



LA META
La scoperta della
Sponda magra



STORIE
Nala e Dean
amici in viaggio



DIARI
Le due Cipro
a confronto



RITRATTI
Le parole
di Gadda

Numero 55 - Primavera 2021

BC

AMBIENTE • MOVIMENTO • CULTURA



LA CITTÀ FUTURA

FATE LARGO

INTERVISTA
**I CICLISTI
DI GUASCO**

ITINERARI
**VERONA
SOAVE**

c'è
una BC
per
ogni
stagione



Abbonati ora!
Un anno di BC
(trimestrale)
a soli 16 euro!

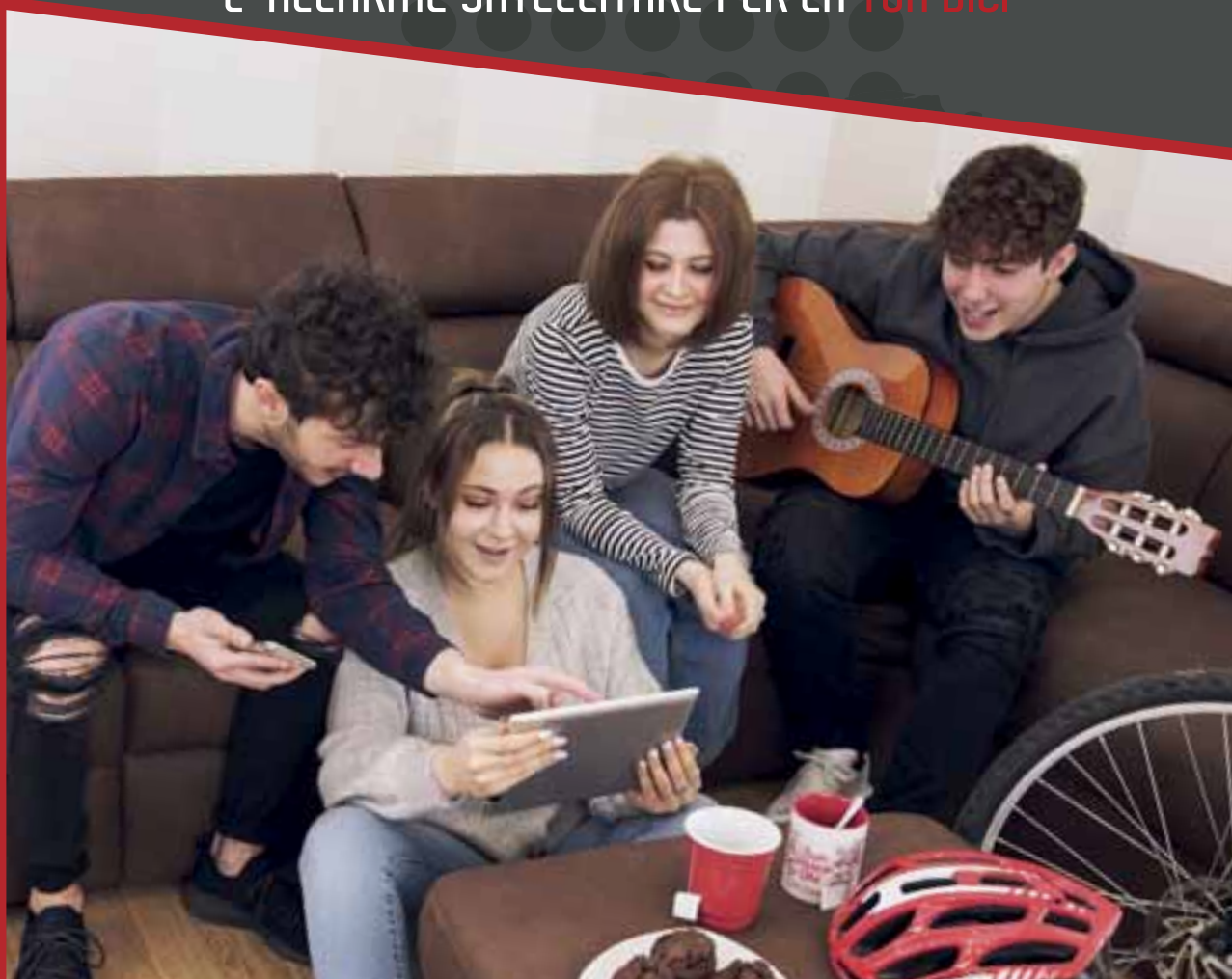
Modalità di pagamento: bonifico bancario
IBAN IT 37 R 03015 03200 000003574793
oppure bollettino C/C postale n° 8260339
entrambi intestati a VistoSiStampi srl,
on-line www.rivistabc.com/abbonati

Prezzo speciale per soci FIAB,
rinnovi e convenzioni 12 euro

Per informazioni: abbonamenti@rivistabc.com

PATROLBIKE

L'ALLARME SATELLITARE PER LA TUA BICI



Proteggiamo i mezzi, proteggiamo le persone

La tua bici al sicuro Proteggi la tua bici con PatrolBike, il localizzatore GPS invisibile, progettato per monitorarne la posizione in qualsiasi momento e ridarti la tranquillità che stavi cercando.

Come funziona: Installa il dispositivo sulla tua bici, accendi PatrolBike con l'App dedicata e localizzala in caso di furto o smarrimento.

Protezione 24/7 Vuoi delegare la localizzazione ad una centrale operativa? Acquistando la versione PatrolBike 24/7 potrai beneficiare del servizio centrale operativa VIASAT! Nel prezzo è inclusa eSIM con connettività dati, gestione furto da centrale operativa e tracking h24 della durata di 2 anni.



Solo PatrolBike ti permette di attivare la RC SMART MOBILITY, il primo mese ti costa solo 1€



SENZA CONFINI



PER BICICLETTE



RICARICABILE



2 ANNI GARANTITI



LEGGERISSIMO



FLESSIBILE



MOBILE APP

L'antifurto GPS invisibile per la tua bici

PATROLLINE

AMANTI DELLA PROTEZIONE

www.patrolline.it - info@patrolline.it

by





EDITORIALE

DI MICHELE BERNELLI

Sulla strada

Facevano simpatia a tutti, le ciclabili di una volta. Discrete, appartate, nessun fastidio per le auto, al massimo qualche precedenza da rispettare agli incroci, di quelle che comunque prima tiri dritto e poi controlli se c'è una bici di passaggio. Poi sono arrivati il Covid, le ciclabili transitorie, la riforma del Codice della Strada. E con il codice le 'corsie bici': disegnate a dividere l'asfalto, di là le auto, di qua noi, *share the road*, la strada è di tutti. E sono iniziate, irose, le loro rimostranze: e così il traffico sarà peggio di prima, e non abbiamo più posti per parcheggiare, e verrà la crisi del commercio... Tutte comprensibili, certo, per chi è stato abituato a considerare la strada non come spazio pubblico ma come proprietà privata. Per arrivare alla più fastidiosa, benaltrista e rivestita di apparente buonsenso: «Ma lo diciamo per voi ciclisti, sono troppo pericolose per la vostra, di sicurezza...» (eh no cari, lo abbiamo già spiegato mille volte, cosa serve a noi, per farci pedalare senza patemi sulle strade). E giù ricorsi, raccolte di firme, lettere ai giornali e ammicchi a quelle opposizioni che, nelle grandi città italiane, stanno affilando le loro strategie elettorali. Dovevano essere a primavera, queste elezioni; sono slittate all'autunno per provare a portare il voto fuori dalla pandemia. Meglio così. Sei mesi in più di tempo per le amministrazioni comunali impegnate, con convinzione figlia della necessità, a ridisegnare in senso sostenibile gli spazi della mobilità urbana. Quella città futura che proviamo a raccontare in queste pagine. A loro diciamo prima di tutto di fare presto, di finire il lavoro, di non lasciarlo a metà. Di non pensare di cavarsela con pennello e vernice: una città vivibile è quella che viaggia a 30 all'ora, che investe sul trasporto pubblico, chiude alle auto le piazze, incentiva bike to work e bike to school (e le zone scolastiche? Vabbè che ora a scuola ci si va un po' sì e un po' no, ma ecco un'altra occasione da non perdere, codice della strada alla mano).

E poi, cari sindaci, comunicate bene quello che avete fatto, se volete essere rieletti. È la lezione che su questa *BC* arriva, curiosamente per voce di un assessore alla Mobilità italiano, da Valencia. Capitale mediterranea della ciclabilità.



VIVERE

6 News Italia Mondo

a cura di Alessandro Di Stefano

14 Il tema

Rinascimento urbano - Marta Ghezzi

Il tutto esaurito - Marta Ghezzi

20 Intervista

Sotto le stelle del jazz - Marco Pastonesi

24 Storie

Le cronache di Nala - Annalisa Misceo

27 Storie

Un baule pieno di parole - Alessandro Di Stefano

30 In città

Carosello fiorentino - Edoardo Semmola

34 Vetrina

Vestire la bici - Andrea Guerra

VIAGGIARE

36 News turismo

Destinazioni e programmi di viaggio

38 La meta

I tesori della Sponda magra - Lorenzo Franzetti





14

42 Itinerari

Per valli veronesi - Bepo Merlin

46 Diari

Cipro double face - Stefano Elmi

SPAZIO FIAB

52 Dalle associazioni

Cronache, agenda, iniziative dalle associazioni aderenti alla Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta - a cura di Giuliano Giubelli

AMPIO RAGGIO

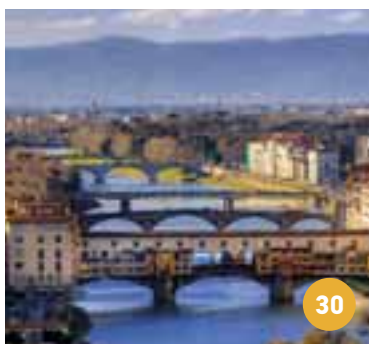
60 Nuovi mondi

Notizie e idee per la sostenibilità

62 Ritratti d'autore

Le visioni di Gadda - Claudio Gregori

66 Scatto finale



30



62

DIRETTORE RESPONSABILE

Michele Bernelli - bernelli@rivistabc.com

IN REDAZIONE

Giancarlo Marini - marini@rivistabc.com

MARKETING E PUBBLICITÀ

Cristian Savian - savian@rivistabc.com

PROPRIETÀ Fiab onlus

via Borsieri 4/e 20159 Milano

EDITORE Vistosistampi srl

Via Leopardi 14, 20123 Milano

redazione@rivistabc.com

Trimestrale - N.54 - Primavera 2021

Aut. Trib. Milano n. 80 del 10/2/2011 -

Iscrizione R.O.C. N° 21009 del 18 aprile 2011

Redazione: Vistosistampi, via Algardi 13, 20148 Milano - www.rivistabc.com

Progetto grafico e realizzazione:

Loredana Cattabriga e Davide Lopopolo per Psychodesign

Stampa: Galli Edizioni srl, 21026 Gavirate (Va)

Abbonamento annuo non soci Fiab 16 euro
abbonamenti@rivistabc.com

HANNO PEDALATO

Alessandro Di Stefano. Laureato in Scienze Storiche e poi giornalista, passando in punta di piedi per la redazione di *BC*, per cui setaccia anche il web alla ricerca di notizie e curiosità. Ciclista urbano perché glielo hanno detto.

Stefano Elmi. Classe 1982, nato a Barga, Appennino Tosco-Emiliano. Ama scrivere e andare in bicicletta, fare trekking e sci-alpinismo. Il suo diario di bordo è scrittimaiali.com, il debutto in libreria *In Alaska fa Caldo*, edito da Ediciclo.

Lorenzo Franzetti. Giornalista, per quindici anni inviato alle grandi corse. Oggi si divide tra libri, rare collaborazioni e la gestione dello storico negozio di famiglia, la Bottega del Romeo di Ispra.

Claudio Gregori. Laurea in matematica, abbandona presto i numeri per la buona scrittura. Per *La Gazzetta dello Sport* ha raccontato ciclismo, calcio, nuoto, atletica, 12 Olimpiadi e 25 Giri. Su *BC* intreccia bici, arte, storia e poesia.

Andrea Guerra. Giornalista per vocazione, ciclista per passione. Guarda, sogna, ogni tanto pedala, molto spesso viaggia e poi scrive, su quotidiani e periodici (missionegiornalista.com il suo blog). "Il contrario della guerra non è la pace, ma la creazione".

Marta Ghezzi. Dopo una serie infinita di furti, gira su una bici così malandata da non avere bisogno di lucchetto. Quando non pedala per Milano, dove abita, scrive per il *Corriere della Sera* di cultura e sociale.

Annalisa Misceo. Giornalista barese trapiantata a Milano, ha pedalato in radio, quotidiani e magazine scrivendo soprattutto di cinema, viaggi e lifestyle. Ama raccontare storie, ma solo se sono vere.

Marco Pastonesi. Genovese e genovese, cuore diviso tra rugby e bicicletta. Per la *Gazzetta dello Sport* ha raccontato il ciclismo: anche le gare ma soprattutto le storie di uomini, di campioni e di gregari.

Edoardo Semmola. Classe 1979, giornalista a pedali dall'età di 20 anni. Scrive per *Il Corriere Fiorentino*, dorso toscano del *Corriere della Sera*. Da anni ha smesso di guidare mezzi dotati di targa, a causa di un fraintendimento semantico.

Photocredit: Liu/Unsplash (cover); Snickers/Unsplash (14-15), Marino/Unsplash (15), Cristian Savian (16 sin.), Giannata Galloni (16 alto, 16 basso), Roberto Cavallini (17 alto), Lorenzo Cattoni (20-21, 23); D.A. Gencarelli (27, 28 sin., 28-29), Elisabetta Cocciani (29), Ann Ueno (32-33), Carlo Vigni (33 alto), Bonetti (40-41 alto), Giovanni Maistri (43 alto, 44 sin.), Stefano Elmi (46 basso, 47 alto, 48 e 49, 50 basso), Andrea Coccia (54 basso).

La bici a vapore arrivata dal 1896

La Roper di fine Ottocento ha fatto un salto nel XXI secolo. Una fedele replica della bicicletta a vapore ideata da Sylvester H. Roper di Boston, nel Massachusetts, è stata assemblata in Nuova Zelanda da Nigel Weber, esperto di restauri di due ruote e non solo. In grado di sfiorare i 90 chilometri orari, il mezzo non è propriamente ecologico dal momento che per l'accensione sono richiesti acqua, legna, carbone e fuoco. La prova su strada è toccata a Brandon, figlio di Nigel, ed è stata ripresa dal tg per bambini *Kea Kids*



News, con tanto di reporter 11enne a documentare il test per i giovanissimi spettatori. Intervistato dal giornalista in erba, l'hobbista ha mostrato il mezzo, ispirato al modello del 1896, in tutte le sue componenti. Sotto la canna di una bici d'epoca (senza pedali) è stato montato il motore collegato alla ruota posteriore esattamente come fosse una locomotiva. Per accenderla, occorrono pezzi di carbone che alimentano le fiamme nella pancia della Roper. Una volta raggiunta la temperatura ideale, la bici a vapore è pronta a partire.



Icycycle, pedalate da ghiaccio

Su *The Q*, canale YouTube con oltre 11 milioni di iscritti, è stato pubblicato **Epic Cycling on Ice**, il video test di Icycycle, una bicicletta con seghe circolari al posto dei tradizionali pneumatici. Un accorgimento reso necessario per la voglia di pedalare su un lago ghiacciato dove l'aderenza, con qualsiasi altro tipo di ruota, sarebbe stata impossibile. I video caricati esaltano il fai da te all'ennesima potenza. I creatori della bici a ruote dentate hanno mostrato dettagliatamente tutta la preparazione per arrivare alla bicicletta da ghiaccio: dal concept del progetto fino alla realizzazione in officina di pneumatici fuori dal comune. **Non è la prima volta** che *The Q* pubblica filmati dove una bicicletta viene modificata in modo sorprendente. Sfruttando sia oggetti comuni, sia altri più difficili da reperire. È stato il caso della bicicletta che montava gli pneumatici dei bolidi della Formula 1. In un altro caso, invece, sono bastate sei scarpe, attaccate a raggi rinforzati di una bici per verificare se una bicicletta può correre (vedere per credere: il video si chiama *Top Crazy Bike Modifications*).

RASTRELLIERE DI BRESCIA TUTTE IN UN'APP

Sono oltre 700 le rastrelliere di Brescia, mappate e da poco visibili anche su Bresciapp!, l'applicazione rivolta a cittadini e turisti che illustra anche i servizi dedicati alla mobilità. Grazie all'accordo tra il Comune e Gruppo Brescia Mobilità, questo aggiornamento potrà essere utile a tutti i ciclisti che vogliono poter depositare la bici in modo ordinato e in sicurezza. Disponibile su sistemi Android e iOS, il portale offriva già una fotografia di tutti gli itinerari ciclistici presenti in città. Importante nella buona riuscita finale



il ruolo giocato dall'associazione locale Fiab Brescia, che ha sostenuto il progetto e portato la sua esperienza perché la piattaforma potesse diventare uno strumento davvero utile a chi si muove in bici.

La Mitteleuropa da Vienna a Belgrado. Brizzi racconta la memoria di un continente

Quattro capitali: Vienna, Bratislava, Budapest, Belgrado. Un fiume che le lega. Secoli di storia e di cultura ma anche di conflitti sanguinosi che hanno lasciato profonde cicatrici. *Buone notizie dal vecchio mondo* è il racconto di un lungo viaggio intrapreso da Enrico Brizzi e i suoi sodali "Forzati della strada" sulle sponde del Danubio, dalla capitale dell'ultimo grande impero d'Europa a quella che è stata teatro della sua ultima guerra. Mille chilometri ricchi di monumenti, ponti, città e birre. Ma anche di librai ambulanti, turisti sperduti, imperatori, contadini, maghi e patrioti, sulle tracce dei grandi viaggiatori - antichi romani, *clerici vagantes* medievali, poeti romantici - che quelle



strade avevano conosciuto e in parte raccontato. Un viaggio nella memoria profonda di un continente dove diventano presente vivo gli scontri tra gli antichi romani e i popoli barbarici, i traumi mai guariti dell'invasione turca, i resti del comunismo, le cicatrici dei conflitti balcanici. Ma anche una dichiarazione d'amore e di appartenenza a un intero continente.

L'ECONOMIA CIRCOLARE SECONDO DECATHLON: IN UK APRE IL REPARTO DELL'USATO

Non si butta via niente. Con questa filosofia Decathlon ha lanciato il **Second Life Marketplace** in Gran Bretagna, un nuovo reparto dove verranno vendute biciclette uscite dalle cantina o salvate dalla discarica e rimesse a nuovo. Come ha spiegato **Peter Lazarus**, Uk cycling leader di Decathlon, non si tratterà di un mercato delle pulci con ferrivecchi in esposizione. «Prima di essere vendute le biciclette saranno controllate da cima a fondo e per chi le acquista ci sarà anche una garanzia», ha detto al magazine online *Cycling Industry News*. Lo scorso anno in Italia (sull'onda del



bonus mobilità) e in altri Paesi europei i magazzini si sono svuotati dopo la fine del primo lockdown, causando ritardi nelle consegne e lunghe attese per portarsi a casa una bicicletta. Con l'idea del Second Life Marketplace, Decathlon mostra che a volte il vecchio (riparato) può essere anche meglio del nuovo.



MAGGIORE TRATTENUTA DELL'ARIA

Grazie all'elevata percentuale di butile puro, la camera d'aria Schwalbe Air Plus trattiene l'aria molto più a lungo. Ciò significa che mantiene meglio la pressione e si riduce il numero dei gonfiaggi.



PIÙ PROTEZIONE

Grazie allo spessore più uniforme di circa il 70% Schwalbe Air Plus è particolarmente robusta e quindi offre una protezione sopra la media da perforazioni e forature.



100% RICICLABILE

Qualora Schwalbe Air Plus debba essere sostituita, è riciclabile al 100%, come tutte le altre camere d'aria Schwalbe.

IDEALE PER
E-BIKES
E
CARGO
BIKES



schwalbe.com/air-plus



FOTOGRAMMA

Ponte di Brooklyn più bike friendly: meno auto, ciclabili raddoppiate

Li hanno chiamati i “ponti per il popolo”. Forse è eccessivo parafrasare una delle più celebri espressioni di Abraham Lincoln, ma il progetto di New York porterà senz'altro a una piccola rivoluzione: il ponte di Brooklyn e il Queensboro Bridge riserveranno più spazio a ciclisti e pedoni, stringendo le corsie delle macchine. L'annuncio è arrivato dal sindaco Bill De Blasio, che ha inserito questa iniziativa all'interno di un cantiere cittadino per ripensare la mobilità urbana dopo lo choc della pandemia e la conseguente crescita dei ciclisti. Le nuove corsie sui due ponti, rialzata (su quello di Brooklyn) e separata (su quello di Queensboro) rispetto al traffico automobilistico, saranno larghe 2 metri e mezzo e a doppio senso di marcia. Per migliorare la sicurezza, soprattutto su un ponte iconico e (in prospettiva) affollato da milioni di turisti come quello di Brooklyn, la storica passeggiata sarà riservata soltanto ai pedoni, mentre la nuova corsia verrà percorsa dalle biciclette che potranno così evitare rischiosi zig-zag.

BATTERIE DELLE E-BIKE FAN SUONARE GLI SPEAKER BLUETOOTH

Da mille biciclette del servizio bike sharing Lime, l'azienda di Brighton Gomi ha ricavato le batterie necessarie per i suoi speaker bluetooth. Il progetto è stato lanciato anche sulla piattaforma di crowdfunding Kickstarter, dove ha subito raccolto i primi sostenitori attenti ai temi dell'economia circolare. Realizzati in plastica 100% riciclata, questi *device* offrono una soluzione al problema dello smaltimento delle batterie di Lime. Con gli speaker bike friendly, Gomi lancia un messaggio ai consumatori: occorre cercare sempre nuove soluzioni al problema dei rifiuti elettronici. Secondo l'Onu il mondo è sommerso da 53 milioni di tonnellate di rifiuti tech. Quando non servono più, meno del 20% di questi oggetti viene riciclato correttamente.



Amico Cowboy: la strada che sceglie è sempre quella giusta

Cowboy, azienda che produce biciclette elettriche, ha aggiornato la propria app di navigazione introducendo la funzione che indica al ciclista qual è **la strada meno inquinata** per arrivare a destinazione. Grazie all'accordo con Breezometer, provider che fornisce dati sulla qualità dell'aria anche



all'app Meteo su sistemi iOS, l'applicazione della società si è arricchita con una nuova funzione che coniuga due esigenze: da una parte quella di velocità negli spostamenti, dall'altra quella di **tutelare la salute** in un traffico non sempre salubre. Nel caso in cui la strada più veloce comporti dunque il passaggio lungo vie e piazze con troppo smog, l'app suggerisce una strada alternativa. Oltre a questo, l'app funziona come computer di bordo per chi possiede una bicicletta Cowboy, indicandone ad esempio lo stato della batteria.



CE LO CHIEDE L'EUROPA

DI GIUSEPPE GREZZI - ASSESSORE ALLA MOBILITÀ, VALENCIA

Il coraggio? Premia

La lezione che arriva da Valencia, capitale mediterranea della bici.

Siamo la città mediterranea con l'uso più elevato della bicicletta: circa 110mila spostamenti quotidiani per una città di 800 mila abitanti. E lo siamo diventati in poco tempo. Come è accaduto tutto ciò? Merito di una città ideale per clima e dimensione, con 10 km a separare i punti estremi dell'abitato. Ma anche di un piano organico messo in campo dalla nostra giunta dal 2015. Abbiamo ereditato alcune misure già messe in atto dalle amministrazioni conservatrici che hanno governato prima di noi per 24 anni; le ciclabili che c'erano, però disorganiche e non in rete, e costruite sui marciapiedi o dove comunque non davano fastidio alle auto; il bike sharing Valenbici, poco promosso; un Piano urbano della mobilità sostenibile rimasto lettera morta.

La prima chiave è stata la costruzione di un **Anello ciclista** attorno al centro storico: solo 5 km, che però sono stati sufficienti per mettere in rete le ciclabili esistenti, un volano smistatore del traffico in bicicletta. Lo abbiamo inaugurato nel 2017, accompagnandolo a uno sforzo di comunicazione che ha coinvolto illustratrici popolari qui a Valencia; e questo anello è stato votato la migliore infrastruttura ciclabile di Spagna. Nel 2018 abbiamo creato **L'Agenzia municipale della bicicletta**, che si occupa delle ciclabili (manutenzione dell'esistente, progetto del nuovo) ma anche di fare cultura, con iniziative nelle scuole e nei quartieri, giornate della bici.

Per valorizzare la rete ciclabile abbiamo incrementato gli stalli bici (+355% in cinque anni, ora sono quasi 20mila), posizionato contabici in zone nodali (cinque in tutto, quello più trafficato ha superato nel 2020 la soglia dei 5 milioni di passaggi): abbiamo predisposto una segnaletica dedicata che, ad ogni intersezione, indica distanze e luoghi raggiungibili; abbiamo stampato gui-



de e cartine, promosso campagne di informazione. Soprattutto abbiamo sempre considerato **la bici non come un fine**, ma come un elemento chiave per la trasformazione della città: ecco allora, di pari passo,

nuove pedonalizzazioni, interventi di urbanismo tattico. Per farvi un solo esempio, simbolico, abbiamo chiuso la piazza del municipio, 12mila metri quadrati a cui fino al 2019 avevano accesso le auto. Nel maggio 2019 abbiamo posto **il limite di 30 all'ora** su tutte le strade a una corsia; oggi questo limite vale sul 67% della rete urbana; e nel centro storico è rinforzato, a 20 all'ora. Le nuove ciclabili realizzate, 38 km in tutto, sono bidirezionali, sono progettate togliendo spazio alle auto su strada e non ai pedoni, sono tutte di larghezza minima di 2,5 metri. E le abbiamo progettate con la partecipazione attiva della cittadinanza.

Con la pandemia il traffico motorizzato è sceso ulteriormente, in alcuni punti del 35%, mentre le bici sono aumentate fino a un +24%. **Altri dati per noi significativi:** il 39% di chi va in bici è donna, il 15% ha più di 55 anni.

Una cosa mi sembra importante da dire, da italiano all'estero, ai miei 'collegli' in Patria. Quando fummo eletti, nel 2015, c'era voglia di rinnovamento, tutto sembrava possibile. Poi nei quattro anni abbiamo ricevuto moltissimi attacchi, come sempre quando proponi un cambiamento radicale; e tutti pensavano che avremmo poi perso

le elezioni del 2019. **Invece abbiamo rivinto;** e, tra l'altro, con più voti proprio nelle zone in cui avevamo portato queste nuove ciclabili. Questo per dire che se si resiste, e se oltre a un buon progetto si fa una buona comunicazione, direi una buona pedagogia, si viene premiati anche alle urne; perché il risultato del lavoro è una città più tranquilla, più pulita, più sana ma anche più efficiente per chi deve muoversi.





Premiato a Las Vegas il bike sharing elettrico made in Puglia

Dall'incarico a Copenaghen all'incoronamento di Las Vegas. Vaimoo, servizio dell'azienda barese Sitael che ha un prodotto un modello di e-bike sharing a flusso libero, è stata l'unica innovazione italiana a ricevere un premio al Ces (Consumer Electronic Show) di inizio anno, la più



importante fiera dedicata alla tecnologia al mondo che si tiene nella città del Nevada. Nel 2019 avevamo intervistato Matteo Pertosa in qualità di vicepresidente di Sitael, azienda che fa parte del gruppo Angel. Ci aveva spiegato come era nata la collaborazione con una delle capitali bike friendly europee: «Copenaghen doveva rinnovare la flotta del bike sharing, attivato ormai nel 2012. Così abbiamo proposto la nostra idea».

La capitale danese è stata la prima città ad aver accolto questo servizio *made in Italy*, aprendo all'accordo con l'operatore cittadino Bycyclen, che conta 400mila utenti iscritti al bike sharing municipale. «Il sistema – hanno spiegato i costruttori dopo la vittoria al Ces – è progettato per essere adattabile ad ogni scenario di micromobilità e di trasporto dell'ultimo miglio, sia pubblico sia privato, e sfrutta tutte le potenzialità delle tecnologie di Internet of Things».

Al Lego mancano le ciclabili. Raccolta di firme per inserirle nei set

Hanno aguzzato l'ingegno per costruire qualsiasi cosa. Purtroppo con i Lego si fa ancora fatica a realizzare ciclabili come i danesi e pochi altri al mondo sanno fare. Così **Marcel Steeman**, consigliere regionale dei Paesi Bassi, ha lanciato una raccolta firme per chiedere alla multinazionale del mattoncino, fondata in Danimarca nel 1932, di inserire un set bike friendly, con piste a doppio senso di marcia, rastrelliere, segnaletica orizzontale sull'asfalto e perfino un'area d'emergenza per gonfiare le ruote. A fine marzo la campagna sul sito ufficiale di **Lego Ideas**, dove chiunque può proporre un modello di set all'azienda, sono state già raccolte oltre 8mila sottoscrizioni e restano ancora alcuni mesi di tempo per raggiungere le 10mila, soglia oltre la quale Lego è disposta a trasformare i sogni in realtà. «Al mondo – ha detto Steeman – non esiste città più grande di Lego City per iniziare questa rivoluzione».



A RIMINI RUOTE (E CUORI) GONFIATI D'AMORE

Un gesto gratuito per aiutare chi ha le gomme a terra ne ha generati tanti altri ancor più solidali. A Rimini il negozio "I Meccanici" ha ricevuto un tesoretto di circa 3mila euro in tre anni grazie a tutti quei clienti che, in cambio di una gonfiata alle ruote, hanno fatto una piccola e libera donazione. «Per voi è solo aria, per loro è ossigeno», lo slogan dell'iniziativa benefica indirizzata all'Arop, l'Associazione Riminese di Oncoematologia Pediatrica. «In questo modo abbiamo raccolto – hanno spiegato i titolari del negozio, Verter e Gianluca – quasi mille euro all'anno. Un nostro piccolo gesto di lavoro quotidiano è diventato nel tempo un modo per raccogliere fondi a favore dei bimbi malati».



Nella città romagnola le donazioni bike friendly all'Arop sono ormai una piacevole tradizione, come ha spiegato il presidente Roberto Romagnoli. «Ogni Natale arriva puntuale la cassetta con le offerte raccolte e anche grazie al loro aiuto riusciamo a portare avanti il nostro sostegno alle famiglie dei bambini ricoverati».



L'URBANISTA TATTICO

DI PAOLO GANDOLFI - ARCHITETTO, ESPERTO IN MOBILITÀ E PROGETTAZIONE URBANA

La riconquista della strada

Corsie ciclabili: un diritto per chi viaggia in bici, un fattore di sicurezza

La corsia ciclabile è la novità più clamorosa e discussa tra quelle emerse con le recenti modifiche al Codice della Strada. Al tempo stesso è la soluzione più semplice per ripristinare il diritto dei ciclisti ad usare la strada, come già in tanti Paesi europei. Un diritto che in Italia da anni veniva di fatto negato dal continuo allargamento delle corsie automobilistiche, a cui molti ciclisti si erano abituati con rassegnazione.

Il codice prevedeva già le piste ciclabili e ciclopedonali, ma dopo tanti anni delle prime non c'è quasi traccia e le seconde sono invece molto più diffuse. **Nelle ciclopedonali**, che molti chiamano ciclabili, le biciclette e i pedoni sono costretti a convivere in quello che precedentemente era il marciapiede e come ciclisti ci siamo accontentati di questo ripiego pur di fuggire dalle strade, con grande gioia degli automobilisti e delle amministrazioni più pigre. Le cose devono cambiare e **le corsie ciclabili sono uno strumento in più per il cambiamento**. La strada è lo spazio da riconquistare, dove il ciclista deve avere il diritto di pedalare. Per questo le corsie servono quando non c'è abbastanza spazio per una vera pista ciclabile o quando a fianco c'è una ciclopedonale su cui è difficile la convivenza tra pedoni e ciclisti. Una striminzita ciclopedonale, piena di ostacoli, cartelli, pali, soste abusive, casonetti, gradini e costantemente interrotta da immissioni laterali con scarsa visibilità, non può più essere considerata una infrastruttura ciclabile valida e sicura. **La corsia ciclabile** invece rende visibile e comprensibile agli automobilisti il diritto che i ciclisti hanno di essere in strada.

In termini pratici. La corsia carrabile deve essere come minimo larga 2,75 metri, se oltre questa dimensione c'è un altro metro e mezzo prima del margine esterno, allora conviene fare una pista ciclabile, con le sue righe continue affiancate bianca e gialla, se invece lo spazio per la pista ciclabile non c'è, allora si condivide tra ciclisti e automobilisti lo spazio disponibile, tracciando la corsia ciclabile dentro la corsia veicolare. Si realizza con una riga tratteggiata longitudinale che delimita uno spazio di almeno un metro sulla destra lasciando alle automobili quello che avanza alla propria sinistra. In questi casi **l'automobile si accoda al ciclista**, come avrebbe comunque dovuto fare anche senza corsia, e lo sorpassa solo quando può farlo in sicurezza, mantenendo una distanza adeguata dalla linea che delimita la corsia.



Le corsie ciclabili quindi non sostituiscono le piste ciclabili e non sono ciclopedonali, sono un modo nuovo e più corretto di usare lo spazio stradale e **di favorire la convivenza tra automobili e biciclette**, ripristinando il diritto di quest'ultime a circolare in strada. Questo è ciò che ha fatto arrabbiare alcuni.

A Milano ha fatto notizia il **ricorso contro il Comune** per aver realizzato le corsie ciclabili. La scusa per il ricorso è la mancata approvazione del regolamento da parte del Ministero, ma traspare evidente il fastidio verso le biciclette e la minaccia al primato delle automobili in strada. Il Ministero non ha confermato la tesi del ricorso, visto che le corsie sono legge e le leggi si applicano. La finalità del Codice della Strada è la sicurezza stradale, quindi le corsie ciclabili vanno realizzate il prima possibile, non farle per attendere il regolamento sarebbe un comportamento omissivo verso una condizione nuova di sicurezza per i ciclisti prevista dalla legge.

Negli anni '50 la strada era di tutti, poi è diventata solo delle automobili. In questi ultimi anni è apparso chiaro, soprattutto nell'esperienza di altri Paesi, che lo sviluppo della ciclabilità e della sicurezza stradale nelle città deriva da un **uso condiviso e rispettoso della strada**, di tutta la strada. Le corsie ciclabili sono un primo passo in questa direzione.





Zize Bikes, dagli Usa le bici per taglie forti

Fondata nel 2005, Zize Bikes è la risposta a un'esigenza di mercato: per consentire alle persone di taglia forte di potere pedalare c'è bisogno di mezzi adeguati. L'amministratrice delegata della società, Joan Denizot, ha così avviato la produzione di due ruote adatte per chi pesa più di cento chili. Oltre a un mezzo di trasporto comodo negli spostamenti, la bicicletta rappresenta infatti una delle occasioni più semplici ed economiche per mantenersi in salute, facendo esercizio. Dal sito ufficiale di Zize Bike, l'azienda spiega che i suoi prodotti sono in grado di trasportare fino a 250 chili. Offre modelli per uomo, donna e bambino, propone mtb, city bike a pedalata assistita e anche i tricicli. Negli Usa i dati mostrano che una persona su tre è obesa, situazione allarmante che può essere combattuta soprattutto offrendo occasioni di movimento.



Air Plus, lo pneumatico al servizio di cargo ed e-bike

Un caucciù speciale, una camera d'aria con pareti rinforzate, al servizio di corrieri, famiglie, e della sempre più ampia fetta di utilizzatori quotidiani di cargo bike ed e-bike. Air Plus, l'ultimo pneumatico concepito in casa Schwalbe, trattiene l'aria molto più a lungo e fornisce una maggiore protezione contro le forature. «Air Plus – precisa Marcus Lambertz, product manager della casa tedesca – contiene caucciù puro, che ha una traspirabilità ai gas molto ridotta. A questo si unisce uno spessore della parete di 1,5 millimetri, circa un terzo in più rispetto a una camera d'aria tradizionale. Il risultato è una ritenzione d'aria superiore di circa il 50%, a seconda delle dimensioni dello pneumatico e della pressione dell'aria». Un risultato ottenuto con un minimo incremento di peso (i 65 grammi in più della camera d'aria Air Plus), di trascurabile incidenza rispetto ai vantaggi assicurati. Le camere d'aria Air Plus sono disponibili nelle sette misure più comuni a partire da 20".

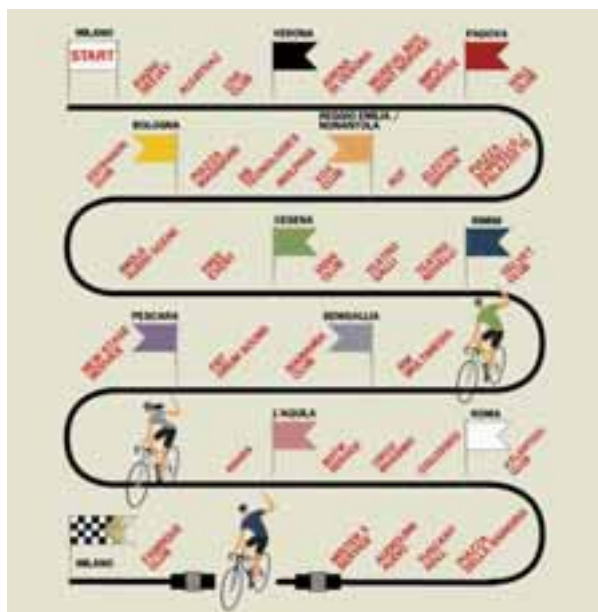
Chiusi per Covid. Artisti e tecnici pedalano per riaprire

Mesi di lockdown hanno messo in ginocchio gli spettacoli dal vivo e il mondo della cultura in generale. Così, in Italia, due ciclo-manifestazioni hanno chiesto che ai professionisti del settore venissero riconosciute le giuste tutele, portando le testimonianze di lavoratori



colpiti dalla crisi come pochi altri. **L'Ultima Ruota**, evento patrocinato da Fiab, ha visto attori e non solo percorrere la Milano-Sanremo per arrivare nella città ligure a inizio marzo, proprio alla vigilia del Festival, rivendicando tappa dopo tappa maggiori garanzie e chiedendo un piano chiaro per le riaperture dei teatri. A metà marzo è poi partito **Bike & Sounds**, un'altra maratona in sella che ha toccato dieci città italiane tra cui Milano, Verona, Padova, Bologna e Roma.

L'obiettivo, anche in questo caso, è stato quello di far conoscere le professionalità che lavorano dietro le quinte (fonici, direttori di produzione, lighting designer) e che si sono sentite dimenticate dalla politica nel primo anno di pandemia.





L'ALBUM

DI GIUSEPPE CASTELNOVI

La tavola è salva. E il Vigorelli?

Annerita come una che ne ha viste tante, questa tavoletta in cui campeggia un manifesto pubblicitario del Vigorelli racconta una storia. Anzi, più storie. Risale agli anni Trenta, poco dopo che il velodromo era stato inaugurato (1935) praticamente con il primato dell'ora (45,090 km) di "Gepin" Olmo. L'autore del manifesto è Gino Boccasile (Bari 1901 – Milano 1952), considerato fra i più grandi illustratori pubblicitari italiani, e non solo del suo tempo. La tavola, in legno massiccio, insieme ad altre opere di altro genere e di altri artisti, faceva bella mostra di sé su una parete di una nave passeggeri varata dai cantieri di Sestri Ponente. Proprio negli hangar dov'era nato il transatlantico "Rex" destinato a conquistare il primato nella traversata atlantica – il prestigioso Nastro Azzurro – con traguardo a New York sotto l'occhio vigile della statua della Libertà. La guerra, il trascorrere degli anni e il conseguente deterioramento, costrinsero gli armatori alla demolizione della nave. Tra gli oggetti salvati da mani intelligenti, c'era questa tavola che ci riporta al tempo in cui ancora il ciclismo batteva in popolarità il calcio. Diversamente, sarebbe forse finita su una bancarella dei mercatini di Natale, o tra gli scaffali di un rigattiere. E nel suo peregrinare riporta alla ribalta il destino incerto del velodromo milanese – a quei tempi invidiato da tutti – che tenta, a fatica, di riappropriarsi dell'appellativo di "Scala del ciclismo".

INFORMAZIONE AZIENDALE



Tre ruote e una capanna. CarCityBike, bici da città non convenzionale

Tre ruote e una capanna, ovvero una copertura telonata che protegge il ciclista da pioggia e intemperie. Sono queste le caratteristiche che rendono **CarCityBike** una piccola rivoluzione nel campo della mobilità sostenibile, e ne fanno **una city bike davvero non convenzionale**, modernissima nel suo design pensato per gli ambienti urbani, facile da usare, sicura ed ecologica. La spinta distribuita su tre ruote permette una maggiore stabilità alla guida, resa ancora più scorrevole da tre diversi gradi di oscillazione. Una prerogativa che ne permette l'utilizzo anche a persone anziane e diversamente abili.

Tra le **due ruote anteriori** è situato un bauletto per il trasporto di carichi leggeri: **CarCityBike** offre quindi una possibilità di carico superiore a quella di una normale bicicletta, pur mantenendo lo stesso ingombro e la stessa larghezza.

Il tettuccio è una **preziosa risorsa**, leggero e resistente, disponibile sia in versione parasole estivo (in materiale microforato), sia come telo pioggia/inverno idrorepellente con protezioni laterali. La coda del telaio può ospitare un seggiolino da bici per il trasporto di bimbi, anch'esso coperto dal telo parapioggia.

CarCityBike è pensata, brevettata e costruita in Italia, dove vengono realizzati tutti i componenti principali. Tutti gli accessori che completano il prodotto, dai pedali ai freni, dalla sella al manubrio, sono quelli utilizzati per le bici tradizionali; ed egualmente è possibile **personalizzarla con tutte le marche** di accessori disponibili in commercio. Insomma, per la mobilità sostenibile delle città di oggi con **CarCityBike** abbiamo a portata la soluzione ideale sia per famiglie e privati, sia per la mobilità aziendale e per le imprese della logistica.

www.i-zero.it







Rinascimento Urbano

La pandemia ha spinto un po' tutti, dai cittadini agli amministratori locali, a rivedere le priorità della mobilità. Ma le scelte dettate dall'emergenza devono essere il punto di partenza per una vera riqualificazione del territorio. Al centro, salute e vivibilità.

di **Marta Ghezzi**

Fine aprile 2020 (il 30, per l'esattezza). La Giunta di Roma approva la delibera numero 76, "Istituzione di itinerari ciclabili a supporto della mobilità sostenibile per la fase di ripartenza post lockdown da emergenza nazionale per il Covid 19". Di fatto, un piano straordinario per le ciclabili: **cento-cinquanta chilometri di nuove corsie**, tre milioni centosettantamila euro circa di fondi stanziati. Se la sindaca Virginia Raggi avesse aspettato anche solo una settimana, la seduta con il vicesindaco e i dieci assessori invece che in streaming su una piattaforma avrebbe potuto tenersi in presenza. Ma c'è urgenza. Non si può rimandare. Il lockdown è agli sgoccioli e si prospetta uno scenario drammatico: mezzi pubblici semivuoti (la proiezione era esatta, chi ha potuto li ha evitati), crescita esponenziale del traffico su strada. I lavori partono subito: il 7 maggio gli operai sono in piazza Cina per una nuova ciclabile, quasi contemporaneamente c'è il via ai prolungamenti di quelle già esistenti di via Tuscolana e via Nomentana.

LA TRANSIZIONE

Roma non è, per tradizione, città di bici. Da sempre pedala meno della pianura padana e del nord est, per via dei sette colli o della sua misura extralarge preferisce la sella dei motorini. La pandemia, improvvisamente, accelera il processo di transizione, in corso ma giurassico, verso

■ In apertura: rendering? No, Rotterdam, la mobilità sostenibile in un'immagine. Qui sotto, Roma: turisti alla Fontana di Trevi.





LA RIDUZIONE DELLA SEZIONE STRADALE RISERVATA ALLE AUTO SI TRADUCE IN UNA MODERAZIONE DEL TRAFFICO



una mobilità sostenibile. «Gli step di progettazione ordinaria sono lunghissimi, dai primi studi di fattibilità al cantiere possono passare anche anni, quindici mesi nei casi più fortunati. Una prassi inconciliabile con il nuovo obiettivo», spiega **Angelamaria Verdi**, architetto di Roma Servizi per la Mobilità, partecipata del Comune capitolino che progetta le ciclabili. La delibera 76 nasce quindi per permettere, in tempi rapidi, al maggior numero possibile di romani di spostarsi in bicicletta. Le nuove ciclabili, che implementano la rete e la connettono, sono tutte transitorie: **bike lane dipinte su strada**, nessuna opera civile.

Le polemiche, ovviamente, non mancano. «Mal di pancia diffusi, li aspettavamo - confessa Verdi - malcontento per i parcheggi che saltano, indice puntato sulla



sicurezza, anche se è dimostrato che l'intervento di riduzione della sezione stradale si traduce in *traffic calming*». E pronta ricorda le parole della sindaca Raggi, «transitoria non significa temporanea, l'emergenza ha spinto verso soluzioni semplificate, l'intento è migliorarle e renderle permanenti».

Nove anni fa l'urbanista **Roberto Pallottini** ha disegnato, per il Municipio 3, la ciclabile Roma Est, che da Porta Maggiore si spinge all'antica città di Gabi, al confine del Comune. Pronta sulla carta, non ancora realizzata. Delle nuove bike lane lui è entusiasta. «Agire subito è fondamentale», dice, «è la direzione del futuro. Più ciclisti in strada significa maggiore attenzione da parte degli automobilisti, come insegnano Amsterdam e Copenaghen. Ai detrattori replico che la sicurezza si ottiene riducendo la velocità, io auspico città intere a 30 all'ora, non solo zone, e restringendo le corsie, perché l'ampiezza agisce come incentivo a correre».

FATTORE TEMPO

Ci vuole tempo per convincere le città. Per spingere le istituzioni pubbliche. «A frenare i politici è sempre stato il timore di giocarsi una possibile rielezione», dichiara **Francesco Iacorossi**, project ma-

nager esperto di mobilità. «Anne Hidalgo, sindaca di Parigi, che nel primo mandato si è spesa senza esitazione per rendere la capitale a misura di pedoni e biciclette, e oggi sta valutando di chiudere al traffico veicolare privato parte della riva destra della Senna, ha dimostrato l'esatto contrario: se investi in qualità della vita, la gente ti segue». Il Covid, fa male ammetterlo, ha convinto e spianato la strada alla mobilità dolce, azzerando le burocrazie e sbloccando i capitali. Non solo a Roma, non solo in Italia: in tutta Europa.

Le stime della European Cyclist Federation parlano di **oltre 2300 km di infrastrutture ciclabili annunciate** (tra permanenti e pop up, già realizzate per più di mille chilometri), per un investimento totale che supera il miliardo di euro. Il rapporto "Covid Lanes" di Legambiente, pubblicato a dicembre, registra la nuova tendenza in Italia: nell'ultimo anno, gli spostamenti sulle due ruote sono saliti del 27,5% e si è quasi sfiorata la soglia dei 200 km di nuove ciclabili (193,92, in



■ Istantanee dalle città italiane. A sinistra, sui controversiali di Torino, limite 20 all'ora e priorità bici. Sopra e a destra in corso Buenos Aires, la più usata delle ciclabili di Milano. Nella pagina a fianco, in alto, a Roma: cantiere per la ciclabile in via Taranto, dietro a Porta San Giovanni.



21 città). Milano sale sul podio con 35 km di ciclabili d'emergenza, seguita da Genova (30). Le altre? Arezzo segnala un incremento di 3,5 km, Pescara di 3. Sale di 3,5 anche Bari, con la ciclabile light in corso Vittorio Emanuele e il percorso sulla costa, mentre il biciplan di Bologna prevede 15 nuovi chilometri. E ancora: i cantieri di Cagliari al parco Terramaini e in via Monte Mixi portano a più 11 km; 9,8 per Napoli; 2,3 a Palermo, grazie alla ciclabile bidirezionale che si snoda fra via Principe di Villafranca e viale Piemonte; e a Torino, fra i 12 km di **controviali indicati come strade dedicate alle bici, a zona 20** (misura prevista dal Pums, velocizzata dall'emergenza) e i 3,5 di piste, si aggiungono alla rete 15,5 km. Nessuno vuole tornare indietro. «Prima del Covid l'auto era ancora la protagonista, anche nelle pianificazioni urbane. Finalmente si è capito che quel modello, logoro, superato, può essere cambiato», è la conclusione di Iacorossi.

NON SOLO CICLABILI

Tutto roseo? Ni. «La pandemia ha come ristretto gli orizzonti, riportando la quotidianità a una scala di vicinanza, di servizi sotto casa. Un contesto che ha facilitato nuove abitudini, ha permesso di sperimentare modi alternativi per muoversi, rinforzando sensibilità e interesse per l'ambiente», dichiara **Enrico Chiarini**, ingegnere responsabile del Centro Studi Fiab. «La svolta c'è stata, ora però bisogna guardare oltre e pensare a una



programmazione a medio e lungo raggio, a una vera riqualificazione degli spazi urbani, a investimenti infrastrutturali. Il cambio di stile di vita, il salto di scala negli spostamenti, non si fa con le ciclabili transitorie».

Lucina Caravaggi, ordinario di Architettura del paesaggio della Sapienza di Roma, avverte, «non è solo una pura questione di ciclabili». E prosegue: «Ci sono tutti i presupposti per un cambiamento, anche radicale, ma è una sfida che richiede coraggio. Le città contemporanee, soprattutto nelle aree periferiche, risultano frammentate, abbiamo creato isole chiuse, come se ci fossero muri. Si tratta di rimettere in discussione la forma dello spazio urbano e **dare vita a nuove reti**

di collegamento fra i quartieri: la zona dove si abita con quella della spesa, della scuola, del lavoro. Le esperienze degli ultimi decenni, dalle metropoli americane alle capitali europee, diversissime fra loro, indicano che con la riduzione del traffico veicolare privato, che significa salute, si ottiene anche una riqualificazione generale del territorio, e si arriva a un recupero delle aree di frangia, marginali. E il miglioramento ambientale genera microeconomie locali». Concorde **Cristina Coscia** del Politecnico di Torino, che aggiunge: «Le ciclabili sono un tassello imprescindibile per la rigenerazione delle città, ma la lente va allargata. Nel post Covid si deve lavorare per un nuovo Rinascimento urbano».

Occasione Recovery

Una miniera, 209 miliardi di euro. Li assegna all'Italia il Recovery Fund, la parte più corposa del piano europeo di ripresa Next generation Eu. Tre tranche, entro la fine del 2023, per investimenti da concretizzare entro il 2026. A patto di presentare un Piano nazionale di ripresa e resilienza che rispetti i pilastri fissati da Bruxelles. Tra questi, **l'obbligo di destinare il 37%** della dotazione alla 'transizione ecologica'. Un'occasione da cogliere anche per convertire i nostri centri urbani a una mobilità sostenibile. Lo ha messo bene a fuoco Ecf, l'European cyclist's federation, che ha prodotto, per ogni Paese dell'Unione, guide specifiche per aiutare le città ad accedere a questi finanziamenti. Tra le raccomandazioni, quelle di accelerare l'adozione dei Pums, Piani urbani della mobilità sostenibile. Nei calcoli di Ecf, al 2020 era in vigore in solo 35 città, altre 35 l'hanno elaborato ma non



ancora approvato, **88 erano i centri** che ci stavano lavorando. Il documento (scaricabile dal sito **ecf.com**) ricorda che il 23% delle emissioni di gas serra nel nostro Paese è generato da una mobilità affidata per oltre l'80% alle automobili. **(M.B.)**



Il tutto esaurito

Mercato, +20%. Nella corsa all'acquisto si è espresso il desiderio di una mobilità diversa. E in breve, svuotati negozi e magazzini, la bici nuova è diventata un miraggio.

di **Marta Ghezzi**

Un bilancio da record. I dati arrivano freschi, con l'inizio di primavera, da Ancma, Associazione nazionale ciclo e motociclo, e raccontano che nel 2020, anno di esordio del Covid, anno del lockdown diffuso che ha chiuso per due mesi negozi e magazzini, nel nostro Paese sono state vendute 1 milione 730mila bici tradizionali (+14% sul 2019) e 280mila e-bike, con un robusto +44% sull'anno precedente. Risultato? «Si supera la soglia dei due milioni di pezzi acquistati - tira le somme **Piero Nigrelli**, responsabile del settore bici dell'associazione - il che signifi-

fica un movimento di quasi trecentocinquanta mila bici in più rispetto al 2019, con una crescita di oltre il 20%».

LUNGA DURATA

Non è, sia chiaro, un fenomeno solo italiano. La Grecia ha registrato un aumento del 15%, la Spagna del 25%. «È stato un boom generale, notato perfino nei Paesi che viaggiano già sulle due ruote, come Danimarca e Olanda, cresciuti rispettivamente del 12 e 10 per cento», conferma Nigrelli. In Italia le vendite sono state **inizialmente trainate dal Bonus Mobilità**. Poi, però, non si sono



fermate, il trend è rimasto costante. In realtà, anche senza i numeri esplosivi del 2020, che il mercato stesse cambiando era già chiaro. Effetto Greta? In parte. Nigrelli ricorda che da tempo, comunque, il trasporto motorizzato era sotto accusa. E mette l'accento sulla serie di annunci roboanti pre-Covid: il piano car free di Oslo, per evitare le emissioni, la sfida utopica di De Blasio, New York città senza auto. Questo per sottolineare che la pandemia ha inciso, ma il terreno era decisamente pronto, fertile. E in futuro? «Non ci sarà flessione, gli esperti internazionali sono concordi:



■ A fianco, in coda per l'acquisto di una bicicletta da Rossignoli, a Milano. Una situazione comune a tanti negozi in Italia. Di fronte al 'sold out', l'alternativa è il recupero, da solai e cantine, di un tesoro calcolato in 40 milioni di biciclette usate.



continueremo a comprare biciclette». Un'onda lunga che non si ferma e che ha portato **Kevin Mayne**, ceo di Cycling Industries Europe, ad affermare: «Il ciclismo è uno dei settori più dinamici d'Europa in questo momento. I numeri mostrano che questo è il mercato dove investire per realizzare il Green Deal della Ue, la ripresa post-Covid e nuovi



posti di lavoro nel sostenibile». Cosa ha venduto di più? In pole position, vere reginette, sono le **e-bike**. **Avavano già conquistato il mercato nel 2019** con i 3,7 milioni di bici vendute in Europa (195 mila in Italia), nel 2020 l'aumento si è attestato sul 20% (nonostante le produzioni abbiano risentito dello stop prolungato).

MANI VUOTE

Molte persone, nei mesi del dopo lockdown, sono però rimaste a bocca asciutta. In fila, a volte come davanti ai supermercati, per acquistare un mezzo, sono uscite dal negozio a mani vuote. Per capire cosa sia successo, basta citare l'esempio di Decathlon, che nel primo giorno di riapertura ha triplicato le vendite, e a metà mese, il 18 maggio, aveva già venduto undicimila mezzi. Il mercato, a quel punto, è come imploso, non è più riuscito a rispondere alla domanda: **i produttori si sono ritrovati, di colpo, con i magazzini vuoti**, i rivenditori sono stati costretti a rinunciare agli ordini. Non è stata solo una questione di domanda schizzata alle stelle, o di componentistica introvabile. Lo svela **Moreno Ortolani**, titolare a Verona, insieme al fratello Paolo, di Princycles. «Diciamo la verità fino in fondo», spiega, «quando ai primi di marzo ha iniziato a circolare l'ipotesi di una chiusura totale, molti colleghi si sono spaventati e hanno disdetto gli ordini. Le bici cinesi, pronte per l'esportazione, sono così finite in Germania e nei paesi d'Europa che hanno aperto prima di noi, e rastrellato tutto. Solo chi si è sempre appoggiato a produttori italiani ha incontrato meno problemi, meno difficoltà». Una lezione, secondo Ortolani, che ricopre

NEI MESI DOPO IL LOCKDOWN IN MOLTI, DOPO AVER FATTO LA FILA COME AL SUPERMERCATO, SONO USCITI DAL NEGOZIO A MANI VUOTE



anche la carica di presidente di un'associazione di categoria che riunisce una ventina di negozi del capoluogo veneto, da tenere ben impressa. «Al di là delle scelte individuali, adesso è il momento di scommettere e rilanciare. È il momento di avere fiducia negli studi di settore che indicano un trend positivo per i prossimi due anni, e di investire. Quindi: invece di due gravel ne vanno comprate quattro, al posto di tre e-bike se ne devono prendere almeno otto».

Quel tesoro in cantina

Non solo bici nuove. Il revival ha riguardato anche quelle vecchie. Tra soffitte e garage degli italiani sonnecchiano, secondo stime recenti, quaranta milioni di mezzi. Il Covid ne ha riportate alla luce un buon numero.

Dalle cantine sono emerse moltissime mountain bike datate. Con gomme inutilizzabili del diametro di 26 pollici, non più in produzione. Le richieste improvvise, continue, hanno in breve azzerato le scorte. Esaurite ovunque. Le aziende italiane ed europee non avevano più gli stampi di quella misura, a risolvere il problema è stato il sud est asiatico. I nuovi pneumatici sono arrivati dalle fabbriche di Vietnam e Cambogia, che hanno fatto ripartire le macchine con una nuova produzione di gomme del 26. **(M.Gh.)**



Sotto le stelle del jazz

Nasi affilati, profili aguzzi, visiere sollevate. E corridori che sono centauri, metà uomini e metà bici. Riccardo Guasco, l'illustratore principe del ciclismo italiano, ama Picasso, Depero, il suprematismo russo. Ma anche la musica di Davis e Coltrane. Con cui si ispira.

di **Marco Pastonesi**

Ha il dono della ironia. Alla *Attesa* di Lucio Fontana, la tela con il taglio come concetto spaziale, ha risposto con la stessa tela rammendata da un'ipotetica premurosa nonna di Fontana. Ha il dono della poesia. Ha immaginato un dirigibile proprio come un'aeroneve, eterea e nautica, trasformando le onde in vento, e così il pallone è una

balena e lo scafo è una barchetta a remi, fra pesciolini qua e là. E ha il dono della leggerezza. Tutti quei suoi corridori, con profili protesi, nasi affilati, menti aguzzi, visiere sollevate.

Riccardo Guasco, Rik, pittore e illustratore, spaziando fra manifesti e quadri, libri e T-shirt, campagne pubblicitarie e mostre museali, gare ciclistiche e locandine teatrali. Lui, in estrema sintesi, si dichiara così: «Amo Picasso, Depero, Feininger, il suprematismo russo e il ciclismo eroico». Centrifugandoli e distillandoli, ecco una *Madama Butterfly* che sembra volare, ecco due imbianchini – uno seduto sull'altro – organizzati e sinergici, ecco un gregario che rapisce una miss. Ha anche il dono, Guasco, di far sorridere.

Tutti questi doni, un'eredità?

«Papà lavorava nella oreficeria, si occupava di marchi e punzoni, fra metalli e stampi. Mamma era impiegata da Borsalino, dove faceva un po' di tutto, dalla

prima formatura dei cappelli fino alla loro spedizione. Qualcosa di quella manualità, di quella praticità e di quell'arte deve essere filtrato fino a me, fin dentro di me. E poi c'è anche l'eredità di Alessandria. La casa di famiglia era al Cristo, un borgo diventato un rione, oltre il cavalcavia della stazione ferroviaria, così chiamato per l'immagine di un crocifisso. Elementari e medie ad Alessandria, poi le superiori – l'Istituto statale d'arte – ad Asti, l'università – l'Accademia d'Arte –





a Torino. Il primo lavoro, da grafico, a Milano in un'agenzia di comunicazione, e quello da insegnante di informatica in un centro di formazione, a Casale Monferrato. E oggi, da illustratore professionista, casa a Vigevano. Ma Alessandria è stata il punto di partenza ed è ancora il punto di riferimento».

E il punto di partenza disegnando?

«Da piccolo, carta e matita, carta e penna, carta e pennarelli, il primo obiettivo

era saper riprodurre disegnando tutto. Un po' per sfida, un po' per esperimento. Disegnavo quello che vedevo: era il mio modo di raccontare, raccontare anche il mio stare al mondo. Da allora in poi, sarebbe stato sempre così. Dapprima un esercizio manuale, fatto di tecnica, finché ho scoperto che i tecnicismi diventavano automatici, ripetitivi, noiosi, così l'esercizio è passato dalla mano agli occhi, e allora ho scoperto che bisogna saper guardare e non solo vedere, ed è a quel

DISEGNO COME IN UNA COMPOSIZIONE MUSICALE: UNA PARTE DEDICATA ALLO STUDIO E L'ALTRA LASCIATA ALL'IMPROVVISAZIONE



■ Il manifesto realizzato per l'edizione 2020 di Jazz&Wine in Montalcino. In apertura Riccardo Guasco al lavoro e, nella pagina accanto durante una pedalata relax.

punto che l'esercizio della mano e degli occhi si alimenta e si arricchisce con il cervello, settato su gusti e obiettivi per progredire, sviluppare, sconfinare. Mano, occhi, cervello, e infine il cuore. Per toccare le corde dei sentimenti e la rete delle emozioni. Per sorridere e far sorridere, per piangere e far piangere, per trasmettere affetto o nostalgia, ricordi o intuizioni».

Da dove comincia a disegnare?

«Se è un ritratto, comincio dall'occhio sinistro, cui aggiungo l'occhio destro e il naso. Ma siccome spesso i miei personaggi sono colti di profilo, all'occhio sinistro aggiungo solo il naso. Se è un disegno più complesso, comincio da un dettaglio, poi mi faccio guidare dall'improvvisazione o dall'ispirazione o dall'atmosfera fino a riempire tutte le zone

e gli angoli, per raggiungere infine l'equilibrio tra pesi e spazi, una ricerca cui tendo quasi con ostinazione, e che richiede il suo tempo».

Cancella, straccia, ricomincia?

«Una volta usavo la gomma molto di più. Adesso mi impongo di non usarla. Non per pigrizia, ma per coerenza, per onestà. Come per compensare o aggiustare, allargare o allungare, comprendere e integrare. Come in una composizione jazz: una parte lasciata all'improvvisazione, dunque alla libertà, un'altra al tema, dunque allo studio. Una volta stracciavo e gettavo nel cestino, adesso ho imparato a non farlo imparando da chi, credendoci, sforzandosi, insistendo, modificando, arriva al traguardo. Come se ci fosse un diritto, ma anche un dovere, di finire quello che si è cominciato».

Paul Klee sosteneva che «il disegno è l'arte di condurre una linea a fare una passeggiata».

«Amo Klee. Una volta lo vedevo più onirico, oggi, più scanzonato. Inconsciamente anch'io conduco e mi faccio condurre in una passeggiata, che è linguaggio e percorso, nel tentativo di togliere rigidità agli schemi manuali e mentali, fino a cogliere aspetti o sensazioni impreviste».

Le Corbusier: «Il disegno è più veloce e lascia meno spazio per le bugie».

«Amo anche Le Corbusier, e lo adoro come pittore. Io mi esprimo meglio con un disegno che non con le parole. Con il disegno il concetto mi viene più chiaro e pulito, con le parole più confuso e sporco. Con il disegno riesco a dire e a dare la mia verità».

E Picasso: «Ho imparato a disegnare come Raffaello, adesso devo imparare a disegnare come un bambino».

«A 12 anni Picasso dipingeva come Raffaello, già così bravo che suo padre, pittore, smise di disegnare. Ha ragione Picasso, di cui sono sempre follemente innamorato: i bambini non sono influenzati da regole né da parametri, sono liberi e istintivi, puri e primitivi. Lo rivedo anche in mia figlia, Gloria, quattro anni: quei suoi – chiamiamoli così – scarabocchi, io, abituato o forse addirittura traviato dalla tecnica, non sono neanche capace di ricrearli».

Invece la bicicletta, quella sì.

«Dal giorno in cui mi liberai dalle rotelle è stata una compagna fedele e silenziosa. Da piccolo mi serviva per andare a scuola, all'oratorio, a fare sport, a spingermi in centro. La prima, una Bianchi, rossa. Poi tante, ciascuna con la sua storia. Quella



di famiglia, una vecchia carcassona, appartenuta a uno zio e a mio padre, poi rubata a Milano. Una mountain bike, Bianchi anche questa, e una da passeggio, Taurus, con il freno a contropedale, regalo di mia moglie, tuttora funzionanti e circolanti. Invece il mio incontro artistico con la bici è stato casuale: la richiesta di due attori alessandrini, Gualtiero Burzi e Massimo Poggio, per disegnare la scenografia dei loro spettacoli su Girardengo, Malabrocca e Bottecchia. Da allora, ho scoperto un mondo che apparteneva alla mia terra, dunque alla mia storia e alle mie radici: Alessandria capi-



Da Alessandria a New York

Riccardo Guasco, Rik, nato ad Alessandria nel 1975, illustratore e pittore. Ha collaborato, fra gli altri, con *The New Yorker*, Eni, TIM, Diesel, Rizzoli, Baldini+Castoldi, Poste Italiane, Campo Viejo, Giunti, Moleskine, Rapha, Thames & Hudson, DeAgostini, *Sole 24 Ore*, Emergency, Greenpeace, Rai, *L'Espresso*, *La Gazzetta dello Sport*. Per Ediciclo ha firmato 16 copertine per la collana i Battiti (da *Gino e Fausto* di Franco Quercioli a *1961* di Marco Ballestracci,

da *Umberto Dei* di Michele Marziani a *Il ciclista illuminato* di Roberto Piumini) e, soprattutto, copertina e 21 illustrazioni interne, una per ciascuna lettera, per *Alfabeto Coppi* di Gino Cervi e Giovanni Battistuzzi. Guasco è anche l'autore dei libri per bambini *Che capolavoro!* (Carthusia, 2018), *L'elefante* (Topipittori, 2016) e con Matteo Pelliti *La bicicletta gialla* (Topipittori, 2018). Ha esposto, fra l'altro, al Museo dei Campionissimi di Novi Ligure e al Museo Alessandria città delle biciclette.



■ Così Guasco vede la Maratona delle Dolomiti. A destra, in alto, nel suo studio mentre lavora a una nuova illustrazione. A fianco, la A pensata da Rik per Alessandria, città delle biciclette.

tale del ciclismo fra Ottocento e Novecento, le grandi marche, le grandi corse, i grandi corridori. Il periodo eroico e poi quello romantico».

Nei suoi lavori: più le biciclette o più i corridori?

«Più i corridori. Volti, profili, nasi. Ma anche le bici. Ad affascinarmi è la loro forma. Corridori e biciclette: il risultato



dell'addizione sono i centauri, metà uomini e metà telai, ruote, manubri. Comincio dal corridore, poi aggiungo la bici, e nasce un insieme. Dico la verità: conosco poco il ciclismo. Ho studiato Girardengo, ho amato Coppi, ho scoperto Malabrocca, tutti e tre della provincia di Alessandria, ma non ancora gli altri. Però ho avuto il privilegio di conoscere Miguel Indurain e stringergli la mano. È successo a Milano, quando *La Gazzetta dello Sport* mi ha chiesto di collaborare per illustrare la Hall of Fame. Indurain ha un volto strepitoso, così spagnolo, così da torero. Poi ho ritratto anche Baldini, Merckx, Roche... È l'estetica del binomio corridore-bicicletta a intrigarmi e sedurmi. Nel dinamismo, nei colori. Quella estetica che esisteva già nel futurismo, che si scomponeva nel cubismo, che si adattava al surrealismo. E quella che ho interpretato nella mia maniera. Tra leggerezza e ironia, tra gratitudine e nostalgia. Con una mia impronta. L'arte è un'idea. L'arte dà emozioni. L'arte offre insegnamenti».

Folgorazioni?

«Innamoramenti sì, folgorazioni no. Ogni museo, ogni volta, c'è un'opera, c'è un quadro, e c'è un'emozione, più o meno forte, intensa, diretta. Ma a comprimerne la creatività è come se fosse il luogo chiuso. Sento invece la necessità dell'arte in luoghi aperti: enormi manifesti, per esempio, sui muri dei palazzi. Che osservano, guidano, accompagnano».

I suoi corridori sembrano musicali.

«Mi piacerebbe arrivarci. Da Kandinskij

NEI RITRATTI COMINCIO DALL'OCCHIO SINISTRO, POI IL DESTRO E IL NASO. SE IL DISEGNO È PIÙ COMPLESSO, MI GUIDA L'ISPIRAZIONE

a Van Gogh, disegnando e colorando sentivano suoni. Mentre lavoro, io ascolto musica, soprattutto jazz, una sorta di tappeto che mi lascia libero di andare e tornare, variare ed esplorare, al mio ritmo e alla mia andatura, con i miei colpi di mano e di pedale».





Le cronache di Nala

Un miagolio disperato al confine tra Bosnia e Montenegro. Una frenata. Così una gattina di pochi mesi è diventata grande in una borsa da bici impegnata in un lungo viaggio. Aiutando Dean che l'ha raccolta e presa in cura a guardare il mondo con occhi diversi.

di **Annalisa Misceo**

Se avete sempre pensato al gatto come un animale stanziale e casalingo, fatevi un giro sul profilo Instagram *1bike1world*: cambierete idea. Scoprirete che ci sono gatti che addirittura vanno in bicicletta. La protagonista della pagina social, oltre che del sito *1bike1world.com* e di un canale YouTube dedicato, è Nala, una gattina tigrata di poco più

■ Nala e Dean, un'insolita coppia di cicloviatori.

di due anni e dagli occhi color smeraldo che sta girando il mondo in bicicletta insieme al suo umano, **Dean Nicholson**, che invece di anni ne ha 31, è barbuto e pieno di tatuaggi. La loro amicizia comincia in Bosnia, poco prima del Natale 2018, ma per comprenderla davvero bisogna fare un passo indietro, di qualche mese e parecchi chilometri.



CIAO SCOZIA

Nel settembre di quell'anno, Dean, un ragazzone «scapestrato e con la testa calda» (parole sue), aveva lasciato **Dunbar**, sua città natale sulla costa sud-est della Scozia, a cavallo di una Trek 920 nuova di zecca, acquistata appositamente per il progetto che stava finalmente realizzando: fare il giro del mondo in bicicletta in coppia con il suo amico e compagno di baldorie Ricky.

La decisione – almeno per Dean – era stata presa dopo un brutto incidente stradale dal quale i due erano usciti vivi per miracolo. «Sentivo che dovevo cambiare qualcosa, trovare una direzione. La gente spesso si chiede se girare il mondo in bicicletta sia il segno che si sta fuggendo da qualcosa e in effetti io volevo fuggire dalla vita monotona e povera di senso nella quale ero ingabbiato. L'incidente è

I GATTI SANNO SEMPRE DI CHI FIDARSI. NALA SEGUE DEAN CHIAMANDOLO FINO A SGOLARSI E LO COSTRINGE COSÌ AD ACCORGERSI DI LEI

stato solo catalizzatore di una sensazione che covava da tempo dentro di me», spiega oggi Dean.

In quei primi tre mesi però il viaggio con Ricky non stava portando Dean così lontano dalla sua vita scozzese: in Olanda, Francia, Svizzera e Italia le esperienze non erano state particolarmente insolite e **le serate alcoliche** erano più frequenti del dovuto per chi deve macinare chilometri sui pedali. Insomma: quel viaggio on the road non funzionava. A dicembre, in Bosnia, i due si separano: Ricky decide di tornare a casa, Dean di proseguire da solo. Non sarà solo per molto tempo, però, perché, pochi giorni dopo aver salutato il suo compagno di viaggio umano, Dean ne incontrerà uno nuovo, a quattro zampe, che si rivelerà la freccia che gli indicherà quella direzione tanto cercata.

SUL CIGLIO DELLA STRADA

Piccola, affamata e destinata a morte certa, la micetta (**ha solo poche settimane di vita**) appare dal nulla sul ciglio della strada, poco prima del confine con il Montenegro. E dato che i gatti sanno sempre di chi possono fidarsi, segue il distratto ciclista miagolando fino a sgolarsi, finché lui non si accorge di lei e si



■ Balcani, Grecia, Turchia, Georgia, Azerbaijan: tanti i Paesi toccati da Nala e Dean nel loro viaggio che però si è dovuto fermare in Ungheria a causa del lockdown.





IL LORO INCONTRO FINISCE SU UN PORTALE ANIMALISTA AMERICANO E IN POCO TEMPO FA IL GIRO DEL MONDO



più seguiti, finché esplodono, letteralmente, dopo la pubblicazione della loro storia su un seguitissimo portale americano che si occupa di animali.

RACCOLTE FONDI

È la svolta: Dean capisce che può sfruttare la sua visibilità per fare qualcosa di utile per le cause in cui crede. E grazie alle raccolte fondi lanciate online, oggi **seguite da oltre un milione di persone**, riesce ad aiutare associazioni che tutelano gli animali e l'ambiente in tutto il mondo (anche in Italia: la onlus Lo scudo di Pan). E tutto grazie a una gattina con gli occhi verdi e la capacità di far sbocciare un sorriso sul volto di chiunque. «In Nala ho trovato la compagna di viaggio ideale: non solo mi permette di osservare il mondo con i suoi occhi ma soprattutto ha dato un nuovo significato alla mia vita e mi ha guidato sul giusto cammino. Una volta qualcuno mi ha predetto che per trovare la mia strada avrei fatto molta strada. Alla fine è andata più o meno così».

ferma: «Aveva un corpo lungo e snellissimo, la pelliccia sottile e malconcia. Ma aveva anche due enormi occhi verdi, i più penetranti che avessi mai visto». Dopo un po' di cibo, qualche foto e molte riflessioni (come te lo porti un gattino in bici in giro per il mondo?), **il cuore ha la meglio sul buon senso**: Dean infila la minuscola Nala nella borsa sotto il manubrio e riparte. È il 10 dicembre 2018 e da questo momento la loro vita cambia. Nicholson è avvezzo agli animali in difficoltà: in Scozia ha salvato cani, criceti e perfino un gabbiano, ma questa volta sarà il micio a salvare lui. Dean lo capisce fin da subito, tanto da chiamare la sua nuova amica Nala (come il personaggio del *Re Leone* della Disney), che in Swahili significa dono. **Nala è davvero un regalo**: dal momento in cui lei sale a bordo, il viaggio diventa esattamente quello che Dean cercava. Insieme alla gattina e alla sua bici, il ragazzo "scapestrato" attraversa i Balcani, la Grecia, la Turchia, la Georgia, l'Azerbaijan. E cresce. Non solo diventa più responsabile e organizzato, per assicurare alla sua gatta una vita confortevole, ma comincia a guardare il mondo con altri occhi: s'imbatte in un campo profughi ed entra in

contatto diretto con il dramma dei rifugiati siriani in fuga dalla guerra, si rende conto dell'impatto dell'uomo sull'ambiente, si confronta con le difficoltà dei volontari che si dedicano agli animali in difficoltà.

Ma scopre anche un'umanità disposta ad aiutare il prossimo senza chiedere nulla in cambio, e l'utilità che possono avere i social network. Con l'arrivo di Nala infatti i profili social di Dean diventano sempre

Dalla Bosnia al Covid

L'avventura di Dean e Nala è diventata anche un libro: *Nala's World*, in Italia *Il viaggio di Nala*, pubblicato da Sperling&Kupfer (17,90 euro). Scritto insieme a **Garry Jenkins**, coautore del best seller *A spasso con Bob*, racconta nel dettaglio il viaggio di questi due amici, dal loro incontro in Bosnia fino allo scoppio della pandemia di Covid-19, che li sorprende e li blocca in Ungheria per tutto il periodo del lockdown. Il volume è corredato dalle foto scattate da Dean e dai disegni dell'illustratrice canadese Kelly Ulrich, che segue il loro percorso con la matita. Le illustrazioni si possono vedere, previa sottoscrizione, anche su **1bike1world.com**, sul quale c'è anche un elenco delle associazioni per la protezione degli animali e la tutela dell'ambiente cui sono destinati i fondi raccolti da Dean e Nala.



Un baule pieno di parole

Chiudono le sale? A Milano, Roberta e Marica non si arrendono, e con il loro Teatro Delivery consegnano spettacoli *à la carte* in piazza, nei parchi o nei cortili.



di **Alessandro Di Stefano**

«**N**oi consegniamo teatro in bicicletta». Nutrimento per la mente, in un mondo in cui si è ormai abituati a ordinare da casa il cibo. Pretendendolo a stretto giro, e pagando un prezzo irrisorio (vista la comodità di aprire la porta e trovarsi sull'uscio un piatto caldo). Ci provano due donne, a scardinare questa logica e rivendicare diritti che sono di tutti. Dando il giusto peso al lavoro e alla cultura.

Loro sono **Roberta Paolini**, 48 anni, e **Marica Mastromarino**, 27 anni, attrici e professioniste del mondo dello spettacolo: dal 6 dicembre scorso hanno iniziato a pedalare in lungo e in largo per Milano, spingendosi anche in provincia, per recitare spettacoli teatrali ordinati a domicilio e consegnati nei cortili e nei parchi. «Il nostro **Teatro Delivery** offre tre tipi di menu: il bianco, il rosso e il menu speciale per i bambini», spiegano a *BC* a fine rodaggio, quando sono

■ Roberta (a sinistra) e Marica si sono conosciute ai tempi del primo lockdown quando da volontarie, nella Brigata Franca Rame, portavano aiuto alle famiglie in difficoltà.

già 50 le performance eseguite in poco più di un mese di attività. Ma perché scegliere la parte dei rider? «Il parallelo per noi è stato spontaneo: il teatro è cibo, anche se finora non è mai stato considerato tale dalle istituzioni».

RISCATTO DI CATEGORIA

L'esperienza di Teatro Delivery parte da una scintilla imprevista, come spesso accade nel mondo dello spettacolo. «L'ispirazione è nata – spiega Marica – da una chiacchierata tra Roberta e **Ippolito Chiariello**, attore leccese che fa, per sua definizione, barbonaggio teatrale». Da lui è partita questa idea di far girare il teatro e reagire al lockdown dei luoghi della cultura. E ha trovato terreno fertile nella Capitale del Teatro, come almeno la conoscevano fino allo choc della pandemia, la città di Dario Fo e Franca Rame, la città dei grandi palcoscenici e della cultura popolare diffusa

LE LORO PROPOSTE SPAZIANO DA DARIO FO ALL'INFERNO DI DANTE PASSANDO ANCHE PER LE FILASTROCCHHE DI GIANNI RODARI

da Giorgio Gaber e Enzo Jannacci.

«Per me – confida Marica – il lockdown è stato davvero pesante. Lavoro da tre anni e, a marzo 2020, avrei dovuto iniziare un mese di spettacolo al Piccolo di Milano. Teatro Delivery mi ha tirato su quasi fossi un burattino». Lei e Roberta si sono conosciute in piena pandemia, in quella **Brigata Franca Rame** che durante il lockdown consegnava pacchi alimentari alle famiglie in difficoltà; e già

li avevano fatto un primo progetto di teatro a domicilio per le stesse famiglie. Portare il loro Teatro Delivery in giro per una città ancora chiusa e impaurita ha rappresentato così il simbolo di una categoria che non si è rassegnata, che si ribella alla scarsa considerazione per la cultura che, alla fine, rischia di ripartire per ultima dopo un anno e più di chiusura. «Sono stati mesi difficili – aggiunge Roberta – quando abbiamo cominciato mi sono sentita viva. Non volevo farmi passare il mondo davanti».

PEZZI DI REPERTORIO

Marica e Roberta, al momento di mettersi a cucinare i loro spettacoli, hanno utilizzato **il potere dei social** per dire a un sacco di persone che, in città, qualcuno aveva preso a cuore il loro digiuno teatrale. «Nei nostri menu abbiamo pezzi di repertorio, recitiamo *l'Inferno* di Dante, testi impegnati e scritti di pugno.



Poi c'è il menu per i bambini, che consegniamo e recitiamo insieme: dentro c'è *La fame dello Zanni*, un adattamento del *Mistero Buffo* di Dario Fo, e il remix di filastrocche di Gianni Rodari». La gente chiama e loro arrivano: a volte in coppia, a volte da sole. Il loro è certamente, in senso lato, anche un teatro di protesta. «**Ci sentiamo ignorati**, esattamente come i rider» lamenta Roberta. Ci ricorda con rabbia l'espressione del premier Conte quando, riferendosi in conferenza





stampa ai professionisti dello spettacolo, usò l'espressione "gli artisti che ci fanno tanto divertire". E, assicura, «sono pochissimi i teatri che hanno ricevuto i fondi da destinare ai lavoratori dello spettacolo». Nella Milano che disegna ciclabili d'emergenza e zone 30, il Teatro Delivery può essere anche un'utile cartina tornasole per capire se la città sia o meno sulla giusta strada. «Da buona ferrarese – precisa Roberta, senza nascondere l'orgoglio delle proprie origini bike friendly – penso che la bici ci permetta di raggiungere gli spettatori in modo facile ed ecologico. Purtroppo a Milano noto ancora aggressività da parte degli automobilisti. È una città che sta cercando di andare in bici, ma secondo me ancora non ci crede del tutto». Condizione che molti suoi colleghi in sella potrebbero confermare. Ma da tanti anni la bicicletta ha trainato cambiamenti sotto la Madonnina, rimodellando spazi e abitudini.

■ Nelle immagini, alcune esibizioni delle due attrici: cortili, strade chiuse, parchi cittadini sono il loro palcoscenico. A sinistra, i libretti di scena spuntano dalla classica borsa da rider.

SCENE DI STRADA

Finora gli spettacoli di Teatro Delivery si sono sempre svolti all'aperto, nelle piazzette, nei parchi pubblici o nei tantissimi cortili che a Milano sono palcoscenici naturali. «Anche se non siamo in un teatro – ammette Roberta – è come se, ogni volta, si creasse una bolla. C'è la stessa magica connessione tra noi e chi ci guarda». Legame che, nonostante negozi e centri commerciali aperti a singhiozzo, non si è più ritrovato nei teatri per tanti, troppi mesi. «Molti piccoli spazi chiuderanno – conclude Marica, con rammarico – e i grandi teatri saranno con l'acqua alla

gola. Lo stesso vale per artisti e lavoratori autonomi. Se il nostro paese non cambia mentalità la vedo davvero dura. Bisogna salvaguardare le persone. Dal basso, però, qualcosa si può sempre fare: nel nostro caso, consegnando teatro a domicilio».

Uno degli aneddoti più belli di Teatro Delivery? Marica ci pensa, poi racconta di getto. «Eravamo a Segrate, pioveva e non trovavamo un posto dove iniziare lo spettacolo. Così ci siamo spostati nel sottopassaggio, pieno di graffiti e con i treni che ci passavano sopra la testa. Lì ho recitato tre canti dell'Inferno: il sound design era magnifico».



Un menù 'à la carte'

Il Teatro Delivery funziona proprio come quello dei ristoratori, la pagina facebook curata dalle due attrici (**Teatro Delivery Milano**), espone un menù con tutte le pièce al momento disponibili e il relativo costo (sotto forma di "donazione liberale"). Si parte dagli 8 euro della *Locandiera* (ma è ben precisato che si tratta di una rivisitazione della casa), si sale a 10 per una *Nascita di W* ripresa da Stefano Benni, le singole portate non superano mai i 15 euro tranne che per una produzione originale del duo, *Seren sarà, sarà seren* (che viene 20 euro). Per appetiti (teatrali) più robusti c'è un *Pacchetto Inferno* (tre proposte, in sequenza, a 30 Euro), e **due menù speciali** (un remix di Dario Fo, uno di Rodari), ciascuno a 40 euro. Chi ordina può anche proporre alle due attrici il testo (che sia una commedia, una raccolta di poesie) su cui lavorare; in questo caso, a condizioni da concordare. L'ordine minimo per la consegna è 20 euro: ma, con spirito solidale (e sulla fiducia) si precisa che "per le famiglie che non hanno la possibilità economica per fare una donazione il servizio sarà gratuito". Il menù riporta anche tutti i requisiti richiesti per una rappresentazione nel pieno rispetto delle normative Covid. Oltre che su facebook, si può entrare in contatto via mail (usca.milano@gmail.com) o Instagram.



Carosello fiorentino

Tra visioni e strettoie, surplace e accelerate, sharing che traballano e carceri che aggiustano, ecco la città che pedala. Sognando la Bicipolitana e la highway per Prato.

di **Edoardo Semmola**

C'è la pedalata a ritmo afro-beat: l'incessante tamburellamento delle natiche che regalano buche e mattonelle sconnesse del quadrilatero romano e dei quartieri d'Oltrarno. Quella in crescendo springsteeniano appena

metti il naso fuori dal centro lungo i rettilinei in direzione sud a Gavinana. Dove lanciarti e accelerare come «evasi dalle gabbie verso l'autostrada». E allora sì che ti senti *Born to run*. C'è la corsa sincope per Campo di Marte, con i suoi

microscopici saliscendi che a piedi nemmeno te ne accorgeresti, e la possibilità di inerparsi fino a Fiesole. **A saltelli sulle piste dei lungarni** fino al TuscanHall, direzione Pontassieve.

E poi le opzioni avventurose: imboccare via dei Renai dalle Cascine verso nord-ovest e immaginarsi di essere Diego Abatantuono e Fabrizio Bentivoglio a pedalare nel Sahara come in *Marrakech Express*. O perdersi lungo l'altra sponda dell'Arno, verso l'Argingrosso, ed entrare





in un film di Tim Burton tra il fango e le pozzanghere di una parte di Firenze dark che gli automobilisti non conosceranno mai, in quel degrado post-sovie-



tico di un sentiero – chiamarlo pista ciclabile sarebbe blasfemo – che punta verso Signa.

IDEA BICIPOLITANA

Concediamoci un'iperbole di partenza: manca solo di poter pedalare a un'angolazione di 45 gradi verso la luna come i bambini in *E.T.* di Spielberg. Perché per il resto, chi ama scorrazzare a dorso di sellino a Firenze ha a disposizione tutto ciò di cui l'immaginazione ha bisogno. Mal di schiena compreso, per un manto stradale che troppo spesso è una barzel-

C'È UN PIANO BARTALI PER METTERE IN RETE LA CITTÀ. MA PROCEDE A VELOCITÀ DA PEDONE

letta. E quando finalmente **il progetto della Bicipolitana** sarà qualcosa di più di un'idea, sarà tangibile, anzi pedalabile, e quando l'immaginifica "superstrada ciclabile" di 38 km tra Firenze e Prato diventerà realtà, forse ancora i paragoni con le città emiliane saranno esagerati, ma ci avvicineremo un po'. Il progetto di Bicipolitana o "piano Bartali" per collegare i quattro punti cardinali attraverso una rete di piste alcune esistenti e altre da completare, come tra Bagno a Ripoli e l'aeroporto, lungo via Baracca e via Pistoiese, o via Scipione Ammirato dall'altra parte, stuzzica la fantasia ma per adesso solo quella. Perché si sviluppa a velocità che sono più da pedone che da bici. A oggi si compone di 95 km di piste (già



■ In apertura, l'iconico Ponte Vecchio dove le bici (qui sopra) vanno condotte a mano. Qui a fianco, uno spezzone di ciclabile sull'Arno e, a sinistra, tour per turisti in centro storico.

IL COLLEGAMENTO CICLABILE CON SANTA MARIA NOVELLA? DA ANNI INVOCATO, TUTTORA LATITANTE

ciclabili. Altri 15 sono in fase di realizzazione ma i fondi sono già stati stanziati. I numeri dicono molto ma non tutto: perché da anni Greenpeace, Fiab e altre organizzazioni ambientaliste protestano per le tante interruzioni sul percorso – una **pista ciclabile a singhiozzo** la possiamo chiamare comunque ciclabile? – e ci sono esempi come via Ridolfi alla Fortezza da Basso e via di Novoli all'altezza del centro commerciale San Donato che gridano vendetta. Anche perché basterebbe così poco per porvi rimedio. Per non parlare del tuttora latitante ma da anni invocato collegamento ciclabile con la stazione di Santa Maria Novella, snodo nevralgico di tutta la viabilità fiorentina. Che la parola "bicycle" pare non sapere nemmeno dove stia sul dizionario.

CANTIERE PRATO

Quella per Prato è la pista più complessa in termini infrastrutturali – viadotti e sovrappassi, anche un sottopasso – ma almeno attraverserà solo zone libere dai centri abitati. E godrà, promettono, di un asfalto speciale. Un investimento di 37 milioni. Il primo lotto finito entro la fine del 2022, almeno fino a Sesto Fiorentino e Calenzano.



■ Sopra, biciclette e pedoni nella Ztl, il Duomo sullo sfondo e - a destra - tra le bici della cooperativa Ulisse nel carcere di Sollicciano. A fianco, le consegne di CycloLogica. Sotto, percorsi ciclopeditoni al Parco delle Cascine.

La Firenze ciclabile è una realtà. Con le sue contraddizioni e le sue lacune, ma è anche un microcosmo di invidiabile biodiversità e rappresenta un investimento economico di 10 milioni di euro solo negli ultimi cinque anni. Ma la Firenze ciclabile attende appunto «un cambio di passo» come auspica e in qualche modo promette l'assessore alla Mobilità di Palazzo Vecchio **Stefano Giorgetti**. La svolta paradossalmente l'ha data l'avvento della tramvia dieci anni fa. Il ritorno,



dopo mezzo secolo, a un'idea di trasporto urbano che non fosse su gomma. «Il mondo delle due ruote e in particolare la Fiab – ricorda Giorgetti – ci fece notare che avevamo perso un'occasione: quella di creare al fianco della linea tramviaria anche un potenziamento di quella ciclabile». Hanno «imparato la lezione» e ora «tutte le nuove tramvie saranno affiancate sempre da percorsi ciclabili».

PROGETTI SOLIDALI

L'elemento 'social', di aggregazione e condivisione, è costellato di poche ma coese realtà. Dalla **critical mass** al centro sociale Cpa Firenze Sud, dalla **cooperativa Ulisse** alle escursioni tematiche, spesso rivolte ai turisti stranieri, ai gruppi **CycloLogica** e **Corro** che propongono consegne a domicilio. Da 20 anni esatti Ulisse





lavora con e nel carcere di Sollicciano con i progetti Milleunabici e Piedelibero. Riparano le biciclette abbandonate. E lo fanno molto bene. Le vendono anche, sono diventati un brand che funziona, un mercato in ascesa. **Il bike sharing è stato un flop:** dopo una partenza sprint, Mobike non ha saputo mantenere la qualità dei mezzi su piazza. E gli utenti non le hanno dato una mano, dimostrando incuria e poca sensibilità. GobeBike è durata ancora meno. E ora per moda tutti vogliono noleggiare solo i monopattini.



LUNA PIENA

L'unica ciclofficina sociale esistente è la **Brugola Rossa del Cpa**. Di Bike caffè nemmeno a parlarne. Ci si incontra allo hub ambientalista **EcoEquo** nel complesso delle Murate e al circolo Arci delle Porte Nuove. Ma anche in piazza Santissima Annunziata l'**ultimo giovedì del mese** alle 18.30 per la critical mass. «Senza organizzatori né responsabili, così, spontaneamente. L'ultima volta – racconta **Michele Mastrosimone** della Cicloteca di via Lulli che della critical mass fiorentina è uno degli storici punti di riferimento – c'era solo una ventina di persone, altre volte oltre duecento». Poi ci sono le

«pedalate di luna piena» riservate solo alle ragazze. **Massimo Boscherini** che di Firenze Ciclabile è stato anche presidente, cura visite guidate a tema: il 25 aprile tra i luoghi della Liberazione, Campo di Marte per l'eccidio, Villa Triste delle tristi torture fasciste, il Salviatino dove fu ucciso il filosofo Giovanni Gentile. E un percorso dedicato alle trasformazioni della città all'epoca dell'architetto Giuseppe Poggi, l'artefice del "look" che Firenze si concesse quando diventò capitale d'Italia nel 1865. Colui che ha abbattuto le antiche mura per creare i viali appunto. Proprio i viali che oggi i ciclisti vorrebbero percorrere in sicurezza.

Fiab Firenze Ciclabile. Dal bike to work alle escursioni con il Fai

Presieduta da Luca Polverini, e nata nel 2017 dalla fusione di due associazioni, Città Ciclabile attiva dal 1997, e Firenze in bici fondata nel 2005, **Fiab Firenze ciclabile** ha quattro sezioni distaccate: a Scandicci, Bagno a Ripoli, Sesto Fiorentino e Castelfiorentino. Un'altra, Figline in bici, nel Valdarno, si è staccata per diventare associazione a sé. Due i binari su cui lavora l'associazione: il ciclo-attivismo per sensibilizzare le persone, ma soprattutto la politica, alla vivibilità ciclabile, e una componente cicloturistica molto attiva finché il Covid lo ha permesso. **Conta quasi 600 iscritti.** «Ci sentiamo un po' come i sindacalisti di chi usa la bici», scherzano. Sono riusciti a mettere in piedi progetti di bike to work insieme ai mobility manager di alcune aziende come il Nuovo Pignone a Firenze Nova e la farmaceutica Eli Lilly a Sesto. Esperimenti come la merenda premio per chi va al lavoro in bici hanno riscosso successo. Come a metà maggio l'iniziativa Bimbinbici per le scuole. Meglio di tutti è riuscito a far breccia nell'interesse dei fiorentini **Ciclisti**

illuminati, campagna di sensibilizzazione natalizia dove si regalano lucine a led in Borgo la Croce all'imbocco di piazza Beccaria. Nel 2020 hanno potuto farne una versione solo virtuale con una caccia al tesoro attraverso cui trovare dei buoni spendibili nei negozi convenzionati, tramite la pagina Facebook dell'associazione. E hanno fatto un accordo con il Fondo Ambiente Italiano per organizzare in bici le visite per le Giornate Fai di primavera. **www.firenzeciclabile.it**





SHERPA. Utili per viaggiare, ma non solo: le borse da bikepacking si stanno ritagliando il loro spazio anche in città tra i commuter, soprattutto per la loro praticità. E poi perché sono “cool”. Come la Expedition Frame Pack, borsa da telaio in diverse misure (da tre a sei litri) fatta con tessuto resistente ai graffi e soprattutto all'acqua (ma allo stesso tempo traspirante). Come nel caso dei lunghi viaggi, le borse da telaio sono comode anche perché non spostano i pesi e gli equilibri della bicicletta.

APIDURA (da 99,50 euro)

Vestire la bici

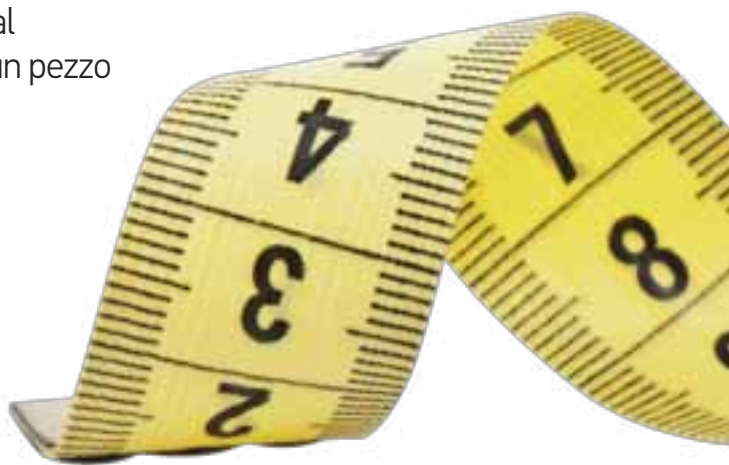
Più capiente, più visibile, più comoda. Tra optional e imperdibili, un corredo che fa di ogni bicicletta un pezzo unico, a misura di gusti e necessità.

di **Andrea Guerra**



IN COMPAGNIA. Volete condividere una pedalata con il vostro amico a quattro zampe? La cesta da bicicletta Trixie si fissa al portapacchi e si usa anche come trasportino. È disponibile in due misure ed è dotata, oltre che di elementi riflettenti, anche di un inserto estraibile imbottito in peluche. Fido starà al caldo e anche bello comodo: e per evitare che decida di saltare fuori, c'è un guinzaglio corto che vi consentirà di pedalare senza troppe preoccupazioni. Ha anche una pratica copertura di rete e può accogliere cani (o gatti) fino a sei chili di peso.

TRIXIE (64,99 euro)



RIFRANGENTE. Essere visibili, quando scende la sera, come anche nelle primissime ore del giorno, è fondamentale. E allora la bici si può vestire anche per diventare luminosa. Gli inserti rifrangenti sono sempre benvenuti. Il Nastro Fluo vi aiuterà a “mettere in bella vista” anche il vostro manubrio. È antiscivolo, pensato anche per le prestazioni più sportive, e si può applicare ai manubri da pista, strada e bullhorn. È traforato, per garantire grip e traspirabilità, ed è realizzato con vari strati, così da essere confortevole. Il kit comprende due tappi fluo.

CINELLI (34 euro)





IN CARICA. Non di peso eccessivo, s'intende. Ma di energia. Perché se amate i lunghi viaggi in solitaria, se amate le avventure in stile outdoor e soprattutto se vi piace campeggiare tra i boschi o in riva ai laghi, allora un kit di pannelli solari potrebbe fare al caso vostro per ricaricare i vostri device (soprattutto il Gps, nel caso vi serva per non perdere la traccia). Il modello Nomad 20 (da 20 watt) è pieghevole e quindi pratico e pesa meno di un chilo. Voi pedalate senza problemi, il kit farà il resto quando vi serve.

GOAL ZERO (179,90 euro)



ADRENALINA. È stato concepito soprattutto per le mountainbike, per trasmettere l'amore per la vita all'aria aperta e la passione per la bicicletta ma anche quel pizzico di adrenalina che le ruote larghe danno. Ma è ottimo anche per un uso più cittadino. Kids Ride Shotgun è concepito per bambini di età compresa tra due e cinque anni e si regola comodamente in base alle geometrie del telaio. È pratico e soprattutto divertente, non solo per il vostro passeggero, ma anche per voi, che sentirete di condividere maggiormente la vostra pedalata. Si può acquistare, a parte, anche il manubrio che assicura maggiore stabilità.

**KIDS RIDE SHOTGUN
(155 euro)**

CON UN OCCHIO IN PIÙ. Quando si pedala bisogna avere una decina di occhi. E anche uno che guardi indietro non sarebbe affatto male. Soprattutto in città o durante un viaggio. Lo specchietto Eyelink ha una scocca in carbonio, si ripiega su se stesso e si aggancia alle manopole dei freni dei manubri drop bar. Pesa 75 grammi e il sistema Panoramic Mirror vi consentirà di avere una visuale ampia, per non perdere mai di vista anche i possibili pericoli che arrivano alle vostre spalle.

SELLE ITALIA (da 79,90 euro)



AL CALDO. È un sistema che è stato testato in situazioni estreme, quindi non ci sono molti dubbi sul fatto che funzioni (e sia utile) anche per chi si sposta in città e fa bike to work. Polar Plug è un kit di due connettori a batteria che vengono caricati tramite Usb e si infilano nella parte terminale del manubrio, proprio sotto le manopole, per scaldarle fino a 40 gradi. Funzionano sia con manubri in carbonio che in alluminio. Il diametro interno minimo della barra è 17,5 mm. Si ricaricano in due ore, anche dal pc e garantiscono una autonomia di circa cinque ore. Si attivano con un pulsante e, in 15 minuti, addio mani ghiacciate.

POLAR PLUG (da 83 euro)



SCAFFALE

Avventure in Patagonia



Il fascino di un territorio agli estremi del mondo, **il calore di un viaggio che lega padre e figlio**, il sapore di una promessa realizzata, 40 anni dopo. C'è tutto questo in *Carretera Austral* (Ediciclo, 224 pagine, euro 17,50), diario di un'esperienza in bicicletta nella wilderness della Patagonia cilena. E c'è, per chi lo ha seguito negli anni, fatti di tanti viaggi e tanti libri, il racconto appassionato e ricco di notazioni di **Alberto Fiorin**, che accompagna il lettore – con le parole e con le immagini – lungo i 1240 chilometri di un'avventura in un territorio affascinante.

Un viaggio che lo ha portato a pedalare con il figlio Fausto e il fidato amico Dino tra fiordi e vulcani, foreste impenetrabili e la maestosa cornice della Cordigliera andina.



Emilia, mtb tra le sorgenti nel Parco dell'Appennino

All'interno del Parco Nazionale dell'Appennino Tosco-Emiliano si snoda per 60 chilometri di sentieri e sterrati un trail di grande fascino, a misura di mountain bike. Si chiama **Alta Via delle Sorgenti**, e si trova in buona parte all'interno della provincia di Reggio Emilia. Punto di partenza ottimale per affrontarlo è il borgo appenninico di **Cerreto Laghi**, dove è disponibile un noleggio attrezzato per e-bike e dove è possibile prenotare anche la compagnia di guide diplomate e certificate. Una puntuale segnaletica, le cartine e l'app **Sentieri Appennino** consentono anche di muoversi in autonomia, programmando una escursione o una *randonnée* con più tappe, tra faggeti, castagneti, sorgenti e laghetti.

Info: parcoappennino.it

VALTELLINA: LUNGO L'ADDA TRA VIGNETI E CASTELLI

Il paesaggio è quello imponente delle Alpi lombarde, il percorso è quello docile di una vallata ampia, segnata dal corso del fiume Adda. E il contorno è quello di un territorio integro e ricco di cultura e di tentazioni enogastronomiche. Parliamo della Valtellina, new entry nel catalogo delle proposte Jonas, che invita a una settimana di pedalata a ritmo lento: la formula è quella del viaggio di gruppo con accompagnatore, le partenze previste il 7 giugno, il 5 luglio, il 2 agosto, il 6 settembre. Base per la scoperta della media valle è Sondrio. Da lì si pedala ad anello prima nell'incantevole scenario delle pendici terrazzate a vigneto, poi tra borghi antichi, castelli e chiese del versante retico della Valtellina; si allunga poi il chilometraggio (mai sopra i 50 km al giorno) seguendo la ciclabile del Sentiero Valtellina in direzione di Morbegno e poi di Tirano. Visite e degustazioni accompagnano tutte le giornate. E con la **formula RiParti**, Jonas offre la possibilità di modificare senza alcuna penale i programmi di viaggio scegliendo tra tutte le date e le destinazioni in catalogo.

Info: tel. 0444 303001 – jonas.it



Roma a pedali: un gioco con gli itinerari di Urban Bike Adventures

In una Roma che si fa più ciclabile, ecco l'interessante proposta di un nuovo 'cicloturismo urbano'. Arriva dal team di Foxtrail, i fondatori di *U.B.A Urban Bike Adventures*, che hanno messo a punto una formula fruibile lungo tutto l'anno: un sistema di percorsi interattivi permanenti in bicicletta per scoprire in modo ludico e originale la città. I partecipanti si prenotano per seguirli in autonomia, da soli o in piccoli gruppi (max 8 persone). Ogni percorso (durata un paio d'ore) prevede 8-10 stazioni permanenti; una app dedicata guida a tutte le soste e, in una sorta di caccia al tesoro, spiega come raggiungere in bici la tappa successiva, su percorsi ciclabili o poco battuti dal traffico.

Per darvi un'idea, tra i primi percorsi disponibili c'è *Avventura nel Castello*



(13 chilometri da Porta Pia a un castello alle porte di Roma attraversando il Parco dell'Aniene), oppure *Missione Tre Ville*, che partendo da Porta Pinciana esplora i siti storici di Villa Borghese, Villa Ada, Villa Glori, utilizzando soltanto



ciclabili e parchi della città.

Tutti gli itinerari di Urban Bike Adventures sono percorribili sia con bici propria che con un mezzo a noleggio (che viene reso disponibile alla partenza).

Info: 06 21127737 - foxtrail.it



A contatto con la natura a DISTANZA da tutto quello che non vuoi

Scegli una vacanza lontana dalla confusione, dai soliti luoghi e dal turismo di massa, ma vicina al tuo stile di vita.

Immergiti **nella natura e nelle emozioni** di una vacanza da condividere **con chi vuoi.**



@jonasvacanza | tel. 0444 303001

jonas.it



I tesori della Sponda magra

La riva lombarda del lago Maggiore offre una rete invidiabile di strade secondarie, siti naturalistici e patrimoni d'arte. Una ricchezza che si svela al ritmo lento della bicicletta.

di **Lorenzo Franzetti**

La chiamano la “Sponda magra” ma è un termine fuorviante, se pensiamo alle ricchezze nascoste che può offrire. È la riva lombarda del lago Maggiore, in provincia di Varese, e offre opportunità che meritano una piccola ciclovacanza: un territorio che non ostenta i suoi tesori ma li svela a chi li va a cercare, scoprendoli nella loro bellezza e autenticità grazie al ritmo *slow* dei pedali.

La Sponda magra, infatti, ha un entroterra ricco di al-



ternative, quasi tutte poco conosciute, e dà la possibilità di muoversi su strade secondarie, allontanandosi il più possibile da statali e provinciali. Sesto Calende, **dove il lago si stringe a sud nel fiume Ticino**, o Laveno Mombello, 25 chilometri più a nord, sono i punti di partenza ideali per chi sceglie di arrivare in treno. A Sesto si arriva in bici anche da Milano seguendo la pista che costeggia il Naviglio Grande e risale lungo il Villoresi e il fiume Ticino, uno scenografico itinerario quasi tutto fuori dal caos del traffico. Sesto Calende è una cittadina piuttosto vivace, con snodi trafficati che richiedono prudenza e attenzione. In pieno centro, nelle vicinanze del lungofiume, si trova il Museo Archeologico, uno dei più importanti in Italia per chi ama l'età del Ferro. Da qui è possibile risalire la Sponda

magra verso Angera, con tratti di piste ciclopedonali e con la possibilità di allontanarsi dalla strada provinciale attraverso la frazione di Lisanza e poi sulle strade sterrate e un po' fangose che portano a scoprire l'**Oasi naturalistica della Bruschera**, un paradiso naturale con vista splendida sul golfo di Angera.

Su Angera e sul golfo domina la Rocca Borromeo, simbolo delle grandi signorie milanesi medioevali, in particolare quella dei Visconti, e della gloria della famiglia Borromeo. All'interno, **gli antichi affreschi della Sala di giustizia** sono il tesoro più prezioso; ma il castello oggi è anche Museo della bambola e del giocattolo e spazio per mostre d'arte contemporanea. Si raggiunge in bici con un'erta di 400 metri che sale dal borgo.

Angera è poi teatro di un **intrigante museo diffuso** (mappa su angera.it), un itinerario in gran parte percorribile anche in bicicletta nel centro storico e nelle piccole frazioni di Barzola e Capronno, che si trovano a una manciata di chilometri e si raggiungono su strade silenziose, immerse nel verde. Da questi borghi si possono raggiungere altre località tutte da scoprire: a Taino, per esempio, vale la pena di fare una sosta al Parco dei Quattro Punti Cardinali, una balconata panoramica sul Verbano, le Alpi e il monte Rosa, segnata da un monumento realizzato da Giò Pomodoro.

CASE D'ARTISTA

Pedalando nel verde da Capronno, oppure attraversando la piana di Taino, è possibile risalire verso Osmate, sul piccolo

LA CICLABILE CHE ORLA IL LAGO DI COMABIO OFFRE UN TRATTO SU PALAFITTA A FILO DELL'ACQUA



lago di Monate, e proseguire fino a Comabbio, che dà il nome all'omonimo lago, orlato da una pista ciclopedonale. L'intero anello misura una dozzina di chilometri ed è davvero suggestivo, immerso nella natura e, per un tratto, realizzato su una palafitta che emerge dall'acqua. Alla ricerca di piccoli tesori d'arte, a Comabbio si trova per esempio **la casa dell'artista Lucio Fontana**, sede di eventi e mostre. Sempre per gli amanti dell'arte moderna, sulla ciclabile, all'altezza dell'abitato di Corgeno, si trova il museo atelier dello scultore **Mario da Corgeno**.

È una ciclopedonale molto frequentata, se si vuol pedalare più rilassati è meglio evitare i giorni festivi: lo stesso vale per chi volesse raggiungere la pista del lago



■ In apertura, la Rocca d'Angera vista dal lago.
A fianco, sosta nel verde a Villa Quassa.
In alto, la ciclopedonale sul lago di Comabbio.

DEVIAZIONE D'OBBLIGO, UNA SCALINATA SCENDE ALL'EREMO DI SANTA CATERINA, MONASTERO AGGRAPPATO ALLA ROCCIA, VISTA LAGO

di Varese, alla quale ci si congiunge percorrendo un tranquillo sterrato dall'abitato di Varano Borghi, oppure attraverso le strade ondulate che attraversano il borgo di Inarzo e scendono a Cazzago Brabbia. In entrambi i casi, **si attraversa la Palude Brabbia**, una delle aree naturalistiche più importanti e suggestive della provincia di Varese, gestita dalla Lipu e visitabile liberamente: le sterrate e i sentieri che conducono ai capanni di osservazione sono accessibili alle biciclette, facili da percorrere, ma in alcuni periodi dell'anno piuttosto fangosi.

Dalla ciclopeditale del lago di Varese ci si collega al lago Maggiore passando



Il Varesotto, terra di laghi, fiumi e ciclopeditali

Oggi la provincia di Varese dispone di quasi 200 km di piste, in un contesto paesaggistico e ambientale notevole. Oltre agli anelli del lago di Varese e del lago di Comabbio, ricordiamo le ciclopeditali da Laveno a Cittiglio, in Valcuvia da Cuveglio a Luino, dalla Valcuvia fino alla Valganna, quella più recente che da Besozzo arriva al lago di Varese. **Tra quelli in completamento:** la ciclabile della Valle Olona, che mette in comunicazione la Svizzera con Busto Arsizio e Castellanza, la pista che dalla Valganna porterà a Varese e quella che da Sesto Calende arriverà al lago di Varese.

Buone ultime, ma **molto attese**, sono due ciclopeditali nell'area della Sponda magra. Il futuro collegamento da Sesto Calende a sud e Laveno Mombello a nord, costeggiando il lago Maggiore, è in fase di progettazione e ha già **uno stanziamento di 10 milioni** di euro di Regione Lombardia. In fase di progettazione, con il coinvolgimento del Centro di ricerca della Comunità Europea, c'è poi il collegamento tra lago Maggiore (da Ispra) e lago di Varese (all'altezza di Biandronno).

La provincia di Varese si sta dimostrando dunque molto sensibile agli investimenti a favore del cicloturismo: è ancora un po' **in ritardo lo sviluppo di una mobilità ciclistica pensata per gli spostamenti dei residenti**. Va tenuto conto che i progetti in corso, ciclopeditali, possono condizionare l'uso di alcuni tra questi percorsi da parte dei ciclisti, soprattutto nei giorni festivi. Una **potenzialità ancora non valorizzata** è infine il lago Maggiore nella sua totalità. Un grosso freno è la difficoltà di unire le forze di più soggetti amministrativi e politici, in un bacino che tocca due regioni (Lombardia e Piemonte), tre province (Varese, Novara e Verbania) e due nazioni (Italia e Svizzera - Canton Ticino).

dall'abitato di Biandronno (che sorge di fronte all'Isolino Virginia), rientrando verso Travedona Monate e poi fino a Cadrezzate, per scendere a Ispra. Fuori dall'abitato, nel verde, il Centro di Ricerca della Comunità Europea ospita migliaia di ricercatori stranieri; strade secondarie costeggiano il lago, attraversando il **parco della Quassa**, lungo un itinerario breve ma splendido, fuori dal traffico e in parte sterrato, fino a Ranco.

Proseguendo verso Nord, Laveno Mombello dista da Ispra una decina di chilometri lungo la provinciale, a volte traffi-





■ Qui sopra, il complesso monastico di Santa Caterina del Sasso, visto dall'acqua. Si raggiunge dalla provinciale che collega, sulla Sponda magra, Leggiuno e Laveno. Sotto, sulla ciclabile del lago di Varese e, a destra, lo scenario della Palude Brabbia, oasi Lipu.

cata. Da non perdere, a Leggiuno, la deviazione per l'**Eremo di Santa Caterina del Sasso**: un'antica chiesa romanica e un piccolo complesso monastico aggrappato alla roccia e affacciato sul lago racchiude una leggenda suggestiva e tesori d'arte che valgono il prezzo del biglietto. Ci si arriva, bici legate al parcheggio, per una scalinata ripida vista lago o con un ascensore scavato nella roccia. Poco oltre, a Cerro, il **Museo della ceramica nell'antico palazzo Perabò** tramanda una tradizione, fiorente e redditizia tra Otto e Novecento nell'area di Laveno. Evitando la provinciale si può allungare per le tante stradine secondarie, anche sterrate, che risalgono ondulate vicino al lago tra Bozza di Brebbia e Monvalle e piegano poi verso l'entroterra attraversando Leggiuno, Sangiano (la località

che diede i natali a Dario Fo) e Mombello. Da Laveno (capolinea dei treni che partono da Milano Cadorna), proprio alla stazione ferroviaria, parte una ciclopedonale che termina a Cittiglio, ma che, dopo un breve tratto su strada, consente di raggiungere Luino percorrendo un'altra pista che segue la Valcuvia.

LE VALLI VARESINE

Se l'area racchiusa tra il lago Maggiore e quello di Varese, tra Sesto Calende e Laveno Mombello, è perfetta per il cicloturismo più *slow*, molto adatto anche alle famiglie e a chi preferisce percorsi ondulati e rilassanti, risalendo, invece, verso nord e verso Varese, ci si addentra nelle valli varesine che consentono di osare con **percorsi per gambe allenate** ma che, magari con una buona e-bike, raggiungono bellissime località panoramiche, passi e cime di effetto scenico: dal Campo dei Fiori al passo del Cuvignone, dall'Alpe Tedesco a Montegrino.

Insomma le opportunità e la varietà di percorsi sono notevoli, la Sponda magra, nonostante la costruzione di piste ciclabili sia in ritardo rispetto al resto della provincia di Varese, si prende la sua rivincita con una rete di strade poco conosciute che vi apriranno un mondo fatto di paesi che sembrano addormentati o fuori dal tempo, ma che in sella alla bici sono alquanto suggestivi da attraversare: da Mercallo a Osmate, da Cadrezzate a Brebbia, da Taino a Travedona, è tutto una piacevole scoperta. ●

Mangia Bevi e Bici: ora è permanente

L'area della **Sponda magra**, tra Laveno Mombello e Sesto Calende, da un decennio è il cuore di **Mangia, Bevi e Bici**: una pedalata di gruppo che ogni anno propone percorsi inediti alla scoperta di strade dimenticate, monumenti e tesori d'arti semisconosciuti, paesaggi naturali e prodotti tipici. L'evento, nato nel 2011 e ormai molto popolare, è la base di un progetto che prevede alcuni percorsi permanenti: **dal 2021 saranno fruibili tutto l'anno** con iscrizione e pagamento di una quota (con bici propria o a noleggio) e con l'abbinata tra itinerari culturali e naturalistici e degustazioni di qualità. Una rete di piccoli produttori di formaggi, salumi, legumi, zafferano, vini, grappa e molto altro si affianca con entusiasmo al lavoro della Bottega del Romeo di Ispra, punto di riferimento per il cicloturismo nella zona e ideatore dell'iniziativa.

Per informazioni:
bottegadelromeo.com





Per valli veronesi

Un anello dai due volti a est della città scaligera. Andata a saliscendi tra le ondulazioni del territorio, fino al borgo e al castello di Soave; ritorno in pianura, l'Adige a vista.

di Bepo Merlin

Non per contraddire il grande Bardo di Stratford, ma anche fuori dalle mura di Verona c'è mondo.

Quello a est della città, perfetto per una giornata in bicicletta, ha il profilo dolce di una sequenza di sei vallate ricche di storia, natura, soste del gusto. La **Valpantena** vi fa scoprire reperti romani, tra cui il bell'ipogeo di Santa Maria in Stelle conosciuto come Pantheon, la **Valsquaranto** è adagiata sulle celebri risorgive di Montorio Veronese, la **valle di Marcellise** è

■ Sopra, colline terrazzate a vigneti, da cui nasce il Soave, bianco tipico del territorio,

dominata dalla Tenuta Musella che fu dei duchi d'Acquarone (uno fu ministro del re, un altro finì assassinato ad Acapulco). E poi ci si ritrova negli scenari aperti e verdeggianti della **valle di Mezzane** e della **val d'Illasi**, per finire nella **valle di Tramigna**.

Il paesaggio pedemontano e collinare è caratterizzato da intense colture viticole, da ciliegeti e – non sorprendetevi – anche da oliveti. Castelli e ville punteggiano tutto il territorio e sono la riconoscibile icona di Soave, giro di boa e sosta d'obbligo sul nostro per-

LO CHIAMANO PROGNO: UN TORRENTE DI SOLITO A SECCO, CHE QUANDO SI RIEMPIE SON DOLORI

corso: città murata, fondata dagli Svevi al servizio dell'imperatore tedesco e abbellita dal magnifico signore scaligero Cansignorio.

TERRA DI RISORGIVE

La partenza, per chi punta a est, è dal piazzale della stazione ferroviaria di Porta Vescovo, appena fuori dall'omonima porta, da dove inizia la strada per Vicenza. Ma fedeli alle regole del buon cicloturista (mai le strade più diritte e brevi) invece di imboccare la direttissima strada regionale 11, faremo rotta a nord-est. Il castello scaligero sulla collina di Ponte Florio, fa da stella cometa e guida verso **Montorio Veronese**, un paese di antichissima origine, che sorge sopra suggestive risorgive da cui Verona Romana si riforniva di acqua potabile. Qui i signori Della Scala avevano costruito una villa, sulle risorgive più a nord, e il sommo Dante vi soggiornò a lungo. Vale la pena soffermarsi almeno il tempo di qualche fotografia.

Poi ci si orienta decisamente a sud, verso **San Martino Buon Albergo**. Con due opzioni: la romantica ciclopedonale tra due fossi, cioè canali veneziani scavati



tra il Cinquecento e il Seicento, o la stradina sotto i colli. Nel primo caso, prendiamoci il lusso di non aver fretta: la ciclopedonale, infatti, è molto frequentata da passeggiatori, soprattutto il sabato e la domenica.

L'attraversamento di San Martino Buon Albergo avviene necessariamente lungo la strada regionale, ma appena possibile la si lascia per risalire verso il colle di **San Giacomo**, che riporta già dal nome a un ritrovamento della presunta tomba dell'apostolo, in concorrenza con la sede spagnola. Gli scaligeri, probabilmente per motivi poco spirituali (i pellegrinaggi, nel Medio Evo, erano un'importante attività religiosa ma anche economica), finanziarono la costruzione di una basilica

■ Sopra, sosta vista torrente nella valle di Mezzane. In basso, il castello scaligero che domina Montorio Veronese.

L'itinerario in breve

E una variante per gambe allenate

Il percorso descritto è lungo circa 74 Km, si accorcia un po' prendendo lo sterrato in destra Adige dal ponte di Belfiore a Zevio. Non presenta particolari difficoltà altimetriche. Le Valli di Mezzane e di Illasi sono in leggerissima salita e l'unica vera salita, da Illasi verso Cazzano, è lunga circa 1,5 Km con una pendenza al 3%. Le sole difficoltà risiedono in alcuni tratti di strada trafficata (tra San Martino e Lavagno e tra Soave e Belfiore) e nei tratti sterrati. Questo il link al tracciato in dettaglio: bit.ly/3fRzxx

Chi ama le salite, può preferire una variante, nel tratto tra Verona e Soave che prevede tre strappi di grande soddisfazione (7/9% di pendenza) per scavalcare le varie dorsali collinari. Avrete così modo di guardare il territorio dall'alto e di attraversare interessanti località come Novaglie, Castagnè, Mezzane e Tregnago, per poi raccordarvi con il percorso precedente.

Tracciato: bit.ly/3cZMRCB



DAI MERLI DEL CASTELLO
IL PANORAMA SI APRE
SU DISTESE DI VIGNETI.
NASCE QUI IL BIANCO
CHE HA FATTO LA
FORTUNA DI SOAVE

in onore del santo. Poi si scopri la truffa dell'astuto contadino e la costruzione della basilica si interruppe. Ma anche così risulta impressionante per le sue dimensioni.

E da San Giacomo ecco la **valle di Mezzane**, dove ancora si vedono i segni della centuriazione romana nel reticolo di strade che la suddividono. E dove si procede per strade secondarie, un po' a zig zag, verso la **val d'Illasi**, che raggiungiamo dopo aver attraversato, a guado, il Prognò. Da queste parti, si chiama prognò un torrente secco che solo in rare occasioni si riempie parzialmente d'acqua, ma quando lo fa sono dolori.

DIALETTO TEDESCO

La Val d'Illasi è piuttosto larga verso la pianura e con il suo mosaico di oliveti, vigneti e ciliegeti ricorda molto le colline toscane. Poi la valle si restringe fino a di-

ventare uno stretto canalone e finisce contro le pendici del Monte Carega. In cima alla valle alpina c'è il piccolo borgo di **Giazza**, ultimo rifugio dei Cimbri, boscaioli bavaresi stabilitisi qui tra il dodicesimo e il tredicesimo secolo.

A Giazza si parla ancora il *Taucias gareida*, l'antico dialetto tedesco. Con tempo a disposizione e gambe buone (o una bici a pedalata assistita) vale la pena arrivare fin lassù, a mangiare la trota appena pescata dal torrente. Ma a noi, adesso, in-

teressa andare a Soave, quindi, attraversato con lentezza **Illasi**, paese che ha fatto dei muri in sasso la sua caratteristica e, dato uno sguardo alla splendida Villa Pompei, scavalchiamo la collina con una breve salitella. Dall'altra parte attende **la valle del torrente Tramigna**, che nasce da una deliziosa risorgiva al centro del paese di **Cazzano**, celebre per la ciliegia mora, e che poi prosegue, apparentemente innocuo (ma qualche anno fa ha allagato Soave e il territorio) verso la pianura. Alcuni chilometri di discesa ci portano in vista della cittadina murata.

Il centro storico di **Soave** merita una bella sosta, una passeggiata tra le merlature del castello da cui si apre il panorama sui vigneti, un colpo d'occhio alle vie prin-





■ Sopra, le mura e i vigneti di Soave. In basso a sinistra, lontani dal traffico nella valle del torrente Tramigna e in sosta a Soave, ai piedi della pretura scaligera. In alto a destra, le risorgive di Montorio Veronese. Sotto, l'abbazia di San Bonifacio.

cipali, alle chiese e ai palazzi scaligeri. Una sosta magari accompagnata da un buon bicchiere di quel vino bianco che della cittadina ha fatto la fortuna e porta il nome.

A portata di mano – tre chilometri da Soave, giusto il tempo di riprendere il ritmo – c'è anche **San Bonifacio**, meno omogenea nella trama urbana ma gemella per importanza e ruolo storico. Accoglie con l'antica e interessante abbazia



di Villanova, tappa per i pellegrini medievali che si recavano a Roma. È proprio sulla strada regionale 11, quindi facile da trovare.

C'è di che sentirsi appagati, e dopo questa ulteriore sosta la vicina stazione di San Bonifacio consente un comodo ritorno a Verona. Ma vale la pena completare l'anello, pedalando tra orizzonti di pianura. La strada per Belfiore, dove si ritrova l'Adige, ha il contorno, fiorito in primavera, delle distese di meli: molti sono oggi di proprietà di agricoltori trentini e alto atesini, che nelle loro terre non hanno più spazio per impiantare frutteti. A **Belfiore d'Adige**, il cui nome poetico moderno cela l'antico e meno accattivante Porcile, un lungo ponte attraversa d'un sol colpo l'Adige e il canale industriale Sava. Se non abbiamo una bicicletta da corsa, possiamo prendere la stradina sterrata lungo il fiume, che ci porterà a Zevio. Diversamente andremo fino a Perzacco e da lì a Zevio, su strada asfaltata.

Zevio deriva il suo nome dal latino "Devium", essendo fuori dalla strada principale, quella Via Postumia che univa Genova ad Aquileia.

Riattraversato l'Adige, un bel tratto di ci-

clabile porta fino a **Villa Buri**, alle porte di Verona, con il suo grande parco. Qualche chilometro di ciclabile sterrata ma in buone condizioni, e ci si ritrova nel quartiere di San Pancrazio al Porto, da dove l'evocativo "Buso del Gato", ovvero il sottopasso della ferrovia, riconsegna sul piazzale della stazione di Porta Vescovo. Il cerchio si chiude.

La città murata

e un bianco tutto da gustare

Città murata scaligera, Soave è situata a poco più di 20 Km a est di Verona. Le sue mura furono fatte costruire dallo splendido signore scaligero Cansignorio, naturalmente con i soldi dei cittadini soavesi, nel 1369. Racchiudono il borgo, ricco di dimore signorili di pregio, e salgono sulla collina fino a raccordarsi col preesistente castello che domina il territorio. Le prime notizie della cittadina, nominata Terra dei Soavi, risalgono al decimo secolo d.C. e il nome deriva, probabilmente, dalle popolazioni di Svevi (in latino Suevi) che si erano stanziati in quei luoghi durante le invasioni barbariche.

Chi dice Soave dice vino. Un vino bianco che fu il primo ad essere riconosciuto ufficialmente come tipico, nel 1931. Dopo un periodo di crisi dovuto all'esplosione di altre doc italiane e straniere, il Soave è tornato in auge, nelle sue **tre versioni: Doc, Superiore e Recioto** (un passito dolce). Con 6.600 ettari di vigneti, che coprono e dipingono colline e vallate, il Soave rappresenta ancora una delle maggiori aree vitivinicole italiane ed europee. Pranzare in una delle tipiche trattorie del borgo e bere un buon calice di bianco può essere il giusto sigillo alla giornata.





Cipro double face

Un'isola divisa in due, tra greci e turchi, turisti e caschi blu, piumoni e solleone.

Un viaggio in bicicletta nel cuore del Mediterraneo, alla scoperta dell'ultimo muro d'Europa.



di **Stefano Elmi**

A Cipro niente appare per quello che è. C'è aria di salsedine e vacanze estive, poi d'un tratto ti trovi circondato dai conflitti. Da una parte si parla greco, la presenza britannica è ancora molto forte, il tenore di vita molto simile al nostro. Dall'altra si parla turco, le moschee sveltano al fianco di chiese ortodosse in disarmo, il tenore di vita è decisamente inferiore agli standard europei. Questa è Cipro, l'isola attraversata dall'ultimo muro d'Europa.

Al tirar delle somme, una classifica in base al parametro non scritto dell'acco-



glienza vedrebbe la Repubblica Turca di Cipro Nord vincere a mani basse. Ma noi di queste differenze eravamo ignari, quando abbiamo deciso di dedicare un intero agosto (che poi è il mese meno indicato, ora lo sappiamo) al giro in bicicletta dell'isola.

PERIPLO A SUD

Parto assieme al mio caro amico d'infanzia Oriano Gigli. Pisa-Pafos, tre ore di volo stretti stretti fra ragazzetti diretti ad Ayia Napa a fare festa. Nella stiva le nostre scatole con le biciclette smontate.

A FAMAGOSTA SUI RESTI DELLA CATTEDRALE GOTICA SVETTA ALTISSIMO UN MINARETO

Giunti all'aeroporto ci accolgono immensi cartelli pubblicitari in russo, i nuovi padroni del sud, che segnalano ottimi affari in campo immobiliare. Si pedala a sinistra. Alle prime rotonde facciamo molta confusione, ma per fortuna il traffico è quasi assente.

Un signore israeliano nel primo campeggio ci avverte perentorio, "vedete quelle palline piene di spine lì per terra?", noi le guardiamo con aria di sufficienza, poi prosegue "cadono da questi alberi e questi alberi sono ovunque sull'isola, quindi attenti alle vostre ruote!" Non lo prendiamo molto sul serio. Inutile dire che aveva ragione.

La costa meridionale dell'isola è fatta di piccole *enclave* cui si accede attraverso due basi militari britanniche, Akrotiri e Dhekelia. Limassol e Larnaca scorrono via e arriviamo ad Aya Napa. **Una Rimini in salsa greco-cipriota**, dalla quale scappiamo nel giro di poche ore, senza per altro riuscire a vedere il mare, che pure



doveva essere lì a pochi passi, nascosto dietro le discoteche.

OLTRE LA GREEN LINE

Direzione nord. Già a pochi chilometri dalle notti selvagge dei club e discoteche c'è aria di 'fine del mondo', o almeno di quello a noi conosciuto. Siamo davanti alla green-line, **la zona cuscinetto** che divide in due l'isola. I militari nord-ciprioti ci rilasciano un fogliettino, che pare strappato da un comune taccuino per appunti. La differenza è che sopra vi è applicato un timbro, un po' sbaffato, e quello è il visto. "Non perdetelo" avvisa il solerte militare "perché quel pezzo di

■ In apertura, l'antica cattedrale di Famagosta trasformata in moschea dopo il 1571 e - in basso - un graffito che legge in stile Banksy le lacerazioni di Cipro. Qui sopra, nell'assolata costa sud; sotto, il boscoso centro dell'isola.

carta vi servirà per uscire da questo Paese". Cosa? Aspetta? Dove lo metto? Era già praticamente perso prima di averlo fra le nostre mani.

Da qui in poi è un'esplorazione in piena regola. Il traffico è pressoché inesistente, le auto più rare e più scassate. Tutto è decadente, ma la passione per l'edilizia





■ Un gregge all'ombra degli ulivi e, a destra, la costa solitaria della penisola di Karpaz. In basso, lo sguardo si spinge verso i simboli dell'appartenenza alla Turchia e, a destra, gli asini, familiari incontri di viaggio.

selvaggia rimane tale e quale alla parte greca. La costa è deserta, non ci sono alberghi e centri turistici. Incontriamo le prime moschee costruite a fianco delle chiese ortodosse sbarrate e in rovina dal 1974, anno del colpo di stato e dell'invasione turca. Più grande è la chiesa, più grande la moschea costruita al suo fianco: talvolta in posizioni innaturali e illo-

giche, ma con la funzione di sovrastarla con l'imponenza del suo minareto.

Famagosta è un tuffo indietro nel tempo. La sua Fortezza Veneziana è praticamente intatta. I leoni di San Marco sveltano agli angoli e scrutano il mare. Poco più in là la zona cuscinetto arriva a lambire la città, con il quartiere ormai fantasma e inaccessibile di Varosha, famoso negli anni '70 per i suoi hotel di lusso e le sue discoteche. Famagosta è stata crocevia di scambi commerciali e culturali per secoli. Veneziani, Genovesi, Francesi, Ottomani. La cattedrale di San Nicola, costruita tra il 1300 e il 1400, è imponente con la sua architettura gotica. Dal



1571, anno in cui gli ottomani soppiantarono i veneziani, è stata trasformata in moschea, ed il colpo d'occhio è surreale. La cattedrale, che ricorda neanche troppo vagamente quella di Reims o Notre Dame, ha al suo fianco un altissimo minareto.

TUTTI A TERRA

Proseguiamo verso nord in direzione della **penisola di Karpaz**. Alla sera giungiamo in un paese dal nome turco impronunciabile Buyukkonuk, in greco Komi. E qui si realizza la profezia dell'israeliano, ovvero foriamo tutte le ruote. Nel senso di tutte e due le biciclette. Due per due, totale quattro. Mentre spingiamo i nostri cavalli azzoppati ci viene in soccorso una signora canadese che gestisce un bed and breakfast. Chiama un gommista suo amico che ci risolve ogni problema.

La notte è buia, non c'è illuminazione pubblica. Alcuni ragazzini ci indicano l'unico posto aperto nella strada, un bar vuoto. O meglio, arredato solo con una





OLTREPASSATA LA GREEN LINE CHE DIVIDE L'ISOLA LA COSTA SI FA DESERTA, NON CI SONO NÈ ALBERGHI, NÈ CENTRI TURISTICI. IL TRAFFICO? INESISTENTE



NORD NAZIONALISTA

Sulla strada per il nord la retorica nazionalista è onnipresente. Bandiere turche e nord-cipriote sventolano ovunque. Scritte giganti sulle montagne ci ricordano in ogni momento dove ci troviamo. Il caldo è dilaniante. Per fortuna si pedala vicino al mare e di tanto in tanto ci buttiamo in acqua.

Dipkarpaz è la cittadina capoluogo della penisola di Karpaz. Negli ampi bar dai muri scrostati **i ventilatori al soffitto vorticano all'impazzata**. In giro pochissima gente. Gli uomini se ne stanno al loro interno a bere caffè e fumare sigarette. Una discesa ripida di cinque chilometri ci inghiotte all'uscita della cittadina e ci sputa di nuovo sulla costa, da qui ha inizio la parte più selvaggia della penisola. Greggi di pecore sostano sotto gli ulivi per sfuggire alla calura, mentre la terra è arrostita dal sole. I cartelli dicono

rudimentale macchina per il caffè. Tutti sono seduti in strada perché fa troppo caldo. Mangiamo nella piccola cucina sul retro una specie di focaccia ripiena, poi anche noi prendiamo le sedie e ci accomodiamo in strada con due birre rigoro-

osamente Efes. Nessuno parla inglese, a eccezione di un ragazzo che conosce due parole di numero. È lui che traduce quello che diciamo, almeno così ci pare. Non capiamo niente ma ci sentiamo accolti, come a casa.



■ In alto, una immagine primaverile del faro di Paphos, sulla penisola di Karpaz. Sotto a sinistra, impianti di risalita sul monte Olimpo. Nella pagina a fianco, sotto i portici di Nicosia; la mappa del viaggio; e il caffè, greco o turco.

di fare attenzione ai numerosi asini selvatici, e piano piano iniziamo a vederli vagare timidamente sulla strada.

Passiamo due giorni accampati vicino alle dune non lontano dal monastero dell'Apostolo Andrea, punta estrema della penisola.

Tornati in sella, di nuovo foriamo. Stavolta parto in solitaria per Dipkarpaz a cercare una soluzione. Dopo un lungo girovagare e tante chiacchiere in lingue sconosciute, trovo un campo cosparso di terra nera, carcasse di automobili, cumuli di ferraglia.

Devo aspettare il gommista che arriverà col suo furgone (**qui i gommisti sono tutti ambulanti**), nel frattempo il titolare di questo garage a cielo aperto mi porta in giro col suo di furgone per svolgere alcune commissioni. Ci fermiamo al bar per un meritato caffè e conosco un'infinità di persone nel giro di neanche mezz'ora. Il tempo scorre lento, le chiacchiere e i gesti sono piacevoli. Faccio



scorta di toppe e di un buon mastice giapponese e ritrovo Oriano.

Dopo un paio di giorni, sveglia all'alba per sfuggire al caldo asfissiante. Dovremo percorrere la strada al contrario per giungere al centro dell'isola, a Nicosia.

SBALZO TERMICO

Sotto lo sguardo vigile di alcuni militari dell'Onu attraversiamo nuovamente la zona cuscinetto con i suoi edifici fatiscanti prima di tornare alla normalità occidentale delle cose. Ma nessuno sembra più volerci. Non un posto dove appoggiare le bici mentre tentiamo di refrige-

rarci con un gelato ("scusami, qui non si può parcheggiare"). Non un alloggio ("avete mica delle biciclette? Perché non abbiamo posto", è il ritornello alle reception). Siamo già annoiati di questa parte greca, dove tutti corrono e nessuno saluta. Così facciamo un visto veloce, **attraversiamo il checkpoint pedonale** di Leda Street fra due alte mura e ceniamo nella parte turca. Di colpo siamo circondati nuovamente da minareti e dallo sventolio patriottico delle bandiere di chi vuol convincere di essere dalla parte giusta. Il cibo è buono e l'ospitalità pure. Uscire da Nicosia non è semplice. La temperatura è già oltre i 40 gradi di primo mattino quando partiamo in direzione del **Monte Olimpo**. Rimaniamo senz'acqua in un entroterra pressoché desertico. La temperatura, per tutti questi giorni ha oscillato fra i 40 e 45 gradi, oggi ha come un sussulto e schizza a 51. Siamo degli sprovveduti e ci stiamo seriamente preoccupando anche perché non passa anima viva.

Stretti nei nostri silenzi per risparmiare fiato procediamo lenti guardando fissi la nostra ruota anteriore che fatica a scorrere con smorfie di dolore. A un certo punto un miraggio, un negozio che vende ceramiche circondato dal niente. La signora gentilmente ci offre due bicchieri d'acqua, ma anche lei ne ha poca con sé. Conti-

IL MONTE OLIMPO È IN MANO AI RUSSI: UN ALBERGO, SKI-LIFT, UNA SEGGIOVIA





nuiamo un poco rinfrancati, ma l'energia dura poco. Una vecchia signora che vende frutta fresca in una baracca lungo la strada vede materializzarsi il nostro assalto. Ci consegna una bottiglia d'acqua e non vuole neanche uno spicciolo. Abbiamo proprio l'aria dei disperati.

SCI FANTASMA

Poi quando il vuoto si stava facendo più rumoroso ecco che nell'aria resa tremula dal calore sbucca una stazione di servizio. Passiamo quasi metà pomeriggio all'ombra delle pompe di benzina fra Coca Cola e gelati. Molto poca poesia oggi. Quando il pomeriggio si inoltra verso la sera decidiamo di proseguire per **Troodos**, il capoluogo delle montagne. La strada sale inesorabile mentre la temperatura scende, anzi ad un certo punto crolla. Va fin

sotto i 20 gradi, mai successo in due settimane di viaggio. Ma poi continua sino ai 10 gradi quando troviamo alloggio in un hotel di montagna gestito da russi elegantissimi. Coperti da un piumone ci addormentiamo non sentendo neanche più la fame in una giornata che di colpo si è capovolta.

Una seggiovia, un paio di ski-lift, il gatto delle nevi, un piccolo rifugio. È proprio l'isola dei contrasti, stavolta in chiave climatica-ambientale. Le abitazioni hanno tetti spioventi, molte sono di legno. I boschi di pini sono fitti, e già il fatto che c'è della vegetazione più alta di un metro è un sollievo, dopo aver attraversato paesaggi da deserto. In un giorno solo sembra di aver pedalato in due mondi.

A CIASCUNO IL SUO

Il giorno seguente è quello del rientro. Iniziamo con 30 chilometri di discesa, che chi viaggia in bicicletta, ma anche chi non ci va, può comprenderne bene il significato. Ulivi, muretti a secco che delimitano piccole strade malamente asfaltate, mare azzurro intenso che si avvicina sempre più, e **c'è ancora tempo per un altro paio di forature.**

Cerchiamo di perdere più tempo possibile, come se volessimo mancare il nostro volo di ritorno.

Sostiamo per un caffè in un paesino sulle colline. Alcuni signori a sedere all'esterno ci salutano, domandano da dove veniamo. Entriamo e quello che ci sembrava un bar è in realtà un'abitazione, ma la signora che ci accoglie non fa una piega e ci fa due caffè greci. Che sono esattamente come i caffè turchi. Ma ognuno li chiama a modo suo.

QUELLO CHE
SEMBRAVA UN BAR
È IN REALTÀ
UN'ABITAZIONE.
MA LA SIGNORA NON
FA UNA PIEGA E
CI SERVE DUE CAFFÈ
GRECI. CHE POI SONO
COME I TURCHI





PAROLA DI PRESIDENTE

DI ALESSANDRO TURSI

Nuovo governo, nuovi ministeri

Perché la rivoluzione delle parole non resti una rivoluzione a parole.

Il tempo ci dirà se il recente cambio di governo da Conte a Draghi sarà stato un altro effetto dello tsunami Covid, o solo il perpetuarsi dell'endemica instabilità politica nazionale.

Ma ciò che davvero ci interessa come Fiab è la conseguenza del cambio di governo sulla **questione ambientale** in generale e sulla sua declinazione nella **mobilità** in particolare. A metà marzo, a poche settimane dal suo insediamento, è troppo presto per valutare le azioni del governo Draghi; tuttavia abbiamo già **elementi di riflessione** importanti almeno sulle intenzioni, attraverso le parole nuove introdotte. Le parole hanno un potere enorme: creano le idee, le rappresentano, le veicolano e diffondono.

Veniamo alle nuove denominazioni di due ministeri chiave: il ministero dell'Ambiente diventa **ministero della Transizione Ecologica** e il ministero Infrastrutture e Trasporti-Mit si trasforma in **ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili**.

Nella denominazione il primo passa da una visione statica e di conservazione/protezione, da gioco in difesa (difesa dell'Ambiente appunto) a una decisamente dinamica e direi di attacco, di ampia portata: "Transizione Ecologica". Questo ministero, in passato spesso (ab)usato come poltrona-accontentino rispetto ai dicasteri di peso, viene oggi **rafforzato** con l'aggiunta delle strategiche competenze in materia di energia, fino a ieri organiche al potente dicastero dello Sviluppo. Infine gli viene anche dato un ruolo di *primus inter pares* nel neo costituito Comitato interministeriale per la Transizione Ecologica. Non è esattamente il "superministero" che ci si aspettava dagli annunci, ma è comunque molto di più del precedente. Sulla persona chiamata a guidare il nuovo ministero sospendiamo il giudizio, Cingolani non si è finora distinto per posizioni green. Il suo profilo è piuttosto quello di un super tecnologo, sicuramente anche di un manager di valore, il cui carattere faustiano pare prevalere su quello etico se consideriamo la sua recente esperienza con la più importante industria italiana di armamenti.

Veniamo ora all'altro Ministero, l'ex Mit, che ci tocca ancor più da vicino. Il cambio del nome è sicuramente epocale, soprattutto per quel "Sostenibili" al plurale, che indica come non solo la **mo-**

bilità, ma anche le **infrastrutture** debbano essere **sostenibili**.

Se fosse stato solo "mobilità sostenibile" avrebbe semplicemente incorporato una nozione positiva ma anche abusata e svuotata nel tempo, visto che ormai si fa passare per sostenibile qualsiasi veicolo – soprattutto le auto – che abbia una motorizzazione un po' meno inquinante ma pur sempre insostenibile. Positivo quindi il nuovo approccio che ingloba, almeno nel nome, il concetto di sostenibilità delle infrastrutture, al posto del "s'ha da fare" a prescindere. L'auspicio è che si superi in modo virtuoso la contrapposizione tra uno sviluppismo a ogni costo da un lato, dove spesso l'opera serve alle imprese che la realizzano anziché ai contribuenti che la pagano, e dall'altro quell'approccio N.I.M.B.Y.* che è stato uno dei maggiori limiti di parte dell'ambientalismo nostrano. Venendo alla figura del ministro scelto, il nome di Giovannini dovrebbe farci ben sperare. Folgorato da *I limiti dello sviluppo* del Club di Roma fin da studente, ha poi dedicato l'intera vita professionale e accademica allo Sviluppo Sostenibile, che nella sua visione non è quel vuoto slogan così abusato, bensì un obiettivo da perseguire con metodo scientifico *evidence-based*. Per noi abituati a spiegare, dati alla mano, i vantaggi *win-win* della mobilità attiva, Giovannini potrà essere quindi un interlocutore con cui dialogare e interagire in modo proficuo.

Nei prossimi mesi vedremo se sarà solo una rivoluzione a parole o se le parole saranno state l'inizio di una rivoluzione. Ecco che allora, appena il tempo di far giurare il governo e subito Fiab, di concerto con tutto il mondo dell'associazionismo ciclo-ambientalista, il 25 febbraio ha scritto al neo-ministro, per chiedere un **cambio di passo sostanziale** e strutturale su due aspetti: finanziamenti finalmente adeguati e permanenti alla ciclabilità e una governance all'altezza, con richieste dettagliate per la costituzione di una regia e di un coordinamento che superino l'attuale frammentazione e estemporaneità delle singole iniziative pro bici. Non restiamo ad aspettare l'alba, ma lavoriamo oggi come sempre e forse anche di più, per farla sorgere

*N.I.M.B.Y. - acronimo di *Not In My Backyard*, non nel mio cortile.

COMUNI CICLABILI

Ancona e Sassoferrato a tutto bike-smile

Le Marche rafforzano la loro posizione sulla mobilità attiva, strizzando l'occhio alla Ciclovía Adriatica.

Fiab Vallesina, giovane realtà marchigiana, ha ottenuto due importanti risultati, l'entrata in ComuniCiclabili dei comuni di Ancona e Sassoferrato. Il loro ingresso pone le Marche in ottima posizione rispetto alla ciclabilità urbana e al cicloturismo. Sassoferrato, nel cuore d'Italia, si trova nella zona collinare dell'entroterra marchigiano, gode di splendide montagne e offre numerose attrazioni turistiche, tra cui musei, eventi culturali, tradizione enogastronomica a filiera corta, qualità dell'offerta turistica. Un territorio interamente da scoprire attraverso i numerosi sentieri da percorrere in mountain bike e a piedi. Le principali arterie di comunicazione sictrovano a diversi chilometri dal Comune, e questo, se da un lato ha generato un certo grado di isolamento, dall'altro ha contribuito a preservare il territorio.

A Sassoferrato è possibile sperimentare il fenomeno della vita lenta, "slow living", un'esperienza di vita che rifugge la frenesia e che mira a riappropriarsi di un tempo lento applicabile a tutti gli aspetti della vita quotidiana, come il cibo, l'attività lavorativa, il tempo libero, la condivisione degli affetti.

Cultura e paesaggio si fondono in un'unica attrattiva, come dimostra l'istituzione del Geoparco dell'Appennino nord-marchigiano, che si pone l'obiettivo di valorizzare e salvaguardare il patrimonio geologico, naturalistico, storico e archeologico del territorio. È possibile raggiungere tali siti direttamente in bicicletta o attraverso percorsi di trekking ad hoc.

Ancona, capoluogo di regione con 2.400 anni di storia, ricca di fascino e bellezza, con il suo importante porto è un crocevia di ritorni e partenze.



■ Una veduta dall'alto di Sassoferrato immerso nel verde, dove sperimentare momenti di slow living. Sotto, il porto di Ancona, fulcro commerciale e turistico, con parchi e spazi verdi sul mare.

La città si è rifatta il look con una serie di cantieri che hanno ridato luce a zone ormai degradate, il centro storico gode di una bella passeggiata dal porto (il mare che dà lavoro) al Passetto (il mare e la spiaggia del centro città).

Sono numerosi i turisti che decidono di trascorrere alcuni giorni in città prima della partenza con i traghetti per le vacanze estive. Ancona è ricca di spazi verdi, con parchi inerpicati sui colli e affacciata sul mare fino ad arrivare al Monte Conero e a Portonovo.

A breve partiranno i lavori per la ciclabile che collegherà il centro città a Portonovo. Complice il periodo di pandemia gli anconetani stanno scoprendo il gusto di andare in bicicletta. L'e-bike sicuramente ha dato un grande slancio all'utilizzo di questo mezzo data la conformazione morfologica della città. Si stanno scoprendo e riaprendo vecchi sentieri, fondamentale quello del Borghetto che collega Torrette al suo centro e che sarà un tratto importante della Ciclovía Adriatica.



IL GEOPARCO DELL'APPENNINO NORD MARCHIGIANO VALORIZZA UN IMPORTANTE PATRIMONIO CULTURALE E AMBIENTALE





■ Sopra, la cargo bike "La Bruna" con i partecipanti al laboratorio che l'hanno creata con la guida di Diego Brunello di OneLessVan. Sotto, presentare un libro in un parcheggio dimostra la potenzialità di spazi attualmente sprecati.

TRENTO

La spinta che viene dal basso

#CAMBIAMOLASTRADA è un progetto dell'associazione locale di Fiab, che attinge a sensibilità, capacità e professionalità diverse, tutte votate alla cultura e alla promozione di una nuova mobilità. L'emergenza Covid e un'amministrazione poco sensibile non frenano la voglia di andare avanti.

La vivibilità delle città, la sicurezza stradale, la salubrità dell'aria, le trasformazioni urbane, il commercio di prossimità, l'inclusione sociale. Sono solo alcuni dei temi toccati dal progetto multidisciplinare **#CAMBIAMOLASTRADA**, che da febbraio 2020 vede capofila Fiab Trento - Amici

della Bicicletta, in sinergia con altre realtà cittadine dell'associazionismo e dei movimenti.

Il progetto è vincitore del bando **Intrecci possibili 2019** promosso dall'Ufficio sVOLta - Fondazione Volontariato del Trentino, di cui gode ora del sostegno economico.

Tutto è iniziato con una manciata di amici che usano la bicicletta per i propri spostamenti quotidiani che, stanchi di rischiare la vita ogni giorno sulle strade di Trento, hanno organizzato una critical mass. Il volantino recitava: "Usare la bicicletta è un atto politico; pedalare in compagnia è una rivoluzione silenziosa. **#CAMBIAMOLASTRADA**".

Da quella critical mass il gruppo si è allargato e si è messo a lavorare per trasformare lo slogan in un catalizzatore di cambiamenti concreti. È proprio questa la grande forza del progetto: si tratta di un'iniziativa nata e sviluppata dal basso, che può attingere a sensibilità, capacità e professionalità estremamente variegata, e coinvolge comunità e



LA TEORIA SPOSA LA PRATICA: SI PARLA DI LOGISTICA PULITA MA SI COSTRUISCONO ANCHE LE CARGO BIKE

fasce demografiche molto diverse, dall'infanzia alla terza età.

Cambiamolastrada si pone il triplice obiettivo di studiare il problema della vivibilità degli spazi urbani (legato principalmente a uso e abuso dell'automobile), di proporre delle soluzioni, e di realizzarne alcune come dimostrazioni di fattibilità. In ogni fase, la partecipazione della comunità è centrale: è così che non ci si limita a leggere i valori di inquinamento pubblicati dal locale ente di protezione ambientale, ma si costruiscono insieme dei sensori a basso costo; non si sogna una logistica pulita, ma si costruiscono cargo bike! Anche iniziative spesso considerate passive come le presentazioni di libri vengono declinate in occasioni di attivazione della popolazione. A settembre i sostenitori del progetto si sono parcheggiati davanti a uno dei monumenti simbolo della città, il Castello del Buonconsiglio - pagando regolarmente la sosta nelle strisce blu - per presentare il libro di Andrea Coccia *Contro l'automobile* (Eris, 2020). Doverosa è anche l'attenzione alla piaga della sicurezza stradale. Alla proiezione del documentario *Gambe* della Fondazione Michele Scarponi, in luglio, è seguito un ampio dibattito, momento di confronto anche tra i candidati alle elezioni comunali che si sarebbero tenute di lì a poco.



Non mancano certo le difficoltà: l'emergenza sanitaria e un'amministrazione comunale poco abituata a ragionare sui temi della mobilità e dell'urbanistica hanno di molto ristretto i margini di manovra. Molte attività si sono dovute spostare in rete e alcune sono state annullate. Le linee guida per una mobilità di emergenza sicura e pulita elaborate sono per ora lettera morta, e l'azione di urbanistica tattica prevista rimarrà sul tavolo da disegno: il parco pubblico, centrale nel progetto di Cambiamolastrada deve lasciare il posto all'ennesimo parcheggio interrato.

■ Sopra, Sara Favargiotti (UniTN) e Enrico Chiarini (Fiab) parlano della possibilità di un mondo che non ruoti intorno all'automobile. Sotto a sinistra, "Guarda chi può cambiare il futuro".

I partner di #CAMBIAMOLASTRADA

Fiab Trento, capofila, associazione attiva nella promozione della mobilità e del turismo sostenibili e della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano (fiab-trento.it).

Ciclostile, ciclofficina popolare del Centro Sociale Bruno, collettivo impegnato nel recuperare vecchie biciclette e nel diffondere la cultura della sostenibilità a partire da mobilità e riuso (ciclostile.csbruno.org).

LinuxTrent - Informatica PER le persone. Un gruppo di appassionati di informatica che persegue una visione critica sull'uso della tecnologia, ponendo come principi fondamentali il bene della persona e la sua consapevolezza (linuxtrent.it).

Acropoli, una piattaforma per la promozione degli aspetti più innovativi dell'architettura, mette in connessione giovani creativi come architetti, ingegneri e designer, con realtà professionali e culturali (acropolitrento.com).

Libreria due punti, una piccola libreria indipendente. Vive di relazione, di collaborazioni, di visioni comuni che partendo da una dimensione culturale attraversano l'intera città.

PALERMO

La Consulta della Bicicletta come strumento di partecipazione

Tredici associazioni locali riunite per sostenere e promuovere la cultura ciclistica in una città dalla mobilità insostenibile.

Palermo, fondata dai Fenici nel VI secolo a.C., è resa ciclabilabile da una orografia aggraziata, da una temperatura prevalentemente mite e da generazioni di conquistatori che l'hanno plasmata. Sarà per questo, che in un sabato pomeriggio assolato, la Consulta della Bicicletta è diventata da proposta a documento, da semplice idea tra amici a istanza colma di firme. È bastato lanciarsi in un'area pedonale per realizzare che l'idea di un organo istituzionale di partecipazione che portasse con sé le cause della mobilità dolce era un'esigenza condivisa da centinaia di sguardi e di mani. Così quei fogli sono stati riempiti in maniera tanto veloce quanto lunga è stata la strada verso il Consiglio Comunale. Sono trascorsi due anni, nel mondo si è abbattuta una pandemia. E le abitudini sono state sovvertite. Non è quindi un caso se, proprio nei mesi in cui ci siamo ritrovati a socializzare dai balconi, anche la Politica e le Amministrazioni locali hanno dovuto rivalutare il ruolo che la bicicletta ha nella vita delle persone, nella mobilità di un luogo e nella socialità. In pieno lockdown, la Consulta della Bicicletta ha cominciato a prendere vita ed è stata istituita ufficialmente nel novembre del 2020.

La Consulta Comunale della Bicicletta di Palermo si dimostra uno strumento importante di partecipazione, che va anche nella direzione della sostenibilità ambientale a beneficio di tutta la popolazione e che assume un rilievo ancora maggiore alla luce dell'emergenza Covid-19 e delle fasi a essa legata grazie alla partecipazione di un gruppo appassionato di 65 cittadini e rappresentanti di 13 associazioni locali, fra cui Fiab, che mostra un panorama eterogeneo di portatori di interesse con il quale poter affrontare tutti i temi di una città straordinariamente difficile dal punto di vista della mobilità.

CINQUE GRUPPI TEMATICI AL LAVORO SULLA CICLABILITÀ QUOTIDIANA. FOCUS SULLA PALERMO-MONREALE



L'Assemblea, rigorosamente in videoconferenza, ha istituito cinque Gruppi di Settore, nella quale i volontari agiscono secondo le proprie competenze: il Gruppo Funzionamento Interno, il Gruppo Comunicazione, che ha lo scopo di sviluppare campagne di promozione e diffusione della cultura ciclabilabile; il Gruppo Monitoraggio, segue quotidianamente le segnalazioni e si occupa di redigere un piano di intervento costante; il Gruppo Progettazione Tecnica, si occupa di seguire i progetti e di sviluppare documentazione tecnica di supporto. Infine, abbiamo istituito un Gruppo Servizi al ciclista con il quale vogliamo agire sul territorio costituendo una sezione bike friendly che possa agevolare la vita quotidiana dei ciclisti e che possa realizzare un collegamento diretto con le attività commerciali, gli enti locali e i servizi. La Consulta, fin da subito, si è lanciata, con tutti i suoi gruppi tematici, sui problemi urgenti di mobilità urbana e quotidiana, con particolare attenzione a quella Greenway Palermo-Monreale, parte del patto con la Fondazione Unesco che rende Palermo sede dell'Itinerario Arabo-Normanno, nella quale convergono grandi potenzialità di sviluppo cicloturistico della città.

Chiara Mini

Portavoce della Consulta della Bicicletta



■ L'emergenza Covid ha costretto la Consulta della Bicicletta di Palermo a tenere l'assemblea a distanza, ma la partecipazione non ne ha risentito. In alto la raccolta firme in centro città per chiedere una nuova mobilità.



ROVIGO

Biciplan e non solo: la bici si racconta

Un anno impegnativo per l'associazione locale che, alle tradizionali rassegne di approfondimento, ha aggiunto un importante lavoro sulla mobilità urbana preso in carico dall'amministrazione comunale.

■ Sopra, Sem, quante bici in un posto auto? Sotto, No smog, per sensibilizzare sugli sforamenti da Pm10.

Si è chiuso un anno sociale particolare per Fiab Rovigo che ha cercato di tenere accesa sia la vita associativa che l'attenzione mediatica sulle tematiche della mobilità sostenibile e dell'ambiente. Nonostante la flessione negli associati, dopo il raddoppio raggiunto in cinque anni, l'associazione non ha smesso di mantenersi attiva cogliendo tutte le occasioni che il contesto offriva. Si è proposta, come molte altre, per il porta a porta delle mascherine e ha promosso la campagna di grandi poster di sensibilizzazione alla bici aderendo alla campagna #Andràtuttinbici. La grande novità però è arrivata dall'online dove sono state trasferite le due tradizionali rassegne di approfondimento, ovvero *La Bici Raccontata* (alla quindicesima edizione) dedicata ai racconti di viaggio e libri e *Pedalo Anch'io* nata come momento formativo sulla ciclabilità e sul cicloturismo. In particolare la rassegna Pedalo Anch'io è stata dedicata a descrivere e illustrare una proposta made in Fiab per un Biciplan comunale.

Rovigo è una città di piccole dimensioni ma che vanta un record negativo nazionale per sforamenti di Pm10 connesso a un tasso di motorizzazione molto sopra la media italiana (69 auto ogni 100 abitanti). Questi dati confrontati con le analisi del traffico ciclistico negli incroci cittadini e miscelati con l'esperienza sul campo, hanno portato a realizzare una dettagliata mappatura dei percorsi ciclabili esistenti, analizzando contestualmente l'incidentalità degli utenti deboli. Le recenti novità del Codice della Strada hanno fatto il resto. Così è nata in casa Fiab Rovigo la proposta di Biciplan di cui, l'amministrazione comunale sta facendo uno studio di

fattibilità. Un percorso che sarà sviluppato in collaborazione con Fiab Rovigo. Un risultato frutto di un pressing ponderato al Comune che aveva già dato i suoi primi frutti nell'autunno 2020 con l'ideazione di due nuovi percorsi ciclabili nella zona scolastica sulla base delle indicazioni di Fiab (uno di questi realizzato con le innovative corsie ciclabili). In sintesi un progetto che si propone di coordinare la ciclabilità esistente con l'obiettivo di rendere Rovigo la città del quarto d'ora. Vista l'esperienza positiva del 2020, si è poi scelto di togliere spazio alla programmazione "senza respiro" e fitta di escursioni concentrando la comunicazione iniziale sulle iniziative più importanti, che raccontano di noi e che portano con sé una serie di valori o obiettivi su cui si vuole sempre tornare per raccontare la bici a 360°.

Denis Maragno, presidente Fiab Rovigo





PORDENONE

Quando una cargo ti cambia la vita

Per Gianluca Laudano, tre figli e due auto, l'incontro con la bici da carico ha significato un modo diverso di muoversi in città guadagnando in salute e in portafoglio. E l'ha spinto alla sfida di Giancargo, il suo nuovo negozio specializzato.

Gianluca, come ti è venuta l'idea di aprire un negozio specializzato in cargobike a Pordenone?

Per risponderti devo raccontare l'antefatto. A febbraio 2018, dopo aver scoperto le cargo bike grazie a una puntata di Presa Diretta e dopo un viaggio a Bologna da Spezial Cycle per provarne qualcuna, mia moglie Arianna e io ci siamo convinti che fosse il mezzo di trasporto che faceva per noi e per i nostri tre figli, Gaia, Lorenzo e Edoardo. Deciso, la compriamo! Senza avere un'idea chiara di come sarebbe stato usarla quotidianamente nella nostra città, Pordenone.

Con Arianna avete deciso di sostituire la cargo all'auto per gli spostamenti urbani o era solo un di più?

Da subito ci rendiamo conto delle potenzialità di questo mezzo di trasporto e della capacità che ha di cambiare abitudini consolidate in anni di sola auto per qualsiasi spostamento, anche di pochi metri. Iniziamo a usarla tutti i giorni, per portare e prendere i bambini a scuola, per andare e tornare dall'ufficio e per fare la spesa; una delle nostre due auto si muove sempre più di rado.

A maggio partecipiamo con la cargo bike a Bimbibici, dove conosciamo Fiab Pordenone Aruotalibera e dopo qualche mese ne diventiamo soci.

Dopo aver affrontato le sfide del primo inverno in cargo bike, decidiamo di vendere la seconda auto, che ormai da mesi

GIANCARGO

attendeva parcheggiata questo momento, recuperando completamente i soldi spesi per l'acquisto della cargo bike.

È evidente che le nostre città poco si prestano alla mobilità attiva, ancor peggio se fatta con cargo bike, più ingombranti di una bici, come sta andando, la usi ancora la cargo?

In un anno di cargo bike abbiamo toccato con mano le difficoltà che deve affrontare tutti i giorni chi sceglie di usare la bicicletta come mezzo di trasporto principale; buche, tombini, archetti, paletti, automobili, automobilisti, ma allo stesso tempo vanno messi sul piatto i vantaggi di questa scelta, in termini di tempo (guadagnato), soldi (risparmiati), chili (persi), felicità!

... poi la situazione ci è sfuggita di mano.

Una sera, durante un giro in bici, mi fermo davanti alla vetrina vuota di una gelateria chiusa da poco, e penso: "che peccato che sia vuota, che bella sarebbe piena di...cargo bike".

All'inizio con Arianna ci abbiamo scherzato su, poi abbiamo iniziato a pensarci seriamente e alla fine, dopo parecchie notti insonni, abbiamo deciso di fare il passo; vogliamo provare a rendere più semplice la scoperta e la scelta di questo tipo di biciclette a un pubblico sempre più ampio.

A marzo abbiamo aperto "Giancargo", negozio specializzato in cargo bike.

Quindi una cargo bike ti cambia la vita?

Eh sì, ma tre anni fa quando ne abbiamo scoperto l'esistenza non lo sapevamo e mai avremmo immaginato che lo avrebbe fatto a tal punto.



PESCARA

Partito con successo il Pedibus

Fruttuosa collaborazione fra Fiab e amministrazione comunale per educare i bambini a un diverso e più salutare modo di andare a scuola tutti insieme.



Per Pescara sicuramente una novità. Ma è bastato il buon rapporto avviato dalla locale Fiab con l'assessore alla Mobilità del Comune, per partire con una buona pratica di mobilità rivolta agli scolari della città. Il Pedibus, iniziato il 20 ottobre 2020 nel capoluogo adriatico e in programma per tutto l'anno scolastico, ha coinvolto per ora tre scuole primarie per complessivi 67 bambini. Due dei tre istituti coinvolti sorgono a poca distanza da una grande strada pedonale e ciclabile, ideale per la raccolta dei bimbi e per le fermate del Pedibus.

«È un programma a cui teniamo molto - ha sottolineato l'assessore alla Mobilità Luigi Albore Mascia - perché contribuisce a formare le nuove generazioni nel rapporto con una città moderna, ecosostenibile, pronta a confrontarsi con le grandi realtà europee. Proprio con fondi europei, statali e regionali, stiamo lavorando non solo al Pedibus, ma alla mobilità in generale, che può consentirci di lasciare l'auto a casa e di muoverci a piedi o in bicicletta, favorendo la nostra salute e la nostra socialità».

Fiab Pescarabici e Cristina Tarquini, docente di una delle scuole e socia Fiab, coordinano i volontari Fiab, cui si affiancano sette persone dei Puc (Progetti Utili alla Collettività), alcuni docenti e genitori: tutti, circa 20 persone, contribuiscono ad accompagnare quotidianamente i bambini a scuola.

«La portata sociale e didattica dell'iniziativa e l'opportunità di crescita personale in termini di consapevolezza - ha aggiunto l'assessore - potranno maturare tutti i partecipanti: dai piccoli alunni, ai genitori, ma anche gli insegnanti, gli amministratori e l'intera comunità».

Il Comune di Pescara ha curato la predisposizione dei punti di raccolta o "stazioni": è stata definita un'area di cortesia in cui i genitori possono sostare per il tempo necessario ad affidare i bambini agli assistenti volontari, sempre riconoscibili dalle loro pettorine. Pettorine e cappellini, vengono fornite anche ai bambini, che possono così muoversi in comitiva e in maniera visibile, a distanza di sicurezza secondo le prescrizioni anti Covid. Ogni scuola ha cappellini di colore diverso, correlato a tutta la segnaletica che guida il percorso.

«Grazie a una corda con nodi posti a un metro l'uno dall'altro - dichiara Filippo Catania, presidente di



Pescarabici - tutti i bambini sono a distanza di sicurezza marciando gioiosi all'aperto dal punto di raccolta fino alla scuola. Un sistema di accompagnamento che diventa quasi un'azione programmata anti Covid: se il distanziamento fisico è una delle misure da prendere per evitare il contagio, camminare all'aria aperta, a distanza di un metro l'uno dall'altro diventa molto più sano in questo sfortunato periodo».



Autobus ecologici, l'Italia investe poco

Peggio di noi solo Grecia, Svizzera, Irlanda e Austria. Italia in fondo alla classifica degli investimenti in mobilità elettrica, almeno per quanto riguarda il settore degli autobus. Un rapporto della Ong Transport & Environment mette in evidenza che solo il 5,4% degli autobus entrati in servizio, nel nostro Paese, nel 2019,



è a idrogeno o elettrico. Mentre l'80% degli investimenti tedeschi del 2020 è destinato ad autobus elettrici, e la Polonia stanZIA oltre 290 milioni di euro per portare il trasporto pubblico a zero emissioni entro il 2030, noi restiamo indietro. E la situazione non sembra migliorare. «Con oltre 200 miliardi in arrivo dall'Europa, la bozza di Recovery Plan prevede che 2700 dei 5mila autobus da acquistare sia ancora a gas fossile» dichiara Veronica Aneris, Direttrice per l'Italia di Transport & Environment. A guidare la classifica europea di bus a emissioni zero sono Danimarca, Lussemburgo e Paesi Bassi. Il 78% degli autobus danesi immatricolati nel 2019 è elettrico o a idrogeno, come il 66% degli olandesi. Solo Torino, Milano, Cagliari e Bergamo prevedono un trasporto locale a emissioni zero entro il 2030.



Monopattini sotto accusa: inquinano più delle automobili

Non c'è pace per i monopattini elettrici. Già sotto accusa perché poco sicuri e spesso condotti senza criterio su marciapiedi e isole pedonali, adesso devono fare i conti con chi li mette sul banco degli imputati come veicoli inquinanti.

Arcadis, società globale di consulenza e progettazione urbana, in un recente dossier ha denunciato che un e-scooter emette in media 105,5 grammi di Co2 al chilometro, quasi come un'auto tradizionale che, con tre persone, arriva a 111. Il paragone con altri mezzi di trasporto è ancora più impietoso: un'auto elettrica con una sola persona emette 103 grammi, mentre sono 6 i grammi a passeggero di treni, metro e tram. Lo studio analizza le ragioni per cui mezzi così piccoli possano essere così nocivi: a pesare è il fatto che vengono in gran parte dall'Asia, con aziende poco rispettose dei criteri di sostenibilità sia nella scelta dei materiali che nel processo produttivo. A questo si deve aggiungere il **costo ecologico del trasporto internazionale** e del movimento cittadino dei furgoni di assistenza della compagnie di noleggio. E influisce anche un ultimo aspetto, relativo ai comportamenti individuali: sempre più spesso infatti i monopattini hanno sostituito nel breve tragitto la bicicletta o la camminata.

PIACE E FA RISPARMIARE IL NOLEGGIO AUTO A LUNGO TERMINE

Il Covid non ha influito sulla tendenza degli italiani a rinunciare all'acquisto di un'auto scegliendo tra le diverse proposte di pay-per use automobilistico. Secondo i dati forniti da Aniasa, l'associazione di Confindustria che raggruppa gli operatori del settore, sono 65mila i privati che hanno scelto il noleggio a lungo termine ai quali si devono sommare 80mila aziende, 2900 pubbliche amministrazioni e circa 70mila partite Iva. Una scelta, questa, dettata, sempre secondo Aniasa, dalla considerazione che rinunciare all'auto di proprietà comporta un risparmio di circa il 15% oltre che il venir meno di una serie di



incombenze burocratiche. Il 'cliente tipo' privato, emerge dallo studio, è più giovane, più informato sui vantaggi della formula, più attento all'ambiente privilegiando l'alimentazione elettrica. Le motivazioni che spingono al noleggio a lungo termine sono quelle legate al lavoro, al pendolarismo, quasi sempre come alternativa all'acquisto della seconda auto di casa. Per quanto riguarda le auto a emissioni zero, il 40% di quelle immatricolate appartengono al settore del noleggio.

PARIGI SEMPRE PIÙ VERDE. VIA IL TRAFFICO DAGLI CHAMPS-ÉLYSÉES

Parigi cambia volto a uno dei suoi simboli. Per gli Champs-Élysées è previsto un piano di restyling da 250 milioni di euro che farà dei 2,3 chilometri che vanno da Place de La Concorde fino all'Etoile un "giardino straordinario", secondo il progetto degli architetti Pca – Stream: auto quasi scomparse e nuovo spazio ad alberi, ciclabili, fontane, zone relax. Una riqualificazione che si integra in



quel piano di urbanizzazione green che era stato una delle bandiere della campagna elettorale della sindaca Annie Hidalgo. Il completamento del progetto è previsto per il 2030, ma già nel 2024, le Olimpiadi saranno l'occasione di presentare i primi, radicali cambiamenti di quella che viene considerata una delle passeggiate più belle del mondo, oggi soffocata da un traffico che conta fino a 3mila veicoli all'ora, a cominciare dall'Arco di Trionfo e dalle arterie grigie che da lì si dipanano a raggiera, ora cuore congestionato della *ville lumière*. In un recente sondaggio è emerso come il 30% dei parigini non condivida più da tempo l'estetica di questa leggendaria *avenue*, con un buon 71% che lo ha persino definito "una strada turistica". Non a caso, secondo le indagini PCA – Stream, tolti i passanti che frequentano la zona per lavoro, solo il 15% dei pedoni che transitano per gli Champs Elysées è risultato parigino doc.

Una città di 170 km tutta in linea, senza auto ed emissioni. Si chiama Neom la smart city che anticipa il futuro

The Line è un progetto urbanistico del futuro ormai prossimo – i cantieri sono in fase di apertura – voluto dal principe saudita **Mohamed bin Salam** all'interno della visionaria città di **Neom**. Centosettanta chilometri senza auto, strade, emissioni di Co2 che corrono dal mar Rosso al golfo di Aqaba, popolati da un milione di



persone, su tre livelli, dove muoversi solo a piedi o su mezzi pubblici per raggiungere ospedali, scuole, centri commerciali, aree verdi. Dove ora c'è soltanto il deserto. Una sorta di 'cintura lineare' di comunità interconnesse, per quella che sarà la prima, totale smart city del mondo, alimentata solo da energie rinnovabili, con le tecnologie di intelligenza artificiale a regolarne i complessi meccanismi. Per Neom, che comprenderà anche un'area industriale e logistica per **una superficie 33 volte più estesa di New York**, è stato previsto un costo iniziale di 500 miliardi di dollari. Secondo il principe saudita sarà completata entro quattro anni, creando 380mila nuovi posti di lavoro con una ricaduta sul Pil di 39 miliardi di euro entro il 2030. Un tassello di Vision 2030, il piano di sviluppo globale del Paese lanciato dal governo per diversificare la propria economia quasi esclusivamente dipendente dal petrolio.

Mensile di informazione scientifica
dedicato alla ricerca nel settore naturale
Registri per ricevere la newsletter mensile

Ricerca
Fitoterapia
Nutraceutica
Cosmetica naturale
Micoterapia
Risorse marine
Veterinaria

Aggiornamenti
Tecnici
Scientifici
Normativi

natural 1

RUBRICHE
News Alimentazione & Nutrizione
International news
Storie di piante

COSMESI
I prodotti cosmetici in Albania

FITOTERAPIA
- Proprietà farmacologiche di *Artemisia annua*
- Sistema immunitario più forte con un integratore alimentare

RICERCA
ECONOMIA CIRCOLARE
Valorizzazione degli scarti della lavorazione del fagiolo (parte 2)

NUTRACEUTICA
Probiotici nelle disbiosi intestinali e patologie dermatologiche

www.natural1.it

GV

Gennaio - febbraio 2021 ANNO XXI - N° 199

abbonamenti@natural1.it
Sfoglia la rivista on line!

www.natural1.it



Le bici ferme al mercato sono muli all'addiaccio. Quelle vecchie, scatole da musica. I tifosi, un mareggiar di bipedi
Il più vulcanico scrittore del nostro Novecento pedala già da bambino, si appassiona alle gesta dei campioni. E sparge nelle sue opere biciclette e neologismi.

Le visioni di Gadda

«PER LE VIE DELLA
CITTÀ EGÈMONE IL NOME
DEL PEDALATORE
GUERRA ELETTRIZZAVA
LE FOLLE»

di **Claudio Gregori**

Anche il corpulento Carlo Emilio Gadda, il più vulcanico e geniale scrittore del Novecento, va in bicicletta. Fin da bimbo pedala per le strade della Brianza con i fratelli Clara ed Enrico. Il padre, Francesco Ippolito, “negoziante de seda”, nel 1899 fa costruire una villa di campagna a Longone al Segrino. Gadda ha sei anni. Lì la famiglia passa i tre mesi estivi. La villa, con orto e frutteto, è il ducato dei bimbi. Gadda lo divide in 23 *civitates*, tra cui figura Aranhez, che è “la buca della spazzatura”. La capitale del ducato è Sant’Aquila, che è “il ciliegio sull’angolo tra il piazzale e il sentiero che va nell’orto”. Carlo Emilio è il duca di Sant’Aquila, Clara la principessa dei Colli Azzurri, Enrico il conte di Santa Freccia, il nipotino Emilio il duca di Sant’Elsa.

Le evasioni dal ducato le fanno in bicicletta verso Erba, Eupilio, Pusiano, i laghi del Segrino, di Alserio, di Pusiano. È il tempo dei giganti della strada. Il 12 novembre 1905, provenendo da Lecco e



diretto a Como, Gerbi, *Il Diavolo Rosso*, passa solo in una nuvola di polvere, con oltre venti minuti di vantaggio su Rossignoli e Ganna, nel primo giro di Lombardia. Inizia l’età dell’oro della bicicletta.

ESTATI IN VERSILIA

Negli Anni Trenta, a Forte dei Marmi, Gadda incrocia Malaparte, che in bici va a far la corte a Virginia Agnelli, madre

di sette figli. Sul *Popolo* del 29 agosto 1950 racconta che a 58 anni pedalava in Versilia in tenuta da bebè. Lì passa le vacanze, prima e dopo la guerra, con Landolfi, Bigongiari, Moravia, Luigi Russo, Pea, Carrà, De Robertis, Anna Banti, Piccioni, Roberto Longhi.

In Versilia Gadda si paragona a D’Annunzio: «Gabriele poetò, amò, nuotò, cavalcò. Odo, odo il trotto del suo cavallo sauro irrompere dai lecci e dalle querce della Versiliana la splendida e vasta villa che lo ospitava dentro il parco principesco alla marina di Pietrasanta – tòc tòc tòc fino al traghetto del Magra...».

«I pini superstiti (alla lottizzazione e alla guerra) eccoli, come allora invece nel folto, scagliosi e irti: le ginestre, i mirti, i ginepri punteggiati di coccole: le tamerici, non meno di allora, salmastre ed arse nel libeccio o nello spiro di maestro: maledettamente arse, quest’anno, lungo lo stradale a mare dove gli scrittori cinquan-



■ Qui sopra, Learco Guerra (maglia a strisce orizzontali) nel 1935, circondato dai tifosi al termine di una corsa. A fianco, il suo grande rivale Alfredo Binda in una foto del 1930.

tottenni vanno in bicicletta in tenuta da bebè, e in auto gli industriali e le belle. No, non il caval sauro, per noi, ma **una volgare bicicletta noleggiata da Bepino, quaranta lire l'ora**. Non le sessanta camere della Versiliana, né l'annesso parco vicereale di centosettanta ettari: per noi una cameruccia da forno crematorio...».

FOLLE ELETTRICHE

Gadda idea *L'Adalgisa* alla fine del 1931 e la stende di getto nella prima metà del 1932. La rivalità Binda-Guerra divide l'Italia. Proprio ottanta anni fa, il 10 maggio 1931, Learco Guerra indossa la prima maglia rosa nella sua Mantova bruciando Binda. Poi lo spodesta a Copenaghen della maglia iridata, che Binda riconquista a Frascati. Lo tsunami del tifo investe Gadda.

A Milano sente «il graticchio del radio-apparecchio» e scrive: «Per le vie della città egemone il nome del pedalatore Guerra elettrizzava le folle. Sonore cornucopie gracchiavano a piena gola, rovesciando sulle stupefatte meningi dei domenicanti il fiotto felice del loro notiziario, la stroscia della loro terminologia, della loro onomastica: annunciavano e commemoravano scatti e fughe, inseguimenti e riprese, azioni e reazioni, attacchi o contrattacchi, sferrati o respinti dagli idolatrati cosciotti garretti e piedi, dalle formidabili culatte, ossia glutei, per quanto un po' pelose forse, ma gli idolatri non badano a pelo».

La descrizione del tifo ciclistico è memorabile. Scrive: «Nei loro cromosòmi in tumulto i discendenti del gagliardo re Belloveso o del prode Viridumaro senti-

IN RONDA AL CASTELLO, L'INCONTRO CON BRUNO: «CON LA BICICLETTA E IL MAGLIONE, SFAVILLANTE DEL LIBERO ARBITRIO»

vano agitarsi, enfiarsi, il demone ricettore di quella prosa, bellica e pneumatica a un tempo. Era una guerra incruenta: ed era un Guerra pedagno. Quel che ci voleva per i novecentomila fedeli della novecentesca Bellona. Davanti il caffè Vittorio Emanuele l'**accesa irrequietudine lievitò ad una fazione di popolo**, la commozione eroica venne conflagrando in un epos: clamore e tempesta di gutturali diatribe fra i partitanti di Guerra o di Binda, di Farabullini o di Martinetti, di Croce o di Sciacaluga. Quel mareggiare di bipedi corso come da folate di vento: da ventate di una sindrome coréica. Immani gasterofonéti dominavano i crocchi, e l'eruzione loro inceneriva issofatto ogni timido conato, ogni fallibile impulso dei nani e minimi verso un eloquio pur che fosse. La loro prestanza di rinoceronti era fondata su dialettali ruggiti, borborigmi ingiuriosi che parevano estrarre dalle trippie, o anzi addirittura dalla vescica, tumefatta qual roboante zampogna, ossia piva. I cromosòmi gallici e langobardici si scontravano e ribollivano dentro vene ricche, potenziati da rimota lügànega, affluivano a labbra scarlatte, ai cagnazzi nasi, esplodevano in fonismi degni al tutto di risuonare nel piano».



■ In basso, lo scrittore (a sin.) in bici nel parco della Versiliana nel 1942 e un panorama aereo sulla pineta. Nella pagina di destra, in alto la villa di famiglia a Longone, in basso bici a teatro nella messa in scena di Ronconi di *Quer pasticciaccio brutto de via Merulana*.

Gli echi di quella leggendaria sfida entrano perfino nella «disperata officina». Lì il fabbro batte il suo ferro «con la sorda, ottusa pertinacia d'un partitante di Binda, o di Guerra».

INVENTORE DI PAROLE

Gadda conia neologismi. Usa partitante per «tifoso». Inventa biciclettare, per «andare in bicicletta». Parla di «gomme piz-





zicottate dai sassi” e della “bicicletta-mulo” del ciclista di campagna, che percorre strade improbabili, dove, col settembre, vi si avventura “qualche puttana di automobile sfiancata dagli strapazzi”.

L'occhio curioso di Gadda osserva «repentine biciclette commesse alla consumata perizia ed esperimentata prudenza de' garzoni panettieri» e «bravi muratori e capimastri (magütti e capmàster), che ogni mattina s'inurbano in bicicletta». Ma anche «certi morti de fame de ladruncoli de biciclette». Sorprende il medico «di ritorno appena dal suo primo giro di visite in bicicletta», che si toglie i fermacalzon. Ode «ciottoletti schizzare via sotto una ruota di gomma». Immortala «il garzone del salumiere Freguglia, dal bisunto grembiule divenuto angue e cinto a tutt'attorno la vita, cilicio grasso pei lombi del ciclista a rompicollo senza campanello: che sul più bello s'è involato di bottega, non si sa come, verso la “sciara del 47”. “Hè, al quint pian”. Messaggero gorgonzolante in rattoppati calzon di ciclista».

In *Quer pasticciaccio brutto de via Merulana* il super-brigadiere centauro Pestalozzi è costretto a chiedere all'osteriuccia del bivio “una bicicletta da quarcuno”. La bici che rimedia, però, “era na scatola de musica, con un cro cro nei mozzi”.

L'occhio fotografico di Gadda, nel porto di Genova, esplora i ciclisti anche dal gelataio: «Con poveri e svelti calzon di tela, il didietro color cuoio (avevano fotografato il sellino) installato sul ferro orizzontale della bicicletta inclinata, le gambe tese, calze e poi leggeri scarpini da ciclista – quasi babbucce che le dita del valido piede forzano e rimuovono dal di dentro – essi poppavano avidamente dal suo cucchiario, con un lungo succhio, ciò che il gelativedolo affermava urlando essere il vero gelo, il vero polo Nord».

I ciclisti dell'umorale Gadda spesso scadono a velocipedastri, a volte a inciprigniti velocipedastri. In *Incendio di via Keplero* c'è perfino “il baccanale di velocipedastri”. Dall'auto in corsa, nella visione fantasmagorica di panorami brianzoli, i ciclisti trasmutano in Tramaglini in bicicletta e Mondelle dentro un polverone accecante.

In *Accoppiamenti giudiziosi* il marito della signora Velaschi, «pioniere e ormai veterano del ciclismo, lo si vedeva spesso a ora perduta rotolar via piano piano, su d'una sua bicicletta opaca e massiccia, dei tempi di Carlo Còdega, col ferro superiore del telaio (che in oggi è orizzontale) leggermente inclinato verso il sellino, verso l'addietro, fatto che suscitava le risa de' giovincelli sportivi e de' garzoni di salumeria». In *Mercato di frutta e verdura* le biciclette «aggruppate a quindici a quindici come dei muli all'addiaccio», «paiono non altro attendere se non i robusti galloni e i glùtei saluberrimi del proprietario», «il quale, ammantellato e baffuto, le riconduca alla nativa cassina». In *Notte di luna* le bici sciamano.

Nella *Cognizione del dolore*, i ciclisti tra-



svolano come le nubi, le ombre, i sogni. Nella *Madonna dei filosofi* lo fanno anche i vigili in bicicletta. In *Ronda al castello* i tre della pattuglia di vigilanza nel parco del Castello Sforzesco, sul far della sera, incontrano Elsa, splendida ragazza borghese, e Bruno, lavorante-macellaio, “il ciclista-falco”, con la bici a mano. «Temibili per le loro sciàbole, essi non sapevano se ammirare o invidiare: certo parevano allibiti. I due splendidi esseri suscitavano nei loro cuori l'idea crudele della felicità e della perfezione». «Lei, dolce e inconcepibile», ammirata da tutti, «e il giovane! Con la bicicletta e il maglione, e sfavillante del libero arbitrio e volere di borghesia: come il falco, sotto cui gittavano gli ultimi stridi le rondini, come il falco! Se pure immoto, è padrone delle ali: con occhi impavidi al disopra delle torri e d'ogni favilla, guardando venire le tenebre nel liberato cielo». La bicicletta di Gadda ha le ali. Conquista il mondo. ●





Scende la pioggia ma che fa...

■ (Portaombrellino da bici, Fiera Campionaria del 1961 – foto © Archivio Fondazione Fiera Milano)

Rivoluzione Bici!

Con FIAB per cambiare strada
Diventa socio nel 2021!

 **FIAB**
Federazione Italiana
Amatori e Biciclisti




FIAB

fiabitalia.it

#PRIMALABICI

#VisitCzechRepublic

Avventure in movimento

A piedi o in bicicletta, esplora la splendida natura ceca,
a caccia di emozioni uniche.

Visita la Repubblica Ceca

Svizzera
Boema



visitczechrepublic.com