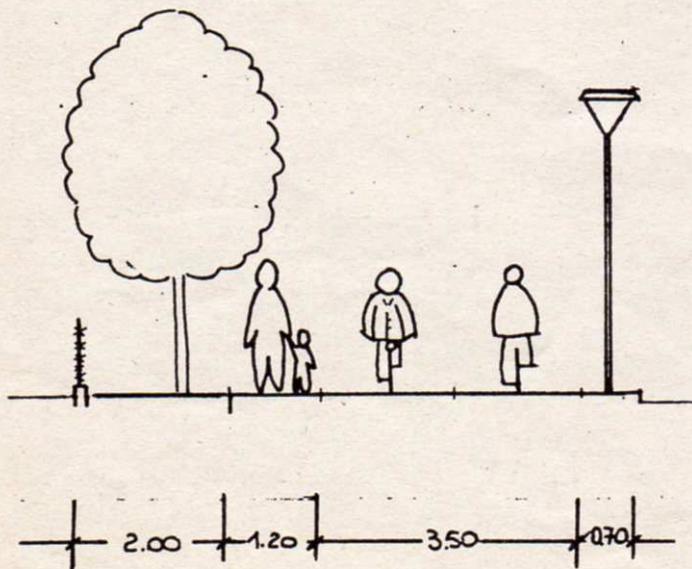
L'arch. Mamoli ci ha poi illustrato il suo modo "francescano" di costruire piste ciclabili, riservando fin dall'inizio lo spazio necessario, ma perfezionando nel corso delle manutenzioni successive quelle piste che dimostrano di avere maggiore frequentazione. I "chilometri d'oro", le brevi ciclopiste con impianti d'illuminazione sovradimensionati non servono a niente, se non a bruciare i fondi disponibili.

Ha affermato, inoltre, che la progettazione di una rete ciclabile per Verona, partirebbe da condizioni urbanistiche piu' favorevoli rispetto quelle di Padova.

Per elevare Verona a livello europeo per cio' che concerne piste ciclabili (ricordiamo che si ritengono necessari circa 1-1,5 metri di ciclo-pista per abitante e quindi per Verona 300-350 km) sarebbero necessari stanziamenti dell'ordine di 1800 milioni l'anno, e non i 1800 milioni in tre anni stanziati dalla nostra amministrazione e che, del resto, giacciono inutilizzati "slittando" cosi' di anno in anno.

Su nostra specifica richiesta l'arch. Mamoli ci ha suggerito di lavorare in questo momento agganciati alle grandi proposte per i mondiali, l'obiettivo dovrebbe essere quello di far spendere qualche soldo all'Amministrazione Comunale per realizzare dei passaggi ciclabili sotto la ferrovia riunendo cosi' il Centro con le periferie Sud e Ovest.

ing. Marco Passigato



# carta europea dei diritti del pedone

a cura di Lucio Garonzi

Il Parlamento Europeo ha approvato un'interessante risoluzione per la tutela del pedone. Nell'introduzione si legge:

*"La tutela della circolazione pedonale puo' contribuire efficacemente al benessere dei cittadini, alla riqualificazione degli spazi collettivi e alla tutela dei valori storico-urbanistici e ambientali".*

E poi prosegue:

*"Considerando che l'ideologia sociale della 'priorita' dell'auto in tutti i campi', l'organizzazione delle citta', le condizioni delle strade e l'invasione delle auto private limitano la liberta' di spostamento dei pedoni ed estromettono dalla fruizione dello spazio pubblico le categorie piu' deboli e in particolare gli handicappati e gli invalidi che costituiscono una parte consistente della popolazione europea,... a tal fine il Parlamento ha adottato la Carta Europea dei Diritti del Pedone".*

### La cultura dei diritti del pedone

*"Questo provvedimento ritiene che una politica a favore del pedone debba costituire il momento centrale di un'azione finalizzata alla nascita di una nuova e piu' umana mentalita' urbana e pertanto debba divenire componente essenziale delle politiche dei trasporti, urbanistiche ed edilizie. Gli spazi pedonali non debbono piu' essere considerati come spazi residuali rispetto a quelli destinati all'edificazione e alle esigenze del traffico automobilistico".*

Nella lettura di questo documento emerge chiaramente che esso segue due altre risoluzioni parlamentari: quella sulle misure volte a ridurre gli incidenti stradali e quella sulla bicicletta come mezzo di trasporto (che i nostri soci ben conoscono!).

### Gli articoli principali

- 1) Il pedone ha diritto a vivere in un ambiente sano e a godere liberamente dello spazio pubblico nelle adeguate condizioni di sicurezza per la propria salute fisica e psichica;
- 2) Il pedone ha diritto a vivere in centri urbani o rurali strutturati a misura d'uomo e non d'automobile e a disporre di infrastrutture facilmente raggiungibili a piedi o in bicicletta;
- 3) I bambini, gli anziani e i minorati hanno diritto a che la citta' rappresenti un luogo di socializzazione e non di aggravamento della loro situazione di debolezza;
- 4) ...
- 5) Il pedone ha diritto, da un lato, a ottenere zone urbane, a lui totalmente destinate, il piu' possibile estese, le quali non rappresentino mere "isole pedonali", ma si inseriscano coerentemente nell'organizzazione generale della citta' e, dall'altro, a vedersi riservato un complesso di percorsi brevi, razionali e sicuri;
- 6) Il pedone ha diritto in particolare a... la fissazione di limiti di velocita' e il riassetto delle strade e degli incroci tali da

garantire effettivamente la circolazione pedonale e ciclistica; ... efficaci sistemi di segnalazione concepiti anche per quanti sono privi di vista e di udito; ... l'instaurazione di un sistema di responsabilita' dei rischi secondo cui e' finanziariamente responsabile colui che provoca il rischio (procedura seguita in Francia dal 1985)

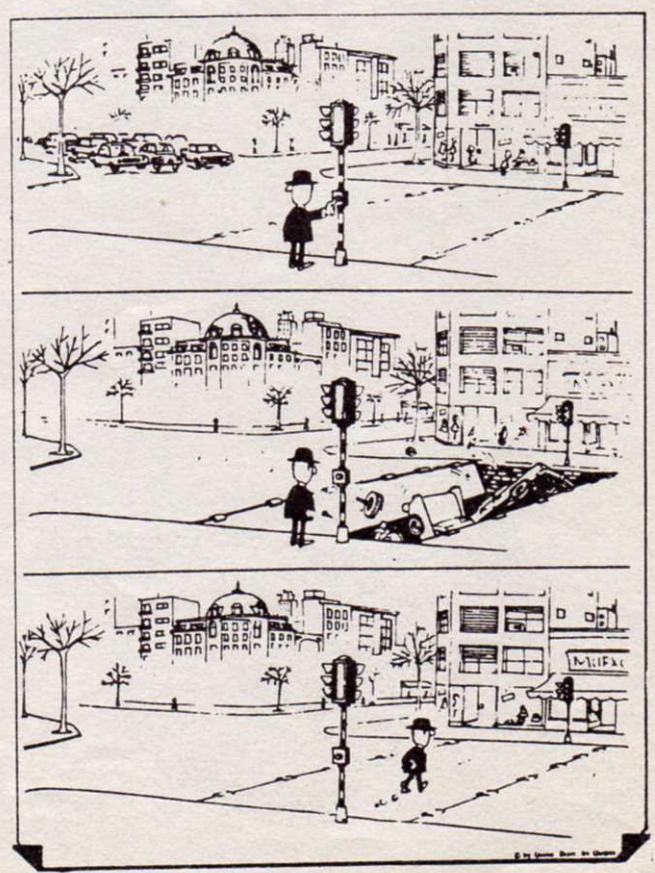
7) Il pedone ha il diritto a una completa e libera mobilita', che si puo' realizzare attraverso l'uso integrato dei mezzi di trasporto. In particolare egli ha diritto... alla predisposizione di infrastrutture riservate ai ciclisti in tutto il tessuto urbano.

### Publicizzazione della carta

*"Ogni Stato deve garantire la capillare informazione sui diritti del pedone e sulle possibilita' di trasporto alternative rispettose dell'uomo e dell'ambiente attraverso i canali piu' idonei e sin dai primi livelli di istruzione scolastica".*

Così conclude la risoluzione parlamentare e pur essendo stata approvata il 10.10.1988, nulla e' stato ancora fatto. Da parte nostra questa pubblicazione vuole assicurare quell'informazione che spesso i mass-media trascurano di dare, e vuole stimolare le pubbliche amministrazioni ad adoperarsi con i mezzi che possiedono, per la publicizzazione.

P.S.: chi fosse interessato ad avere copia completa della "Carta dei diritti del Pedone" puo' richiederla scrivendoci o passando in sede.



# DI TRAFFICO SI MUORE...

## UNA NOSTRA INDAGINE SUGLI INCIDENTI STRADALI A VERONA

Il 1988 e' stato, per il Comune di Verona, l'anno che ha fatto registrare il maggior numero d'incidenti: esattamente 1423, in media quasi quattro al giorno.

Ciclisti e pedoni sono protagonisti per l'11.6% dei casi, infatti sono 67 i sinistri che hanno coinvolto biciclette e 99 quelli con pedoni.

### LE STRADE PIU' PERICOLOSE

Questa e' la classifica delle strade in base al numero totale d'incidenti registrati lo scorso anno :

Corso Milano	45
Porta Nuova e Corso Porta Nuova	41
Via Torbido	36
Viale Piave	29
Viale del Lavoro	28
Ponte Aleardi e dintorni	22
Viale dal Cero	20
Via Cristoforo Colombo	19
Via Unita' D'Italia	19
Porta Palio e Corso Porta Palio	18
Via Oriani	18
Via Galliano	17



Notiamo che sono soprattutto strade a carreggiata larga, rettilinee, in cui vengono sistematicamente violati i limiti urbani di velocita'.

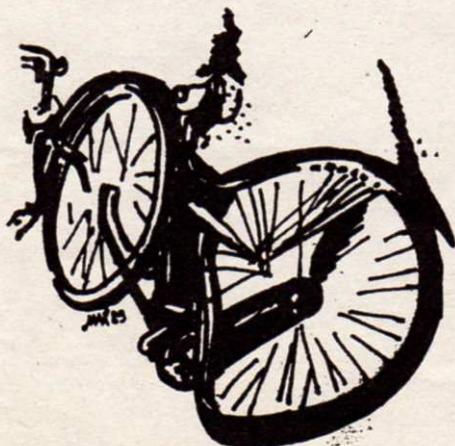
### UNO SGUARDO AI PEDONI

Come, o meglio, con che mezzo, sono stati travolti i pedoni?

Automobili	65
Ciclomotori	10
Motociclette	8
Autocarri	8
Autopullman	6
Biciclette	1
Autotreni	1



La vita per i pedoni in citta' si fa sempre piu' difficile, del resto basta provare ad at-



traversare, sulle strisce pedonali, una strada a grande traffico per accorgersi della completa inosservanza del codice della strada da parte dell'automobilista medio.

### IL TRAFFICO E LA BICICLETTA

Vediamo ora di analizzare cio' che piu' ci interessa: i 67 sinistri che hanno coinvolto biciclette.

#### 1) Danni alle persone

Incidenti mortali	4
Incidenti gravi	7
Lieve entita'	43
Senza danno alle persone	13

Come si vede, sebbene 56 incidenti siano praticamente a lieto fine rimangono ben 11 casi con gravi conseguenze. Tra le strade "mortalmente" segnaliamo Viale Piave, Corso Milano, Via Pancaldo, le tipiche strade a "misura d'auto"! E c'e' ancora gente che sorride quando si parla di piste ciclabili!

#### 2) Fasce orarie

Orario	Incidenti
6-10	12
10-12	17
12-14	15
14-16	6
16-18	9
18-20	5
20-6	3

Come si puo' notare quasi la meta' degli incidenti che coinvolgono ciclisti avviene dalle 10 alle 14.

#### 3) Condizioni meteorologiche

Sereno	53
Coperto	14
Pioggia	1



Interessante il fatto che ben 53 incidenti (su 67) siano accaduti col cielo sereno. E' forse un'indicazione che molti veronesi utilizzano la bicicletta solamente con il sole, a differenza dei ciclisti nordeuropei, abituati a convivere con la pioggia.

#### 4) Eta' degli infortunati

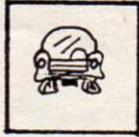
Eta'	maschi	femmine
1-20	11	3
20-40	5	9
40-60	2	11
oltre 60	9	9

Si puo' notare che le vittime di incidenti sono le categorie piu' deboli, bambini ed anziani. Inoltre, fra la popolazione adulta, vi sono molte piu' donne che uomini.

## 5) Categorie di veicoli

Ma che tipo di veicoli e' entrato in collisione con le bici?

Autoveicoli	55
Autocarri	4
Motocicli	4
Ciclomotori	2
Autobus	1
Pedoni	1



Quindi anche per le biciclette, così come per i pedoni, sono ancora le automobili la causa principale d'incidente. Fra i casi singolari, segnaliamo uno scontro tra un'auto e due bici, e un altro tra una bici e un pedone; e', quest'ultimo, il solo incidente (su 1423!) che non ha coinvolto mezzi a motore.

Giuseppe Guastella

Si ringraziano il settore XX° traffico e viabilità, il comandante dei vigili De Cantis, il dott. Sbabo, l'arch. Toffali, per la gentile disponibilità.

## ISCRIZIONI

Per chi non e' iscritto agli A.d.B., ricordiamo alcuni buoni motivi per associarsi:

- 1) Dai il tuo sostegno ad un gruppo che si batte per la diffusione dell'uso della bicicletta e per la tutela dei diritti dei ciclisti.
- 2) Sarai informato su tutte le iniziative del gruppo attraverso **Ruotalibera**.
- 3) Riceverai una tessera e alcuni adesivi.
- 4) Hai la possibilità di usufruire di sconti presso alcuni rivenditori di bici ed accessori!

Ricordiamo le quote:

Socio ordinario	7000 lire
Socio sostenitore	10000 lire
Socio benemerito	20000 lire (o piu'!)

Per iscriverti puoi passare in sede dalle 9.00 alle 12.00 e dalle 15.00 alle 18.00 oppure usare il C.C. Postale n.11560372 intestato a **RUOTALIBERA**, via Spagna 6/8, 37123 Verona.

## S STRADA ALLA BICI

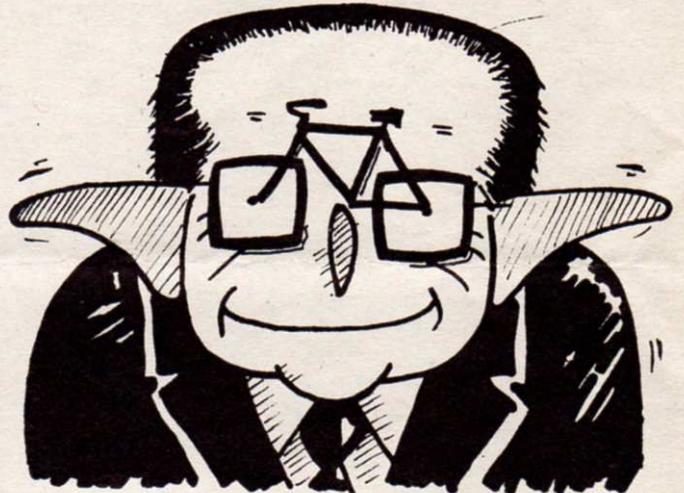
Sto ricevendo, per impulso veronese di «Amici della bicicletta», un buon numero di eleganti cartoline regolarmente firmate, con la seguente scritta stampata: «Le chiedo, per favore, di prendere ogni possibile iniziativa - e in particolare di adeguamento del codice della strada - per favorire l'uso normale e sicuro della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano. La bicicletta è silenziosa, non inquina, non ingombra, fa bene alla salute, migliora la città. Strada alla bici! Grazie».

I ricorsi storici giungono inaspettati. Quando il segretario del Partito comunista cinese venne in visita a Roma, si guardò attorno stupito perché non vedeva biciclette. Gli spiegai che i sette colli cittadini non favoriscono questo mezzo di locomozione, assicurandolo - con qualche forzatura - che nell'Italia di pianura la tradizione era rispettata.

Ancora una volta constatiamo che quel che è ritenuto progresso non è sempre tale. La motorizzazione inquina a vista d'occhio.

Per rendere omaggio alla bicicletta oggi non pochi ne hanno un simulatore domestico, con il quale fanno decine di immaginari chilometri. Confesso che ho anche io la cyclette. Ma mi limito a guardarla, ritenendo - erroneamente - che l'effetto sia identico.

Giulio Andreotti

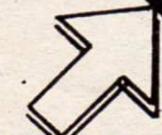


Una bella sorpresa, leggendo sull'Europeo, nella consueta rubrica Bloc Notes, tenuta da Giulio Andreotti, trovare un paragrafo tutto per noi, che qui riproduciamo.

Due considerazioni da fare.

Innanzitutto la campagna nazionale sostenuta da tutti i gruppi cicloecologisti appartenenti alla FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) sta dando qualche frutto, (ricordiamo anche l'interrogazione parlamentare di cui abbiamo riferito nello scorso numero di Ruotalibera). Speriamo che ciò rinnovi l'impegno di tutti i gruppi e che arrivino sempre più cartoline, decine di migliaia, a deputati, senatori e Presidente della Repubblica.

In secondo luogo esprimiamo la nostra gratitudine al Ministro Andreotti per aver contribuito a far conoscere a un vasto pubblico le nostre richieste, per averci fatto, per così dire, da "megafono". Speriamo che il suo impegno non si fermi qui, e che, soprattutto, certi suoi compagni di partito veronesi, sempre sordi alle nostre richieste (in primo luogo l'assessore alle Strade Adami e il Sindaco Sboarina) si mostrino altrettanto sensibili, operando concretamente, secondo le proprie competenze amministrative, per favorire l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto nella nostra città...



TRATTO DALL'

"EUROPEO" n° 24

DEL 16 GIUGNO 1989

# CICLOSCHEDA



## A ZONZO NELLA BASSA di Alessandro Troiani

Lunghezza: 70 km circa  
Lunghi tratti di sterrato

Partendo da Verona, ci si sposta velocemente a Villafranca, attraverso Alpo e Povegliano.



Al Castello di Villafranca si segue la strada per Mantova, dopo 300 m si svolta a sinistra, dopo un passaggio a livello la strada diventa bianca, si prosegue tenendo la destra per 2 km, poi, attraversato un canale, subito a destra c'è un altro sentiero interrotto da una sbarra (aggirabile a sinistra): lo si segue fino ad incrociare la Strada Provinciale per Grezzano ove si svolta a sinistra.

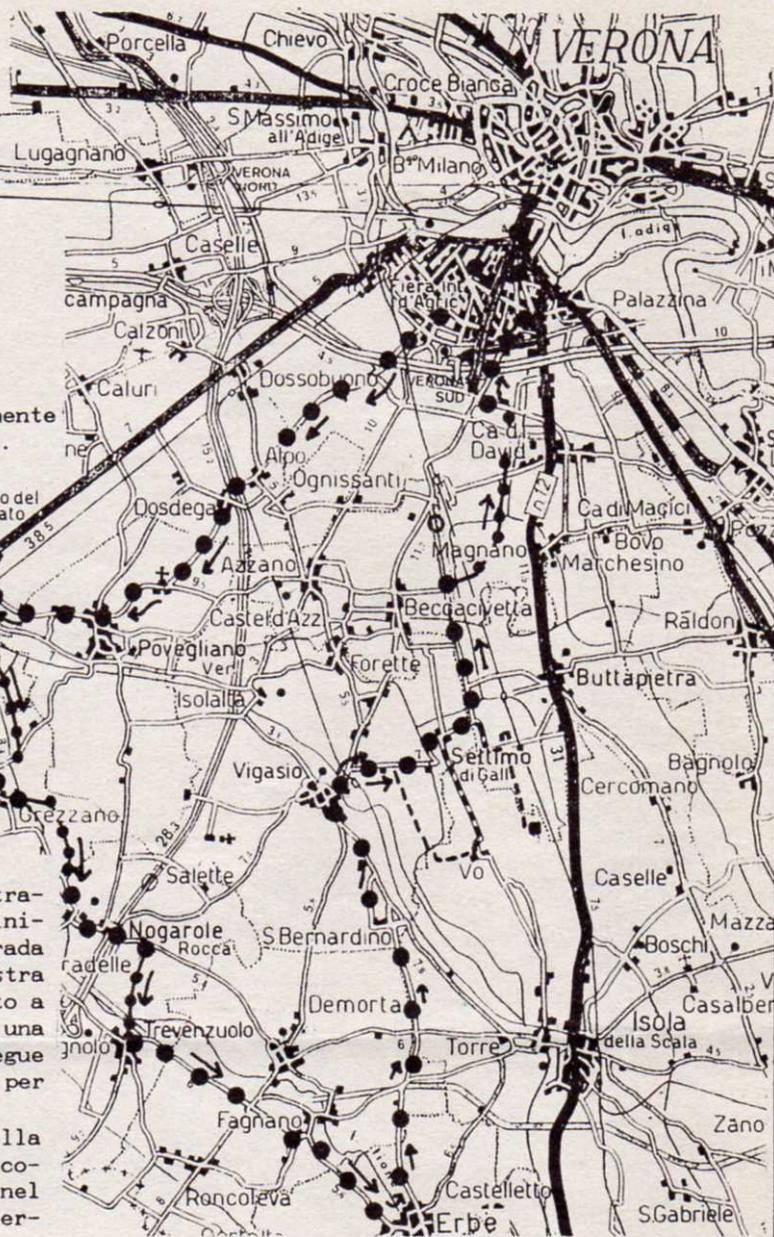
Arrivati a Grezzano, dal piazzale della chiesa si può ammirare la Villa Canossa costruita nel XVI° dal Sammiceli e ultimata nel 1700 dal Cristofoli con un ampio cortile interno e vari affreschi nei locali.

Da qui, dopo aver attraversato un fosso, si svolta a destra e si prosegue fino ad immettersi sulla Provinciale per Nogarole, che si abbandona dopo soli 50 m svoltando a sinistra su un'altra strada bianca; qui c'è un'altra sbarra a volte aperta (in caso contrario si passa sotto!), si svolta a destra e si prende un sentiero in mezzo a due fossi a prima vista non molto visibile, causa l'erba, e dopo 300 m si ritorna sulla strada principale (gli ultimi metri e' consigliabile percorrerli a piedi).

Si svolta a sinistra e 100 m prima dell'incrocio per arrivare in paese e' consigliabile una sosta per visitare la Rocca di Nogarole esistente dal 1233, attualmente di proprietà della Provincia. All'interno vi è una chiesetta intitolata a San Carlo Borromeo e la Villa Barbieri.

Ripartendo, all'incrocio si svolta a sinistra e si può vedere un mulino ad acqua sul Tione.

Attraversato Nogarole si prende il cavalcavia sull'autostrada, la strada diventa bianca e la si segue per 2 km, poi, in corrispondenza di una casa, si svolta a destra e, proseguendo dritti, si entra a Bagnolo in Piano. Al primo stop si gira a sinistra e continuando a pedalare si arriva a Erbe'. Qui si può sostare per una visita alla chiesa romanica di Santa Maria di Erbedello. Sempre in paese, vicino al Muni-



cipio, sulla strada per Sorga', si può osservare un altro mulino con due pale per l'acqua.

Per il ritorno si prende la strada per Isola della Scala, dopo una curva a destra si svolta sulla prima strada a sinistra. Si prosegue per circa 8 km su un bellissimo viale sterrato in mezzo a due file di pioppi, fino ad arrivare sulla strada per Vigasio; qui si gira a sinistra e, arrivati al semaforo in centro al paese, si gira a destra; superata la stazione si prende la prima strada sulla destra e poi sempre dritti fino all'incrocio con Settimo di Gallese ove si svolta a sinistra. (Nei paraggi vi sono le belle corti di Vo' Pindemonte, Brigafatta, Settimo da noi descritte in una cicloscheda sul numero 12 di Ruotalibera).

Si prosegue dritti, un tratto lungo circa 1 km e' sterrato, dopo ancora 300 m si svolta a destra, si oltrepassa la ferrovia e dopo 100 m si svolta a sinistra per località Fracazzole; allo stop si gira prima a sinistra, subito dopo a destra, si prosegue dritto, si arriva alla ben nota Strada delle Trincee, in fondo si svolta a sinistra in Via Mezzacampagna, alla fine si gira a destra, si supera l'autostrada e si rientra in città'.



# LA STRADA DEL DUEMILA

## TRAFFICO 2000

H. Holzapfel, K. Traube, O. Ulrich  
Franco Muzzio editore  
pgg 208, 22.000 lire

E' un libro che ci interessa particolarmente nel quale i tre autori, sulla base dei risultati di ricerche condotte dall'Universita' Tecnica di Berlino, esaminano la situazione che la motorizzazione di massa ha determinato in Germania Federale e in Europa, formulando poi delle proposte per ottenere un "traffico piu' tollerabile dal punto di vista ecologico e sociale".

Appare inutile sottolineare la scottante attualita' dell'argomento trattato, soprattutto per il nostro Paese, nel quale una politica trentennale in favore dell'automobile, a discapito degli altri mezzi di trasporto, ha generato tutti quei problemi che negli ultimi anni si sono evidenziati: dalle stragi sulle strade, al degrado dei centri storici, dai danni al patrimonio vegetale e animale fino all'inquinamento "record" di molte citta' italiane.

Come ben sottolineato da Guglielmo Zambrini nella presentazione all'edizione italiana, notevoli sono le analogie che Germania Federale e Italia presentano in materia di traffico. Entrambi i paesi si trovano in una situazione che viene definita di "motorizzazione matura". Simile e' il numero di abitanti per autoveicolo, analogo lo sviluppo della rete stradale e quindi il numero di veicoli/km. Il libro quindi, pur concepito per il lettore tedesco, ben si adatta alla realta' italiana. Il lettore ritrovera', ad esempio, nella descrizione degli sviluppi del dibattito pubblico in Germania degli ultimi decenni a proposito dell'"incubo automobile", gli stessi schieramenti delineatesi in Italia dopo le recenti restrizioni dei limiti di velocita' o di altri provvedimenti tendenti a disincentivare l'uso dell'auto nelle citta'. Da una parte le lobbies dei costruttori di automobili, propinatori di auto sempre piu' inutilmente potenti e fautori della costruzione di nuove strade e parcheggi, destinati ad accogliere una massa di veicoli che ha ormai saturato ogni spazio fisico disponibile; dall'altra le associazioni di cittadini, appoggiate da gruppi di ambientalisti, che si battono per una miglior qualita' della vita nei centri urbani e per un cambiamento di direzione nella politica dei trasporti.

Gli autori, dopo aver analizzato "vantaggi privati e costi sociali" dell'automobile, arrivano a dimostrare, supportati da incontestabili dati numerici, che limiti di velocita' piu' severi e riduzione generalizzata della potenza del motore delle auto, porterebbero a una notevole diminuzione dei gas di scarico e del rumore. Essi calcolano il trascurabile allungamento dei tempi medi di percorrenza che questi provvedimenti comporterebbero, arrivando alla conclusione che il traffico del 2000 non potra' essere la semplice proiezione (o moltiplicazione) del traffico attuale.

La terza parte del libro tratta del difficile rapporto auto-citta' e riporta esempi di soluzioni adottate in varie citta' europee (l'Italia e' stata rispettosamente esclusa!), per arginare l'invasione delle automobili.

Sicuramente interessante per noi AdB e' il capitolo riguardante il miglioramento delle alternative all'automobile e in particolare la trattazione sulla creazione di infrastrutture ciclabili, dal quale si apprende quanto sia grande il potenziale sfruttabile di impiego di biciclette (il 50% dei tragitti automobilistici e' sotto i 5 km, una distanza percorribile tranquillamente in bicicletta). Il libro cita le esperienze di alcune citta' tedesche, tra cui la bavarese Erlangen, dove, dopo la costruzione di una buona rete ciclabile gli spostamenti in bicicletta sono praticamente raddoppiati in cinque anni, coprendo circa il 30% del traffico totale.

(P.S. Erlangen, a noi veronesi ricorda la "gita" di alcuni nostri illuminati amministratori, effettuata a spese dei contribuenti, col proposito di visionare le locali ciclopiste, ma che non ha portato, finora, ad alcun risultato tangibile).

Massimo Muzzolon

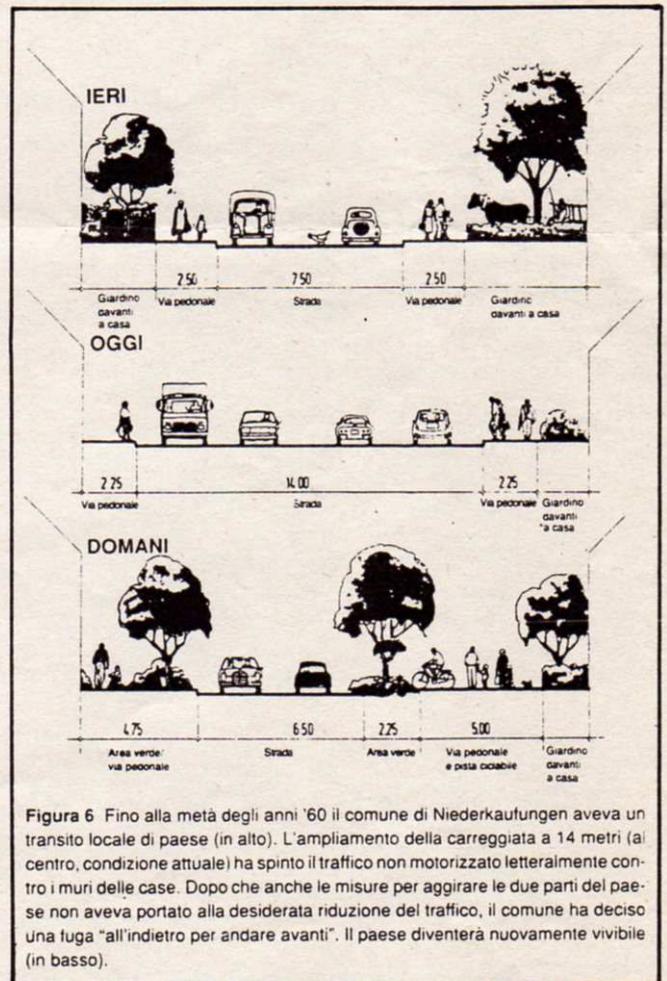


Figura 6 Fino alla metà degli anni '60 il comune di Niederkaufungen aveva un transito locale di paese (in alto). L'ampliamento della carreggiata a 14 metri (al centro, condizione attuale) ha spinto il traffico non motorizzato letteralmente contro i muri delle case. Dopo che anche le misure per aggirare le due parti del paese non aveva portato alla desiderata riduzione del traffico, il comune ha deciso una fuga "all'indietro per andare avanti". Il paese diventerà nuovamente vivibile (in basso).

Illustrazione di pagina 161

NOVITA'

IL VOLUME E' DISPONIBILE PRESSO  
LA BIBLIOTECA "AdB"

# BICICLETTATE

## LUGLIO - AGOSTO

DOMENICA 23 LUGLIO

CICLO-CAROVANA ECOLOGICA:  
A SIRMIONE CONTRO L'UFOTECA

Partenza: ore 8.30 in Piazza San Zeno  
Percorso (circa 90 km a/r): Verona, Sommacampagna, Peschiera, Sirmione, e viceversa per strade secondarie.  
Durata: tutto il giorno (portarsi colazione al sacco e costume da bagno)

Biciclettata "ecologica" in collaborazione con il Movimento Nonviolento di Verona e di Desenzano, con gli Amici della Terra, con il Gruppo

Ecologico di Peschiera. In solidarieta' con alcuni ambientalisti denunciati per la loro protesta nonviolenta contro questo ulteriore scempio ambientale del Lago di Garda.

SEGRETERIA TELEFONICA

Anche durante l'estate, coloro che sono in citta' possono incontrarsi per delle pedalate domenicali. Per aver notizia dell'eventuale gita telefonateci il sabato precedente.

La segreteria telefonica, per motivi tecnici, forse non potra' essere attivata: se telefonando in sede (8009803) essa non vi risponde, allora telefonate a Stefano (573098, escluso dal 6 al 20 agosto) oppure a Sandro (954114).

## SETTEMBRE - OTTOBRE

DOMENICA 3 SETTEMBRE

CICLOESCURSIONE DEI CASTELLI

Partenza: ore 8.30 in Via Spagna 8 (di fronte alla sede AdB)

Percorso (circa 80 km a/r): Verona, Castel D'Azzano, Grezzano, Nogarole Rocca, Trevenzuolo, Isola della Scala, Salizzole, Oppeano, Palu', Zevio, Verona.

Durata: tutto il giorno (colazione al sacco)  
[ *Iniziativa organizzata dagli Amici della Bicicletta per l'Assessorato allo Sport del Comune di Verona* ]

Per partecipare e' obbligatorio osservare il regolamento delle cicloescursioni.

Responsabili: Mario Murari, Otello Bassi

DOMENICA 10 SETTEMBRE

BICICLETTATA A SOAVE:  
AL PALIO DELLE CONTRADE

Partenza ore 9.30 dalla Stazione F.S. di Porta Nuova

Percorso (circa 55 km a/r): Verona, Ferrazze, S.Martino B.A., Belfiore, Villabella, Soave.

Durata: tutto il giorno (colazione al sacco)  
Una gita in compagnia degli Amici di Trento e di Mantova che raggiungono Verona con la formula "bici + treno".

E' prevista una visita al Castello di Soave.  
[ *Iniziativa organizzata dagli Amici della Bicicletta per l'Assessorato allo Sport del Comune di Verona* ]

Responsabili: Sandro Troiani, Laura Costantini, Stefano Gerosa.

DOMENICA 17 SETTEMBRE

BICICLETTATA CITTA'-CAMPAGNA  
IN VALPANTENA

Partenza ore 8.45 da Via Spagna 8 (sede)  
ore 9.30 da P. Zagata (Bgo Venezia)

Percorso (circa 25 km a/r)

Durata: solo la mattina

[ *Iniziativa organizzata dagli A.d.B. per la Circostrizione Est* ]

Responsabili: Sandro Troiani, Laura Costantini.

SABATO 23 - DOMENICA 24 SETTEMBRE

2 GIORNI CICLOTURISTICA  
ALLE VILLE VENETE

Due giorni in bicicletta organizzati per noi e per gli AdB di Mantova dal gruppo Pedale Verde di Vicenza. Pernottamento in pensione.

Il costo sara' limitato al biglietto ferroviario (bici + persona), al pernottamento e ai pranzi. La partecipazione sara' limitata a 25 persone.

Per informazioni e prenotazioni telefonare (non prima dell'11 e non oltre il 16 settembre) a Laura Costantini (36790), Stefano Gerosa (573098) oppure Sandro Troiani (954114).

DOMENICA 1 OTTOBRE

BICICLETTATA CITTA'-CAMPAGNA  
AL MULINO DI BUTTAPIETRA

Partenza ore 9.00 da Piazza San Zeno

Percorso (circa 25 km a/r)

Durata: solo la mattina

[ *Iniziativa organizzata dagli Amici della Bicicletta per l'Assessorato allo Sport del Comune di Verona* ]

Responsabili: Laura Costantini, Massimo Muzzolon.

DOMENICA 8 OTTOBRE

CICLOESCURSIONE DEL MINCIO A GOITO

Partenza: ore 8.30 in Via Spagna 8 (di fronte alla sede AdB)

Percorso (circa 90 km a/r, facile tutta pianura): Verona, Sommacampagna, Pozzomoretto, Valeggio, Pozzolo, Goito, Roverbella, Castiglione Mantovano, Colombaro, Nogarole Rocca, Povegliano, Alpo, Verona.

Durata: tutto il giorno (colazione al sacco)

[ *Iniziativa organizzata dagli Amici della Bicicletta per l'Assessorato allo Sport del Comune di Verona* ]

Per partecipare e' obbligatorio osservare il regolamento delle cicloescursioni.