



LA META
Boemia
terme e castelli



REPORTAGE
Madagascar,
sogni a pedali



INTERVISTA
Tito Boeri
economista in sella



STORIE
Ragazzi
al campeggio

Numero **57** - Autunno 2021

BC

AMBIENTE • MOVIMENTO • CULTURA



RITRATTI
I TRE UOMINI
DI JEROME

TEATRO
NEL NOME
DI FAUSTO

BICI È BELLO

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



[®] **ELECTRIC
BICYCLE
POWER
FESTIVAL**



Bonaldi Motori

TREK

BANCO BPM

Bianchi
LIFE

22-24 OTTOBRE 2021
BERGAMO



ISCRIVITI GRATUITAMENTE SUL SITO



aggiornamenti e programma completo su:

www.bikeup.eu - www.facebook.com/bikeupper - www.instagram.com/bikeupper



COMUNE DI BERGAMO

con il contributo di:



Regione
Lombardia

Visit **Bergamo**



CONFINDUSTRIA BERGAMO

settima edizione

**IL PIU' GRANDE
FESTIVAL DI E-BIKE**
ESPOSIZIONE e TEST DI E-BIKE,
ACCESSORI e TURISMO IN BICICLETTA

invalitalia.com

SCOTT

your
best
break
.com



EDITORIALE

DI MICHELE BERNELLI

La grande bellezza

Piazze decorate che sembra di stare su un set. Tavole apparecchiate sui marciapiedi. Ciclabili dipinte sull'asfalto. E su strada biciclette e monopattini danzanti tra le sagome delle auto. Diciamolo: oltre che più sana e più pulita, oltre che più efficiente e più socievole, questa nuova città che nel mondo figlio del Covid sta prendendo forma anche da noi è decisamente più bella. Appariscente, imprevedibile. E se nel mondo di oggi l'apparire si fa anche sostanza, ecco che

abbiamo forse trovato la molla per spingere fuori dall'abitacolo anche quella 'maggioranza silenziosa' che finora aveva guardato con sufficienza il ciclista della porta accanto. Tra sostanza e apparenza si muove il tema di questa *BC*: moda, comunicazione, pubblicità convergono nel disegnare un nuovo scenario, in cui – prima ancora che nella pratica quotidiana – la bicicletta fa presa nell'immaginario collettivo. Protagonista di spot olimpici e sfilate, spalla al servizio di griffe del lusso e multinazionali, indossata da testimonial di peso e portatrice di buoni valori, è una influencer che finisce addirittura scritturata per trainare la volata alle case automobilistiche (e i diritti di proprietà intellettuale? Fatti pagare, se puoi, bicicletta). Un quadro – meglio, un'oleografia – cui in questi mesi ha fatto da controcanto la guerra anti-ciclabili scatenata in campagna elettorale dalle opposizioni di destra a Milano e Roma. Incomprensibile all'estero, dove da Bordeaux a Londra, dall'Austria all'Olanda una mobilità urbana sempre più car free è un impegno bipartisan. Ed è necessario che sia così, perché politiche sottratte alle contingenze del momento sono necessarie per trasformazioni durature. Servono moderazione del traffico (la Parigi tutta a 30 all'ora, che invidia...) all'interno dei confini urbani; trasporti pubblici, incentivi e una rivoluzione della logistica per rompere l'assedio alle città (a Milano entrano ogni giorno 800mila veicoli dall'hinterland; 600mila hanno a bordo una sola persona). Perché se no una bellezza effimera, per grande che sia, fatalmente sfiorisce.



VIVERE

6 News Italia Mondo

a cura di Alessandro Di Stefano

12 Il tema

Lo status symbol - Fulvio di Giuseppe

Il casus belli - Marta Ghezzi

18 Intervista

La mia bike economy - Marco Pastonesi

22 Storie

Qui comincia l'avventura - Elisa Gallo

25 Storie

Un uomo solo a teatro - Annalisa Misceo

28 Estero

Tendenza Spagna: strada comanda color...

Lorenzo Pasqualini

30 Vetrina

Back to School - Andrea Guerra

VIAGGIARE

32 News turismo

Destinazioni e programmi di viaggio

34 Reportage

We have a dream - Donatella Penati Murè





34

40 La meta

In Boemia, sull'Ohře, tra terme e castelli
Michele Bernelli

44 Itinerari

Girotondo milanese - Arianna Ravagli

48 Territorio

Parma. Il viaggio è servito

SPAZIO FIAB

50 Dalle associazioni

Cronache, agenda, iniziative della Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta
a cura di Giuliano Giubelli

AMPIO RAGGIO

58 Società

La libera uscita - Linda Maggiori

60 Nuovi Mondi

Notizie e idee per la sostenibilità

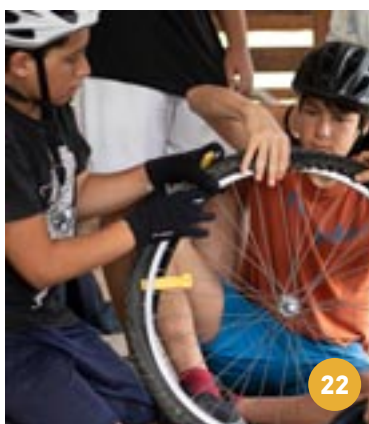
62 Ritratti d'autore

Tre uomini in bici - Claudio Gregori

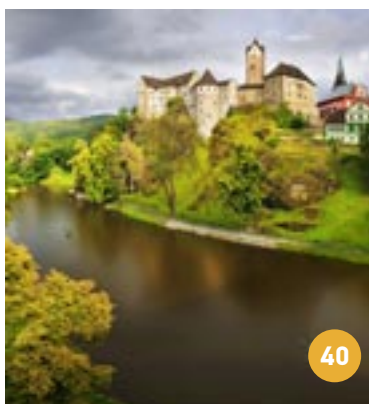
66 Scatto finale



50



22



40

HANNO PEDALATO

Fulvio di Giuseppe. Storica firma dell'edizione pugliese de *la Repubblica*, oggi direttore del quotidiano on line *Foggia città aperta*. Odia le bici che gli sono state rubate, ama le altre. Ha anche promosso in Puglia e Molise biciclette solidali.

Elisa Gallo. Torinese d'adozione, attivista di Bike Pride, ha fondato Bici-t, società di trasporto turistico con tricicli a pedale. Si occupa di comunicazione nel no profit. Parla di bici e la usa di regola in città, ora anche in viaggio.

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.

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.

Linda Maggiori. Mamma e cittadina impegnata nella difesa dell'ambiente, sperimenta da anni con marito e figli uno stile di vita sostenibile, senz'auto e a rifiuti (quasi) zero. Al lavoro di educatrice affianca quelli di blogger e scrittrice.

Annalisa Misceo. Giornalista barese trapiantata a Milano, ha pedalato in radio, quotidiani e magazine scrivendo di cinema, viaggi e lifestyle. Ama raccontare storie, a condizione che siano vere.

Lorenzo Pasqualini. Giornalista, vive a Madrid da dove scrive di Spagna, scienze e ambiente e dove ha fondato *El Itagnol*. Ama le lunghe camminate e i viaggi in bici su strade secondarie.

Marco Pastonesi. Genovese e genovano, 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.

Arianna Ravagli. Paesaggista, scrive di verde da oltre dieci anni. Amante dei viaggi, cerca in ogni meta un orto botanico o un parco rappresentativo, convinta che la vivibilità di un Paese si misuri in verde urbano e bici per le strade.

Photocredit: Shutterstock (cover); Gionata Galloni (14 basso, 58-59); Andrea Bruschettini (15 alto); Paolo Ciaberta (24 basso, 25); Elisa Gallo (24-25, 26 basso); Donatella Penati Murè/Carbamitu (da 34 a 39); CzechTourism: Ladislav Renner (40-41, 42-43), Upvision (41 basso), Mark Bbdo (43); Francesco Dolfo (44 alto); Milano Bicycle Coalition (44 basso, 45 basso, 46, 46-47, 47 alto).

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.57 - Autunno 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

A Utrecht la ciclabile illumina 40 case

I suoi 330 metri di lunghezza bastano per farne la ciclabile a pannelli solari più lunga al mondo. È stata inaugurata quest'estate appena fuori Utrecht, in Olanda, dove ha preso così il via un progetto pilota lanciato dal consiglio provinciale e realizzato dall'azienda Strukton. Se funziona, l'esperimento potrebbe continuare con nuovi tratti, ha fatto sapere Arne Schaddelee, politico locale. Nel frattempo il piccolo paese di Maartensdijk si gode questo breve segmento di pista green, in grado di alimentare fino a 40 abitazioni grazie all'energia che riesce ad accumulare durante il giorno. Il prezzo dell'opera è stato di 1,3 milioni di euro, senz'altro ancora troppo alto per pensare di replicarla su vasta scala, ma vale comunque come punto di partenza per sviluppi futuri. La ciclabile a pannelli solari di Utrecht rientra nei piani della città per raggiungere la carbon neutrality entro il 2040.



È tornato l'arrotino. In cargo bike

Si chiama Victorinox cargo e-bike ed è la bicicletta pensata per rispolverare uno dei mestieri artigiani più antichi, l'arrotino. Il nome riprende quello di **uno dei più noti marchi svizzeri di coltelleria**, anche se l'idea è stata messa a terra dallo studio di design Jenkins&Uhnger insieme ai danesi di **Butchers&Bicycles**, che realizzano mezzi bike friendly per la logistica. Non è un oggetto da museo, ma un prodotto pensato per la strada. A pedalata assistita, monta tutto ciò che occorre per molatura e affilatura delle lame, attrezzatura compresa. Quando ancora era diffuso come mestiere, l'arrotino utilizzava spesso la bicicletta per spostarsi nei quartieri. Certo non basterà la Victorinox cargo e-bike per riportarlo alle antiche glorie – infatti ne esiste soltanto il prototipo – ma i suoi creatori l'hanno immaginata anche come inno al riutilizzo e all'importanza del riparare invece che buttare le cose.

BICI IN CAMERA NEGLI OSTELLI DI BERLINO

Con un supplemento di cinque euro è possibile portarsi la bicicletta in camera e dormire sonni tranquilli. La catena di strutture ricettive a&o ha annunciato Bike Plus, novità rivolta proprio a quella clientela di cicloturisti (e non solo) che viaggiano in bicicletta e preferiscono

spendere qualcosa in più per portarsi il mezzo in stanza senza la paura dei furti. Fondata a Berlino nel 2000 a&o è uno dei principali attori nel segmento degli ostelli, presente in 24 città e in nove Paesi europei.

Il servizio può essere prenotato sia online, sia sul posto e, in certi casi, i gestori fanno in modo di riservare una camera un po' più grande proprio per lasciare il giusto spazio anche alla bicicletta. L'idea è venuta al direttore operativo Torsten Loos, non a caso un ciclista urbano abituato, ogni giorno, a pedalare per le strade di Berlino.





CE LO CHIEDE L'EUROPA

DI ELENA COLLI - POLICY INTERN, ECF

Copiare? Sì, dai migliori

Piani nazionali della mobilità ciclistica: quello varato in **Germania** può darci utili indicazioni

Strategie nazionali per la ciclabilità: cosa sono, e perché sono importanti? Sempre più Paesi in Europa hanno adottato – o stanno adottando – un piano pluriennale che crei le giuste condizioni per coordinare politiche, obiettivi e azioni per la ciclabilità a livello statale in una visione di lungo periodo. Allo stato attuale sono 14 gli Stati dell'Unione Europea con un piano all'attivo, altri nove sono nella fase di sviluppo e approvazione. L'Italia si è inserita da poco tra questi ultimi: Enrico Giovannini, ministro delle Infrastrutture e trasporti, ha annunciato il varo entro l'anno del Piano nazionale della mobilità ciclistica. Farebbe bene, allora, a trarre ispirazione dagli Stati con più esperienza in merito, come Austria, Germania e Svezia che sono già al terzo aggiornamento della loro strategia.

L'esempio tedesco è particolarmente interessante: è uno dei più completi e viene spesso preso come modello da altri Stati, che ne hanno emulato i contenuti.

Obiettivi 2030

Nel suo testo sono presenti infatti molti degli elementi necessari alla predisposizione di un buon piano ciclabile: il *National Cycling Plan 3.0*, valido per il periodo 2021-2030, presenta una serie di obiettivi precisi e misurabili da raggiungere entro il decennio. Qualche esempio? L'aumento del numero di viaggi in bici per persona da 120 a 180 all'anno; l'aumento della lunghezza media di viaggio in bici da 3.7 a 6 km; la diminuzione del 40% nel numero di incidenti mortali in bicicletta. O ancora, l'ambizione di dedicare alla ciclabilità **almeno 30€/anno per persona in finanziamenti pubblici**, possibilmente anche grazie all'implementazione di un fondo permanente per la promozione della cultura della bicicletta. A questo proposito, la somma messa in campo dalla Germania per la strategia ciclabile è di 365 milioni di euro all'anno, pari a 4.4 euro per persona (che non è tuttavia una delle somme più alte: il piano inglese ne prevede 8.40 pro capite, in Norvegia si arriva a quasi 19!).

Altri interventi interessanti messi in campo dal Piano tedesco sono ad esempio la **modifica del codice della strada a favore di cargo bike** ed e-bike, inclusa la legislazione riguardante l'uso commerciale di questi mezzi; lo sviluppo della rete ciclabile nazionale, integrata con segnaletica uniforme; la promozione della

multimodalità grazie alla predisposizione del trasporto delle bici sui mezzi pubblici o di sistemi di Park&Ride; la creazione di *Bicycle Academies* per la formazione dei funzionari amministrativi; o ancora l'istituzione di un **Ufficio Ciclabilità** a livello statale.

Sull'onda della *vélorution*

I dati sull'utilizzo e il possesso della bici nell'ultimo anno ci mostrano che la ciclabilità è cresciuta considerevolmente tra il 2019 e il 2020 nella maggior parte delle città in Europa, Nord America e Australia. È dunque cruciale che i governi si impegnino a cavalcare questa onda, tramite lo sviluppo di infrastrutture, piani e politiche necessarie ad assicurare il pieno supporto alla rivoluzione ciclabile che ha preso piede in Europa, o come dicono qui a Bruxelles, la *vélorution*. E l'adozione di una strategia nazionale, come ci mostrano tanti buoni esempi, è sicuramente uno dei migliori modi per farlo.

IL CODICE DELLA STRADA TEDESCO CAMBIA A FAVORE DELLE CARGO BIKE





La bici camper nata da una tesi di laurea

Una bici camper nella quale è possibile mangiare, lavorare e dormire sotto il cielo stellato. Per la sua tesi di laurea in design industriale alla FH Joanneum University of Applied Sciences, in Austria, lo studente Bernhard Sobotta ha scelto di dar vita a Cercle, un mezzo eccentrico e pensato per il cicloturismo. Tra la ruota anteriore e il sellino è stato infatti montato un cerchio che raccoglie tutto quello che serve, vale a dire una sdraio con tavolino incorporato. Il ciclista ha a disposizione diversi tipi di sedute, per un relax affacciato sul mondo o per riposare esattamente come a letto. Al momento Cercle non è ancora in commercio: per il 2022 Sobotta ha in programma un viaggio in giro per il mondo per far conoscere la sua creazione. Cercle_the_world è il profilo ufficiale su Instagram dal quale seguire le ultime novità. Il progetto è aperto a chiunque voglia partecipare, o semplicemente dare sostegno o consulenza per migliorare ancora di più la bicicletta.

DA MINISTRO A KABUL A RIDER IN GERMANIA COSÌ SAYED SADAAT HA SCELTO LA LIBERTÀ

Da ministro delle comunicazioni a Kabul a rider in Germania. Sayed Sadaat, 49enne con la doppia cittadinanza afghana e britannica, ha scelto di abbandonare un incarico prestigioso nel 2018, anche perché deluso dalla corruzione. La sua storia è riemersa a fine estate, dopo la presa del potere da parte dei Talebani in Afghanistan. Quando Sayed ha scelto di lasciare il Paese a fine 2020, il suo obiettivo era riparare in Europa per costruire un futuro migliore per sé e la propria famiglia. Alla fine ha trovato un'occupazione a Lipsia, dove pedala tutti i giorni per consegnare cibo con lo zaino e la casacca di Just Eat. Quello del rider è un lavoro esattamente come altri, ha spiegato in una video intervista alla *Reuters*.



A Groningen il Comune testa la sua prima e-bike a idrogeno

Basta una bicicletta per fare il test. A Groningen, Olanda, è partita la sperimentazione di una due ruote a idrogeno, che funziona come una comune e-bike, alimentata però con una delle risorse su cui alcuni pensano si poggerà la mobilità del futuro. L'amministrazione ha scelto di inserire questo mezzo green all'interno della propria flotta di veicoli che già circolano grazie all'idrogeno verde (come macchine e furgoni). L'idrogeno che viene utilizzato per la ricarica è al 100%



green, dal momento che viene ricavato grazie all'energia prodotta da un parco solare. Se la sperimentazione dovesse dare esiti positivi, la municipalità potrebbe aumentare il numero di bici a idrogeno a disposizione. L'amministrazione si muove anche così verso l'obiettivo di raggiungere la *carbon neutrality* nel centro storico. **Il costo del mezzo si aggirerebbe intorno ai 2500 euro**, in linea con il mercato delle e-bike. D'altra parte gli esperti non sono tutti concordi nell'immaginarsi un utilizzo di massa: i motivi sono diversi e vanno dalla distribuzione di una rete di ricarica adeguata fino al peso non indifferente che va montato su queste biciclette per farle camminare.



FOTOGRAMMA

Van Gogh sorridente (e in sella). Su Instagram

«Ho studiato molto la sua vita e, nonostante si sia sempre pensato che avesse una personalità disperata, credo invece che Van Gogh fosse innamorato della vita». A tal punto, pensa l'artista iraniano Alireza Karimi Moghaddam, da girare spesso in bicicletta. È così che se l'è immaginato in diverse illustrazioni che lo ritraggono mentre pedala in mezzo alla natura, trasportando alcuni dei suoi più famosi quadri. Sul profilo Instagram @alirezakarimimoghadam sono disponibili tutte le realizzazioni, decine e decine, che mettono in scena alcuni momenti chiave della vita del pittore olandese. Il progetto si chiama Fancy Van Gogh e vuole trasmettere un'immagine insolita, sempre sorridente del genio. Nato in Iran nel 1971, Alireza Karimi Moghaddam vive oggi a Lisbona e sente di avere un rapporto stretto con il protagonista delle sue opere. «Nella mia immaginazione mi piace pensare che io e lui abbiamo una profonda amicizia, e che mi ha rivelato alcuni segreti della sua vita che nessun altro conosce». Per scoprirli basta dare uno sguardo alla sua bacheca di Instagram.

SCHWALBE

#everydaygetaway



SCHWALBE
PICK-UP.
LO PNEUMATICO
PER E-CARGO.



- // APPPOSITAMENTE SVILUPPATO
PER LE E-CARGO BIKES
- // ELEVATA PROTEZIONE
CONTRO LE FORATURE
- // SICUREZZA A CARICHI
ELEVATI
- // OTTIMO GRIP E PRESTAZIONI
DI GUIDA IDEALI



→ [SCHWALBE.COM/PICK-UP/](https://www.schwalbe.com/pick-up/)



Cargo bike e logistica, un trend che non si ferma (e porta in Germania)

Quasi la metà delle vendite globali di cargo bike (43%) sarà al servizio della logistica. Secondo una ricerca di Future Market Insights, che non si sbilancia sull'anno in cui questa quota sarà raggiunta, le aziende che consegnano pacchi continueranno a seguire il trend della sostenibilità, introducendo nelle loro flotte mezzi elettrici e meno impattanti sull'ambiente. A livello mondiale il settore vale 900 milioni di dollari e, soprattutto nei contesti urbani, sono sempre più evidenti i benefici che farebbero preferire su larga scala le cargo ai furgoni. Sia a livello di rapidità, sia di consumi. Sempre secondo lo stesso istituto il mercato cargo bike parlerà sempre di più in tedesco: entro il 2031 la Germania raggiungerà infatti una quota del 37%. Ad accelerare la transizione è senz'altro la spinta dell'elettrico (la fetta e-cargo vale infatti il 73%). Tra le modalità suggerite per diffondere queste buone pratiche nelle aziende gli esperti suggeriscono la strada degli incentivi pubblici.



Una velostazione al Politecnico di Milano

Nel suo progetto di restyling in corso da anni, il Campus Leonardo del Politecnico di Milano ha previsto anche una ciclostazione coperta da mettere a disposizione di matricole, docenti e personale universitario. Come si legge su portale dell'ateneo, il servizio è già attivo e riservato ai possessori della Policard, che dà accesso al parcheggio: qui sono disponibili 26 posti bici (sono ammessi anche i monopattini) e per venire incontro anche a chi arriva a lezione con pedalata assistita la struttura mette a disposizione **nove punti di ricarica e-bike** (per un totale di 18 prese). È anche possibile effettuare una manutenzione ordinaria grazie alla presenza di una Bicycle Repair Station. L'idea di un parcheggio bici sicuro, per il Politecnico milanese, rappresenta "il concreto impegno per prendere in carico una delle azioni prioritarie indicate nel Piano spostamenti casa-lavoro dell'ateneo, nonché per contribuire al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile".

MONTALTO PAVESE SI RIFÀ IL LOOK

Dopo la prima bicicletta rimessa a nuovo, colorata e tirata a lucido, a Montalto Pavese, neanche mille abitanti nell'Oltrepò, ci hanno preso gusto. Oggi sono oltre 60 le due ruote posizionate in diversi punti del villaggio come arredo urbano. C'è quella accanto al Museo delle api e quella che accoglie i turisti di fronte alla sede della Pro Loco. «Ormai l'idea cammina da sola – ha detto il sindaco Angelo Villani – e le possiamo trovare ovunque, anche davanti ad abitazioni private dove danno un tocco di colore al giardino». In questa versione di guerrilla biking in terra lombarda, i mezzi che nessuno più

utilizzava alla fine sono tornati utili proprio come se fossero cartelli stradali: in diversi casi le biciclette indicano infatti i punti di interesse. Come quella che suggerisce la via verso la Big Bench, la panchina gigante sulla collina Belvedere.





L'URBANISTA TATTICO

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

L'immaginazione al potere

Si interviene sullo spazio pubblico, **con il coinvolgimento dei cittadini** e con materiali e forme reversibili. Nella speranza che poi la trasformazione sia definitiva.

Mettere in pratica trasformazioni di porzioni di spazio pubblico, coinvolgendo i cittadini e utilizzando materiali e forme reversibili, nella speranza che poi la trasformazione diventi definitiva. **È quello che si chiama urbanismo tattico.** Il termine è bello ma sproporzionato. Acquisito dall'inglese, in italiano suona fuori misura, infatti l'urbanistica è una disciplina che si occupa di cose più grandi, di trasformazioni più lente. Gli urbanisti pianificano le città, facendo turbinare per anni studi, carte, regole, norme, soldi, tribunali e atti su atti. Con l'urbanistica tattica si appare, si discute, si colora, si piantano alberi e si scompare, in pochi giorni.

La partecipazione dei cittadini al progetto urbano e alla sua realizzazione non è una novità, ma un vecchio tormento delle scuole di urbanistica e architettura, oggi sopito dallo star system dei superarchitetti. Bisogna citare almeno Giancarlo De Carlo con il progetto del quartiere Matteotti a Terni, e Ralph Erskine con il quartiere di Byker a Newcastle in Inghilterra. Entrambi costruiti attraverso lunghe discussioni e contributi con i futuri residenti. A Byker alla fine ognuno andava anche a scegliersi gli alberi ed era consigliato e aiutato nella creazione degli spazi verdi.

Alcuni aspetti di quelle esperienze emergono anche oggi nell'urbanismo tattico. In primo luogo il fatto che la partecipazione non è intesa come un flusso dal basso che appiattisce, omologa e annulla competenza e diversità. Al contrario è un continuo scambio tra bisogni e visioni individuali, le esigenze della collettività e il valore della competenza tecnica. Quelle esperienze hanno insegnato che la partecipazione non è il frastuono indistinto di mille voci discordanti, ma un processo di confronto in cui il soddisfacimento si inverte nella sintesi collettiva. All'epoca - la fine degli anni '60 - si sarebbe detto che la partecipazione serviva a coinvolgere e ascoltare i cittadini, ma anche ad educarne le aspettative. Un secondo aspetto emerso già allora è il ruolo del verde, vario e invasivo di luoghi ed edifici, che ancora è una delle chiavi di successo della riqualificazione urbana. Il terzo, che molto ci piace, l'idea diversa di mobilità, con possibilità di usare lo spazio per le attività comuni, per muoversi a piedi e in bici, e le auto allontanate dalle case e dai luoghi di vita.

Jaime Lerner, sindaco della città brasiliana di Curitiba, nel 1972 voleva pedonalizzare la strada più importante della città, la



cosa non era ovviamente condivisa. Una domenica si fece dare rotoli di carta da un giornale locale, li fece stendere per la via dopo aver preparato i colori per i bambini. Chiamò le famiglie a portare i figli a disegnare e colorare nella strada, infine chiese come si poteva riportare le auto. È stata la prima pedonalizzazione del Brasile e uno dei primi esempi di approccio tattico per come la intendiamo oggi. In Italia ci sono state anche interessanti esperienze attivismo cittadino, dalle **'città possibili'** di Dario Manuetti e Bruno Gandino, fino alle recenti incursioni milanesi di Matteo Dondè. Oggi l'urbanistica tattica sta prendendo piede, soprattutto per interventi di trasformazione dello spazio stradale legati alla mobilità. La resistenza a privarsi dell'automobile si traduce in conflitto sociale contro il cambiamento e la conseguente inazione politica. Ecco la necessità di **prefigurare il risultato della trasformazione coinvolgendo i cittadini.** Siamo così convinti che la realtà delle nostre strade sia immutabile che non riusciamo a immaginarne una diversa e abbiamo bisogno che qualcuno ci aiuti a viverla, anche solo un giorno o una settimana. Per questo abbiamo bisogno dell'urbanistica tattica.

IN POCHI GIORNI SI DISCUTE,
SI COLORA, SI PIANTANO ALBERI





Lo status symbol

Veicolo di buoni valori nella sensibilità collettiva, sfruttata da moda e pubblicità, la bici è di tendenza non solo nella pratica quotidiana, ma anche nella capacità di far breccia nell'immaginario.

di **Fulvio di Giuseppe**

It's coming by bike. Se il tormentone estivo degli Europei si è rivelato un boomerang, con la Coppa che se ne è andata "to Rome", in Inghilterra hanno già provato a (ri)scrivere la storia. La data da segnare è il 19 settembre: uno dei derby di Londra, Tottenham-Chelsea, resterà per sempre come la prima partita a zero (o quasi) emissioni di carbonio. E un ingrediente fondamentale è stata la bicicletta: allo stadio, come da rigoroso protocollo della società ospitante, i tifosi sono arrivati esclusivamente con i mezzi pubblici o pedalando.

Da questa parte della Manica non sono da meno: l'evento per eccellenza, l'Olimpiade, ha dato appuntamento a Parigi 2024 con uno spot che aveva una protagonista assoluta: **la bici, padrona della scena sui tetti della capitale francese.** Un caso? Non proprio. Chiamatelo più che altro cambio di paradigma. Perché il Covid ha solamente accelerato l'irresisti-



bile ascesa della bici; trendy nella pratica dell'uso quotidiano, lo è ancora di più nella capacità di far breccia nell'immaginario.

CANALE DI COMUNICAZIONE

L'Italia non fa eccezione. E questa volta non ci occupiamo dei dati che lo certificano, gli oltre 2 milioni di pezzi venduti nel 2020. È il nuovo status della bici nel nostro Paese a colpire positivamente.

«La bicicletta è diventata – spiega **Anna-chiara Montefusco**, che per Fiab cura le relazioni con i media – un canale di comunicazione. La si usa come veicolo di buoni valori anche nelle pubblicità. È protagonista anche di spot della pasta? Evidentemente il consumatore vede incarnati, nella bicicletta, dei valori positivi».

Merito dell'aumento della platea che ha influenzato anche la comunicazione. Si sono moltiplicate le testate che si occupano di mobilità, ma soprattutto si sono convertiti giornali e giornalisti». E **anche i media si scoprono interessati a temi collaterali alla bici**, incuriositi e ingolositi dalla platea di consumatori.

La contaminazione è costante. Perché se la bicicletta entra in ambiti che prima le erano estranei, anche il linguaggio si ibrida. La cartina di tornasole è il catalogo Fidaty di Esselunga, con una serie di premi legati al mondo della bicicletta. In sostanza, propone di investire i punti faticosamente guadagnati con la spesa in premi legati alla bicicletta. Dalla spesa al fashion il passo, a quanto pare, è breve. È inutile girarci attorno, concordano i pubblicitari: andare in bici fa figo, mentre prima faceva un po' sfigato.

ALTA GAMMA

Così, si sono appropriati della bici anche brand che prima erano totalmente lontani. Un esempio su tutti, la moda. Dalla Sportbike Emporio Armani nata dalla collaborazione con Bianchi ad altri marchi famosi come Moncler, che lavora con il brand danese Mate Bike. E ancora, Dior che da anni è in partnership con Bogarde per la realizzazione di esclusivi modelli limitati e Louis Vuitton con il suo prototipo firmato con Tamboite, produttore di biciclette artigianali con storia ultrasecolare. «Così accade – conclude Montefusco – che si apre un canale diretto con quel tipo di target di pubblico, in settori che, come moda e cosmetica, fanno muo-

PER CHI FA MODA È FONDAMENTALE AVVICINARE IL MONDO DEI CICLISTI URBANI

vere l'economia, anche per quanto riguarda gli investimenti pubblicitari». Aggiungiamo anche che anche noti *influencer* si sono esposti per la bici e capiamo perché non solo l'urban biking, ma anche il turismo in bicicletta ha conquistato un'altra fetta di mercato, quella del lusso, con **gli hotel top di gamma che diventano bike friendly**, e con consorzi come il neonato Best (Biking Experience Sardinia Tourism) che mettono insieme ospitalità ed esperienze del gusto. E se parliamo di upper class, ritroviamo manager e imprenditori, attori e professionisti in prima fila ai nastri di partenza di eventi come l'Eroica o la Maratona dles Dolomites; magari puntando sulle giuste aderenze per spuntare un posto al via anche a iscrizioni già *sold out*.

BIKE DEFILÉ

Per chi fa moda, il mondo dei ciclisti urbani è quello fondamentale da avvicinare. Lo sa bene **Ludovica Diligu**, creative designer fondatrice di Labo art, una delle prime in Italia a 'contaminare' gli stili: nel 2018, infatti, ha presentato la sua collezione attraverso una sfilata in bicicletta per le vie di Milano in occasione della Fashion week. «Ho vissuto quindici anni a



■ In alto, la campagna 2021 del marchio fashion francese Pigalle, sviluppato in partnership con le bici VanMoof. A fianco, lo spot per le Olimpiadi 2024 di Parigi.

ANCHE I GRANDI BRAND DEL LUSSO HANNO SCOPERTO NELLA BICI UN POSITIVO ALLEATO PER LA COMUNICAZIONE

Berlino e ho imparato tanto su come la bici possa essere un mezzo comodo ed ecologico. E poi è un oggetto che ha un design stupendo».

La sua è stata anche una provocazione. «Volevo fare un evento che fosse realmente green, unendo la moda alla bici. Perché anche durante la Fashion week ci sono tanti eventi di moda che si autodefiniscono ecosostenibili, **poi però in giro per la città ci sono colonne di auto** e il traffico si intasa».

La sua bike defilé, invece, ha rappresentato un evento fresco: ha ricevuto un ottimo riscontro ed è stato davvero un successo. È stato l'esempio di come un mezzo visto con qualche perplessità nell'ambiente della moda possa trasformarsi in qualcosa di *cool*.

Questo succedeva prima della pandemia. «Il Covid ha velocizzato il trend, è stata la scintilla – commenta **Antonio Dalla Venezia**, presidente di Ciab, il Club delle imprese amiche della bicicletta di Fiab – che ha alimentato una presa di coscienza collettiva. Del resto, si capisce quanto sia



diventato trendy andare in bici da vari elementi, come il fatto che per acquistare una bicicletta di qualità media si è costretti anche ad attendere dodici mesi». E non è tutto moda: è proprio una sensibilità collettiva che prima non c'era, «una consapevolezza generale che parte dalla

politica e interessa le associazioni di categoria, con gli operatori economici che chiedono infrastrutture». Le città sono sicuramente più bike friendly, i territori si stanno interessando «ma se nel breve si percepisce il cambio di passo – ribadisce Dalla Venezia – sarà nel medio periodo

Ciab, il club delle imprese

Raddoppiate in due anni. Da 65 a 130 nel giro di un biennio. Sono le aziende aderenti a Ciab, il Club delle Imprese Amiche della Bicicletta, l'associazione, promossa da Fiab, che mette in rete aziende, enti locali, professionisti, associazioni, cooperative, consorzi, operatori turistici ed economici che sviluppano attività in favore della bicicletta. Un dato che certifica, anche numericamente, la crescita di interesse e seguito per la bici e il ciclismo urbano. **Tra i vantaggi principali del circuito** c'è quello che prevede per tutti i dipendenti delle aziende aderenti l'assicurazione con la Rc bici nei loro spostamenti in bici in tutta Europa. Ma il network ha anche il merito di garantire visibilità, promozioni e vantaggi per le realtà che scelgono di consorzarsi all'insegna della mobilità sostenibile. Del circuito fanno parte Enti pubblici e istituzioni, ma al momento sono

soprattutto micro-startup, albergatori e tour operator a rappresentare la fetta più consistente di adesioni. Nei prossimi mesi, però, sono previsti nuovi ingressi e innesti, con l'obiettivo coinvolgere anche grandi aziende.

Info: www.ciab.it





■ A fianco, borsette e bici firmate Louis Vuitton. Sopra, sulle strade bianche dell'Eroica. A destra, la sfilata a pedali di Labo Art. In basso, le campagne Esselunga e Nescafé.

che riusciremo a comprendere appieno i risultati».

È indubbio, infatti, che sia cambiato l'approccio, anche dal punto di vista comunicativo. SottoSopra, che si autodefinisce "prima un modo di essere, poi un'agenzia di comunicazione bike friendly", sta preparando un report su pubblicità e spot che dall'inizio della pandemia hanno le due ruote come protagoniste. «Da Bper Banca a Tic Tac, da Poltronese a Nescafé passando per Ferrovie dello Stato – constata **Elena Milazzo**, direttore creativo dell'agenzia – sono sempre di più quelle che usano le due ruote». In qualche caso, con risvolti paradossali. «Ci sono

persino – sottolinea Milazzo – case automobilistiche che ricorrono alla bicicletta per pubblicizzare le auto elettriche. L'esempio più calzante è lo spot del nuovo Renault Captur Hybrid». Dove l'auto si relega al ruolo di gregaria di gran classe. L'importante però è che alla fine sia sempre lei a prevalere, altrimenti può finire **come in Francia, dove è stato censurato uno spot di VanMoof** in cui un veicolo si scioglie in una stilosa e-bike.

PUBBLICITÀ PROGRESSO

Ma spot a parte è in strada che il dualismo va risolto. Individuare una ricetta vincente per sedare il contrasto non è semplice. «È necessaria una collaborazione tra pubblico e privato. Le Amministrazioni devono osare ma devono anche affidarsi al know how delle aziende private: vanno seguiti i brand che hanno già tutti i mezzi attivi su marketing e ca-

IMPRENDITORI E MANAGER SONO IN PRIMA FILA AL VIA DI EVENTI COME L'EROICA

nali social per trascinare e coinvolgere la propria community». E per comunicare bene «bisogna evitare i toni paternalistici, il 'ti vengo a dire cosa devi fare e come lo devi fare'. Funziona di più l'esperienza – conclude Milazzo – condita da un pizzico di (auto)ironia: prendiamoci un po' in giro per smantellare le fazioni». E fa l'esempio di **Monaco di Baviera**: dove un quarto del budget totale per le infrastrutture ciclabili è destinato alla comunicazione. Se di pubblicità si vive, che sia pubblicità progresso. ●





Il casus belli

Via le bici. Lo scontro elettorale per le amministrative ha visto il centrodestra fare una bandiera della **guerra alle ciclabili**. A Milano prima di tutto. Mentre all'estero sindaci e ministri conservatori da Londra a Bordeaux promuovono e sostengono una mobilità sempre più senza auto.

di **Marta Ghezzi**

In fila sulla ciclabile. A Milano è sempre più frequente. Nelle ore di punta, sui tracciati più battuti, capita di trovarsi in coda, e se il ciclista davanti - forse alle prime pedalate, forse non giovane, forse solo cauto - è particolarmente lento, per disabitudine (vogliamo sperare!) si sbuffa, ci si spazientisce, quando l'unico pensiero dovrebbe essere di felicità. La metropoli lombarda, assunta a simbolo della rinascita della bicicletta, sebbene ancora lontana dal modello delle più celebri *cycling cities*, Amsterdam e Cope-

naghen, fila veloce. Le nuove ciclabili e i nuovi piani per la mobilità sostenibile indicano la direzione: la bici come mezzo di spostamento quotidiano. Non può essere che così. Perfino nelle parole del Presidente del consiglio **Mario Draghi**, che ha paragonato l'emergenza climatica a quella pandemica e sottolineato l'urgenza di un cambio di passo, "non c'è più tempo, serve un'azione convinta", si inizia a intravedere un disegno urbano dove lo strapotere del traffico veicolare è limitato.



POLLICI VERSO

Dovrebbero essere tutti d'accordo, indipendentemente dal colore politico. Non è così. La bici, soprattutto a Milano, è vista come icona della sinistra. E quindi osteggiata. A un'ampia fetta di leader di partiti conservatori le due ruote proprio non piacciono. Danno fastidio. Non interessano. Sono considerate come un intralcio al traffico e all'economia. Inutile cercare di capire le ragioni, pensare che sia illogico. Lo è. Ma l'intolleranza è ben radicata, così forte da spingere **Vittorio Feltri**, capolista alle ultime amministrative milanesi con Fratelli d'Italia, a dichiarare che «con la fissa delle piste ciclabili Milano ha rotto l'anima, vanno eliminate». Se le chiosose provocazioni del direttore di *Libero* fanno (in questo caso) solo sorridere, ha destato scalpore che a cavalcare l'onda del no bike fosse perfino **Luca Bernardo**, il candidato sindaco della destra. Bernardo è un pediatra, il sanitario quindi che, più di altri, ha sotto gli occhi gli effetti del monossido di carbonio su bronchi e polmoni dei più piccoli. Eppure il dottore dei bambini ha esordito, a inizio campagna, con affermazioni altrettanto roboanti contro le ciclabili, anche per lui da cancellare.

■ Sopra, traffico a pedali sulle ciclabili milanesi. A sinistra, la spesa in bicicletta. A destra, Boris Johnson per le strade di Londra e Silvio Berlusconi, con Letizia Moratti, prova il bike sharing di Milano.





A MILANO STARE IN FILA SULLE NUOVE CICLABILI È ORMAI LA REGOLA DI TUTTI I GIORNI

deva rafforzamento del trasporto pubblico e uso massiccio della bici. Bordeaux deve la sua invidiabile rete ciclabile al sindaco **Alain Juppé**, un conservatore divenuto in seguito anche primo ministro. **Ma anche a Berlino, Parigi, Vienna** gli esponenti di centro destra si sono ben guardati dal voler mettere i bastoni tra le ruote a chi proponeva una nuova mobilità. E allora? Mistero. Anche perché il **BikeMi**, il bike sharing cittadino (15.400 bici in dotazione, di cui 3500 a pedalata assistita), è nato nel dicembre 2008 su proposta di tre consiglieri comunali, uno di sinistra, **Maurizio Baruffi** (Pd), uno di destra, **Marco Osnato** (Fratelli d'Italia) e un centrista, **Carlo Montalbetti**. A provare la bici a noleggio in anteprima a Fiera Milano Rho, divertendosi e approvando, era stato niente meno che l'allora Presidente del consiglio **Silvio Berlusconi**. Non solo. I primi soldi per finanziarlo, cinque milioni di euro, arrivarono grazie al sindaco in carica **Letizia Moratti**, che aveva inaugurato il servizio salendo in sella in piazza San Babila e pedalando lungo corso Vittorio Emanuele. In quella occasione, le sue parole erano state: «BikeMi renderà il traffico meno invasivo e l'aria meno inquinata».

Poi fiutando il pericolo ha corretto il tiro, dichiarando di essere stato male interpretato, di non essere contrario, ma che «vanno ripensate, soprattutto in alcune aree», ascoltando i residenti, i negozianti, i ciclisti. Nel botta e risposta si è inserito anche il segretario della Lega **Matteo Salvini**, pronto a cancellare con il pennello le linee delle ciclabili tracciate a terra, per mettere uno stop «all'ambientalismo chic da salotto». Subito imitato da una delegazione di Fratelli d'Italia, che a uso e consumo di fotografi e giornalisti si è fatta riprendere, con martello in mano, sul cordolo della ciclabile - per loro dello scandalo - di corso Buenos Aires, grande arteria dello shopping milanese. Quella ciclabile che, aveva dichiarato **Marco Granelli**, assessore alla Mobilità, è oramai percorsa da novemila ciclisti l'anno, ma che alla destra populista, forse per una questione di voti dei commercianti, proprio non va giù.

ANIMA DEL COMMERCIO

Commercio versus bici? I dati indicano un'altra storia. Due esempi: a New York, la fonte è il Dipartimento dei trasporti, nelle zone in cui sono state realizzate nuove piste ciclabili, **il giro d'affari delle attività commerciali** è cresciuto fino al 50%; a Madrid la pedonalizzazione del centro sta spingendo le vendite, più 25%. Confcommercio a Milano sostiene che le ciclabili penalizzino gli acquisti? È dimostrato che i consumatori in auto non spendono di più di quelli in bici. Un'in-

dagine nelle città di Auckland, Christchurch e Wellington, Nuova Zelanda - coinvolti 1744 consumatori e 144 negozianti - ha evidenziato che a fronte di una spesa media a viaggio di 47 dollari, la differenza fra gli acquisti degli automobilisti e quelli dei ciclisti è di soli quattro dollari (fonte Citylab). Altro lato del mondo, altro dato interessante: la sovrastima degli automobilisti. I titolari di negozi di Henry Street, viale commerciale di Dublino, Irlanda, hanno parlato di un 19% di clienti motorizzati, quando il dato reale è il 9%.

L'insofferenza della destra milanese verso le due ruote è **un'anomalia in un'Europa sempre favorevole**, anche quando guidata da governi conservatori. Londra è diventata bike friendly grazie al piano del 2010 di **Boris Johnson**, che preve-





La mia bike economy

In città riduce i tempi, azzera i costi. In salita premia chi si prepara. La bici a tutto campo di **Tito Boeri**, docente alla Bocconi ed ex-presidente dell'Inps.

di **Marco Pastonesi**

«**L**a bicicletta? Magari non salverà il mondo, ma può contribuire a risolvere tanti problemi e ci sta già aiutando a vivere meglio. E ha salvato me nei momenti più difficili della mia vita». Tito Boeri è un ciclista non per caso, ma per passione e convinzione, per scelta e filosofia, per coerenza e allegria, per ecologia ed economia.



Ciclista da subito?

«La bicicletta è stato il primo grande regalo della vita, la prima vera forma di autonomia. Quella della bici, è stato detto, è l'unica catena che ti rende libero. Ma la mia conversione alla bici su strada vera, alle grandi salite, è abbastanza recente. E da quel giorno – la strada, le montagne, gli amici, la fatica, il sorriso – la bicicletta è diventata una compagna inseparabile. Infatti: accompagna, guida, segue, registra, scandisce, assiste. E ancora: ascolta, sente, carica e scarica, scarica e ricarica».

Ciclista urbano?

«A Milano non uso altro. Non è vero: vado anche a piedi o con i mezzi pubblici. Ma se posso, quando posso, appena posso, c'è la mia bicicletta. Morbida ma svelta, comoda ma magra. Rapida, pratica, pronta. Riduce i tempi di percorrenza, annulla quelli di parcheggio, azzera quasi i costi. A Milano non ci sono salite se non per i cavalcavia e la Montagnetta (che devi andarti a cercare). Facile calcolare i tempi. L'unico problema è che non hai

scuse, non puoi invocare il traffico, quando arrivi in ritardo».

Ciclista stradale?

«L'uscita con gli amici è un appuntamento, un obiettivo. Quando si studia il percorso, si fissa una meta, un traguardo, meglio se nobilitato in cima a una salita. Perché in salita, come spiega Eddy Merckx, non ci si nasconde. La salita spoglia e rivela. E la bicicletta non regala nulla: premia chi si è allenato e chi sa



dosare le proprie energie, punisce chi fa il gradasso e poi scoppia e anche chi pensa di spaccare il mondo senza allenarsi».

Ciclista agonista?

«Tropo scarso, anche troppo tardi per gareggiare. La gara la faccio soprattutto con me stesso. Riuscire a migliorarsi o anche solo a non peggiorare su di una grande salita è un modo per esorcizzare la vecchiaia. Poi c'è un po' di competizione con gli amici. Ma lì ho i miei truc-

chi: li faccio parlare. Preparo una serie di domande cui non possono non rispondere. E questo toglie loro fiato, energie».

Obiettivi raggiunti?

«Bormio è il centro del mondo per un ciclista. Ogni anno scopro giri più belli grazie a un mio grande amico, Luigi Azzaolini, che tutti conoscono in quelle valli. Negli ultimi anni ho passato parecchio tempo vicino a Lecco e da lì si fanno giri meravigliosi tra i panorami del Ghisallo

«GIRARE IN BICI IN CITTÀ HA SOLO UN LIMITE: SE ARRIVI IN RITARDO NON PUOI DARE COLPA AL TRAFFICO O AL PARCHEGGIO»



■ Tito Boeri appena è possibile usa la bici per spostarsi. In alternativa si muove a piedi o con i mezzi pubblici. E l'uscita con gli amici ad affrontare salite è un appuntamento fisso.

e i silenzi del Montirone. La salita che amo di più è il Nivolet. C'è di tutto e di più in quei 40 km».

Oppure?

«Il Trentino. È un luogo ideale anche per pedalare. La pista ciclabile lungo l'Adige, direzione nord verso Bolzano e l'Austria, direzione sud verso Verona, Mantova, anche Venezia. E poi le piste ciclabili lungo le altre valli, il Manghen. Quando posso, per anni l'ho fatto anche durante il *Festival dell'Economia* a Trento, metto la bici in macchina e, nei momenti liberi, anche se sono stanco morto, esco e pedalo. La mattina presto, da solo o con amici per riprendermi e ritrovarmi. Anche per questo mi spiace molto che l'esperienza del Festival a Trento sia finita».

«Nessuna delle nostre piccole sofferenze quotidiane – sostiene Didier Tonchet, giornalista, fumettista e attore francese – resiste a un buon colpo di pedale». Vero?

«Sì. La bicicletta cancella la tristezza e dona benessere, fisico e mentale, ottimismo, voglia. E in salita ti vengono anche grandi idee. In discesa, invece, non puoi perdere la concentrazione».

A proposito di Trentino, e a proposito di salite: è vero che ha pedalato con Francesco Moser?

«È successo più volte. Ed è successo anche che proprio in salita Moser mi abbia incoraggiato e anche spinto. Pensate: un campione che si è trasformato in gregario. Proprio vero che la bicicletta ha il potere di unire le persone, legarle di affetti e simpatie, renderle più semplici e dirette, perfino invertire i ruoli. Moser era un mito prima per me. Lo è ancora di più adesso che l'ho conosciuto».

Professore, da tre anni la vendita delle biciclette in Italia ha superato quella delle auto. Un buon segno?

«Era già successo in altri Paesi europei, finalmente succede anche da noi. Significa che la bicicletta recupera spazi nella vita di tutti i giorni: per andare a scuola o al lavoro, per spostarsi ma anche per

«IN SALITA NON SI BARA. PREMIA CHI È ALLENATO E PUNISCE I GRADASSI. NON SONO UN AGONISTA. GAREGGIO SOPRATTUTTO CON ME STESSO PER ESORCIZZARE L'ETÀ»

viaggiare. E se fosse soltanto una moda, ma non lo è, è un'occasione da sfruttare. Basta solo evitare strozzature d'offerta come quelle che si sono manifestate durante il periodo post Covid-19 a seguito delle facilitazioni economiche governative. I negozi si sono svuotati, incapaci di fare fronte a tutte le richieste. E le liste d'attesa non si sono ancora esaurite. Se almeno una parte di questi acquirenti si affeziona alla bicicletta e la preferisce all'auto, il cambiamento diventerebbe sociale. Una rivoluzione culturale. E le città dovrebbero essere ridisegnate non più a misura d'auto, ma di bici».

Una rivoluzione anche economica?

«L'industria italiana delle biciclette esporta non solo telai, ma anche componenti. E questa è una voce importante nell'eco-



nomia nazionale, anche quando la diffusione delle biciclette aumenta in altri Paesi».

È questa la 'bike economy'?

«È tutto quello che gira attorno alla bicicletta. L'industria e l'artigianato, la produzione e il commercio, ma anche il turismo e lo sport. E cioè il mangiare e il bere, il dormire e l'ospitare, e poi le corse, i campionati, le feste e i festival. L'Italia è ideale per questo tipo di turismo sano, pulito, intelligente, internazionale. E allo stesso tempo la bicicletta è un grande aiuto alla mobilità, all'ambiente, alla so-





■ Sopra, il Sellaronda Bike Day. A destra, Tito Boeri al termine della scalata al Col de la Bonette e, in alto, in abiti civili al Ghisallo. A sinistra, Francesco Moser che più di una volta ha accompagnato in salita l'economista.

stenibilità. Insomma: alla vita. Andare in bici abbassa i costi e crea redditi. Andare in bici significa più salute, dunque risparmiare nella sanità».

E la bicicletta a pedalata assistita?

«Ha aperto, anzi, spalancato il mercato aprendone un nuovo comparto, raddop-



piandone i numeri. Perché chi non osava più pedalare per limiti di età, di fiato, di cuore, adesso è tornato a farlo con più tranquillità, con più serenità, con più fiducia. E senza rischiare 'la cotta', sale per i tornanti dello Stelvio o si arrampica su quelli del Gavia. Questa estate le città d'arte e i passi alpini erano pieni di ciclisti... elettrici. Prima o poi mi deciderò anch'io a passare alla bici a pedalata assistita».

La bicicletta è artigianato o arte?

«In certi casi è arte. L'eleganza del disegno, la perfezione dell'equilibrio, la ricerca della sicurezza, lo studio dell'aerodinamicità, il segreto della leggerezza... Il made in Italy ha fatto la storia».

La bicicletta è religione o filosofia?

«È pedagogia. Aiuta a sviluppare quelle abilità non cognitive che sono fondamentali per realizzare i nostri obiettivi, per il successo nel lavoro e nella vita. Insegna a dosare le energie, è la prima forma di previdenza. Insegna a porsi degli obiettivi alla propria portata, a calcolare il tempo, a resistere, anche a soffrire quel che è giusto. Ti fa apprezzare la natura come poche altre cose».

La bicicletta migliora la vita?

«Ti concede il diritto alla disconnessione, cosa di non poco valore di questi tempi».

La bicicletta allunga la vita?

«Allunga la vita attiva. Lo vedo in certi amici. Da quando sono in pensione, le loro giornate si sono liberate e così escono in bici tutti i giorni o quasi. E lentamente, ma costantemente, sono diventati più asciutti, più forti, più resistenti. È una delle ragioni – sto ovviamente scherzando – per cui da anni mi batto per non abbassare ulteriormente i limiti di età per la pensione. Sono stufo di essere superato in salita da pensionati!».





Qui comincia l'avventura

Una settimana tra prati e boschi, tutta tenda e pedalate, scuola di libertà e di autonomia. Il Bike Camp organizzato in provincia di Torino da Ciclostili, nel racconto di ragazzi, educatori, genitori.

di **Elisa Gallo**

Prendi un'area attrezzata sulla collina morenica delle Valli del Canavese, monta una decina di tende e preparati ad accogliere una ventina di ragazze e ragazzi con le loro biciclette, per una settimana in mezzo a prati e boschi, lontano dalla città, dai genitori, dai cellulari e da quel tempo programmato e pianificato che caratterizza la quotidianità. È il Bike Camp per giovani tra i 10 e i 14 anni organizzato da **Ciclostili**, associazione torinese che promuove il ciclismo in tutte le sue forme e la sua naturale vocazione a scoprire a ritmo lento storie, luoghi e paesaggi.

Lo hanno allestito in un'area attrezzata con cucina, bagni e area campeggio dell'oasi naturalistica di

■ Le notti passate in tenda sono state per i giovani partecipanti al Bike Camp un'esperienza emozionante e formativa. In apertura, una escursione alla scoperta del territorio.





Pianezze, nei pressi di Vialfrè, in provincia di Torino: un luogo ideale per far innamorare della bici e del cicloturismo. «Lo abbiamo ideato - sintetizza **Simone Bracco**, presidente di Ciclostili - per creare un'opportunità di crescita e formazione per i giovani. La bicicletta diventa strumento educativo e pretesto per valorizzare la vita all'aria aperta e comunitaria».

Ed è ciò che evoca la bicicletta, con la capacità di suscitare il senso di libertà e di autonomia, a rendere l'esperienza importante. Per molti ragazzi e ragazze questa è la prima occasione di campeggio e una tra le prime esperienze lontano da casa e dalle comodità. «Ai nostri campi estivi - continua Bracco - **il gioco è la chiave di tutto** perché i ragazzi e le ragazze non sono vasi da riempire, ma scintille da accendere».

■ Imparare a cambiare una camera d'aria è anche l'occasione per capire quanto sia importante riuscire a lavorare tutti insieme.

IL GIOCO È LA CHIAVE DI TUTTO E LA BICI DIVENTA UNO STRUMENTO EDUCATIVO PER VALORIZZARE LA VITA ALL'ARIA APERTA DA GODERSI TUTTI INSIEME

DAL BOSCO ALLA CITTÀ

Quest'anno il Bike Camp si è svolto su tre turni, tra giugno e luglio: 60 giovani in totale, tre o quattro animatori e animatrici a rotazione, tra cui anche **Ester Lange**, biologa dell'ambiente che ha accompagnato i ragazzi a scoprire la natura e ad averne cura. In una settimana si nota come cambia la capacità tecnica di ragazzi e ragazze. C'è chi arriva con più esperienza perché fa parte di qualche gruppo sportivo, chi invece è alle prime pedalate, ma tutti migliorano secondo il proprio ritmo. Merito del lavoro svolto da Simone, Paolo, Beppe e dagli altri accompagnatori di Ciclostili: personalizzato in base al livello di ciascun partecipante. Quello che imparano qui, giocando, se lo porteranno in città, quando useranno la bicicletta come mezzo di trasporto.

«L'ultimo giorno di Camp pedaliamo fino a Rivarolo - raccontano - a circa 15 km dal campeggio, prendiamo il treno, raggiungiamo le porte di Torino e pedaliamo attraversando parchi fino al centro città: per loro è un'avventura, ma anche un modo per capire che ci si può muovere senz'auto, scoprendo l'intermodalità, e dare nuova forma alle distanze».



VOCI DAL CAMP

Tra le parole di chi si è fatto il campo tornano la spesso la "fatica", la stanchezza e il male alle gambe. Ma la fatica fa parte del processo educativo e spesso resta solo a parole, perché poi si pedala con buon ritmo fino in cima alla salita, senza risparmiare sorrisi e chiacchiere.

«Alessio, ti metti una maglietta?». «Sono tutte sporche». «E con quante magliette sei venuto?». «7». «E dove sono?». «Una





SPENTI I TELEFONINI, IL CAMPEGGIO DIVENTA L'OCCASIONE PER TORNARE A COMUNICARE DAL VIVO

gevano all'interno dei parchi cittadini. Qui al Bike Camp ha imparato piccoli trucchetti in sella, il salto, l'impennata, pedalare su una pedana in equilibrio, in spazi stretti. Ma racconta con entusiasmo anche il dormire in tenda con gli amici, fare tardi alla sera davanti al falò: **prime esperienze di indipendenza e di ciclismo** che resteranno nei ricordi.

Nella sua borsa per il campeggio, che Frida si è preparata da sola, c'era ben poco spazio per abiti sportivi, nonostante le indicazioni, ma in fondo il percorso per la formazione della propria identità e autonomia passa anche di qui.

E non c'è mezzo migliore della bicicletta per accompagnarlo.

è stesa... è ancora bagnata, l'altra è sporca». «Hai cambiato da solo la camera d'aria?». «No, prima devi chiudere la pompa». Eccoli qua, ordinari dialoghi da Bike Camp.

E poi, ecco le voci degli adulti. «Mio figlio Julian si è divertito, me lo ha detto con poche parole, e lo vuole rifare», racconta Nicola Bellini. **Julian, 12 anni**, ha iniziato ad andare in bicicletta tre anni fa per raggiungere la scuola e poi non ha più voluto saperne di mollarla.

«I nostri ragazzi si muovono poco, si perdono davanti ai video - continua Bellini, che lavora come preparatore sportivo - e hanno un livello di allenamento davvero molto basso. Lasciare che siano i ragazzi a gestire con fatica e senza intermediazione il proprio tempo educa all'autonomia ed è il prezioso aspetto pedagogico di un campeggio in bicicletta».

Raggiungere la noia è la chiave di volta: senza telefoni, si deve parlare e comunicare. E muoversi.

SCUOLA DI INDIPENDENZA

«Dopo il lockdown c'era la necessità di far fare più attività possibili ai ragazzi, per farli uscire di casa, e il bike camp con un'amica è stata **la scelta ideale** per mia figlia Frida - racconta Benedetta Lanza - Noi da sempre usiamo la bicicletta in città, ma ci sono regole che come genitori fatichiamo a trasmettere, mentre in un'esperienza come il campeggio, tra coetanei e con accompagnatori che sono portatori di altra autorità rispetto a genitori e insegnanti ha un importante valore formativo».

■ La partenza per un'escursione. Pedalando i ragazzi imparano a conoscere un ambiente sconosciuto a chi vive in città, fatto di cascine, sentieri, boschi e torrenti da attraversare.

Frida, 12 anni, non è una principiante: l'anno scorso aveva frequentato in estate *Ragazzi in bicicletta* a Torino, un'altra proposta di Ciclostili per i più giovani, dove giochi di tecnica e pedalate si svol-

La giornata tipo

Al Camp si arriva la domenica in auto con i genitori e si torna il venerdì, in bici e in treno, tutti insieme. Il programma della settimana viene adattato in base al gruppo e alle condizioni meteo e dei sentieri. Ci si sveglia verso le 7.30-8, alle 9 si finisce la colazione e si parte per un'escursione in bici di qualche ora, tra sentieri, boschi, attraversando pozzanghere, incontrando cascine abbandonate e scoprendo le strade della collina. **I pasti** sono gestiti in

collaborazione con il negozio di alimentari, il bar e il ristorante del paese, ma ognuno è responsabile dei propri piatti, posate e bicchieri portati da casa per ridurre al minimo l'impatto ambientale. Si apparecchia e si riordina insieme, senza turni, ma stimolando il senso di responsabilità e collaborazione. E per spuntino niente merendine, anche sul cibo si è scelta la genuinità. **Le ore più calde** della giornata sono di tempo libero, c'è chi gioca a pallavolo, chi gironzola con le proprie bici nell'area del campeggio, chi fa yoga e chi chiacchiera. Segue un momento dedicato ad esercizi di tecnica, con lo slalom, gli scivoli, il pedalare in cerchio, alternato alle lezioni di ciclomeccanica. Poi doccia, riposo e qualche minuto di cellulare, per chi vuole chiamare casa, e la cena. **E alla sera** ci si raduna attorno al tavolo a giocare a carte, a condividere giochi di società, chiacchierare davanti al falò: nell'estate degli Europei, qualche partita di calcio è stata l'unica concessione alla tivù.



Un uomo solo a teatro

Nino Formicola porta in scena la vicenda umana, prima ancora che sportiva, di Fausto Coppi. Un incontro che era nel destino: già da piccolo lo paragonavano al Campionissimo.



di **Annalisa Misceo**

Glielo hanno sempre detto che lui a Coppi assomiglia, tanto che qualche anno fa gli hanno anche chiesto di interpretarlo in una fiction. Poi però non se ne fece più nulla e i panni del grande Fausto li aveva vestiti giusto per un servizio fotografico con la storica («Pesantissima», precisa) Bianchi. Fino a oggi. Che invece Coppi lo interpreta a teatro. Riparte infatti proprio questo mese, a ottobre, la tournée di *Angelo Fausto Coppi, l'eroe nato contadino*, pièce liberamente tratta dai due libri biografici di Gabriele Moroni *La solitudine di un campione* (Mursia), e *Non ho tradito nessuno* (Neri Pozza).

UN MITO DELL'INFANZIA

Per l'attore comico Nino Formicola è una specie di esordio. «Ho avuto l'occasione di cimentarmi per la prima volta in un monologo - racconta - e per giunta drammatico, grazie a quello che è stato un mito della

■ Nino Formicola (a destra) si cimenta per la prima volta in un monologo drammatico. Di Coppi lo ha conquistato prima di tutto la purezza di cuore.

mia infanzia. Ma grazie al testo scritto da **Sabina Negri** ho avuto modo di conoscere anche l'uomo nascosto dietro al mito. Ho scoperto cose di Coppi che non conoscevo, ho realizzato che, nonostante tutti i suoi successi, ha avuto una vita sfortunata: è stato un grande campione, ma ha passato cinque anni in guerra, ha affrontato un processo per adulterio, è morto giovanissimo... Chissà quanto altro avrebbe vinto se non ci fosse stata la guerra. Più di tutto, però, sono stato contento di aver toccato con mano la sua purezza di cuore, perché lui era davvero un personaggio particolare: era come *Candido* di Voltaire, per certi versi, arrivava da una società contadina con una grande dignità e con regole insite ben precise. Sapeva cosa voleva dire il rispetto. E oggi di certo avrebbe detto la sua su questo bailamme di biciclette, anzi di moda di biciclette, in città, in cui le regole non si sa neanche cosa siano».

«QUALCHE ANNO FA
AVREI GIÀ DOVUTO
ESSERE FAUSTO IN TIVÙ.
HO ANCHE FATTO
DELLE FOTOGRAFIE
SULLA SUA BIANCHI»

NINO E LA BICI

Cosa avrebbe detto Fausto Coppi non possiamo saperlo, cosa dice l'attore che con la bicicletta ha una "relazione seria" invece è chiaro.

«Per me la bicicletta è un mezzo di trasporto. Del resto, per andare a far la spesa cosa devo prendere, la Rolls Royce? Invece **ho attrezzato la mia bici con due bei cestini**, una tamarrissima luce che si attacca alle ruote e di sera mi rende visibile anche al buio (e che io renderei obbligatoria per tutti), e mi muovo così. Lentamente. Faccio bellissimi giri: la bici ti consente di guardarti intorno con attenzione, scopri negozi, bar e terrazze che non avevi mai notato prima, ti rendi conto delle strade, ti accorgi di tante cose che in auto non vedi. Però ammetto che da un po' di tempo **mi sento un po' Papertino**».

Sfortunato, cioè? «No, sempre arrabbiato. Perché oggi girare per Milano in bici è diventato **un videogioco**: non solo devi stare attento alle auto e alle rotaie del



tram, ma anche ai monopattini e soprattutto ad alcuni ciclisti che sono un vero pericolo pubblico. È sacrosanto incenti-

vare il trasporto pubblico e le diverse forme di mobilità sostenibile, ma vanno prima fissate delle regole che bisogna far





rispettare. Ormai non siamo più in quattro gatti ad andare in bici, i numeri sono aumentati, e non lo si può ignorare».

PROMO SHARING

In effetti ne è passato di tempo - più di dieci anni - da quando con il suo socio e indimenticabile amico **Andrea 'Zuzzurro' Brambilla**, l'attore prestò il volto alla promozione dei primi bike sharing a Milano. Allora, tra un sopracciglio alzato e un sorrisetto di sufficienza, si sentì pronosticare il fallimento dell'iniziativa con un laconico: «Tanto, la bici non va di moda».

Oggi, dopo una pandemia che ha accelerato il trend, Formicola può ragionevolmente affermare che quella volta le immaneabili Cassandre dallo scetticismo generalizzato avevano torto. «Io stesso appartengo alla generazione che non usava la bici e poi si è convertita - racconta - del resto fino a pochi anni fa, se

andavi in bicicletta, eri solo un poveraccio che non aveva i soldi per la macchina. Oggi invece sei figo, ecologico... anche se, a esser sincero, gli unici che mi paiono davvero **attenti all'ambiente** sono i giovanissimi».

Ora la situazione è diversa ma non ribaltata, e, benché - complici i bonus governativi - la quantità di due ruote nelle città italiane sia aumentata in modo evidente, le auto non sono diminuite e sulle strade sono entrati **anche i monopattini**, spesso condotti da ragazzini che per età non potrebbero guidare neanche un motorino: una vera giungla, secondo Formicola.

«Quello che più mi stupisce è che manchino all'appello i ciclisti professionisti, nessuno di loro che entri nel dibattito pubblico, nessuno che dia indicazioni, che ricordi che le mani devi tenerle sul manubrio, non al telefono, nessuno che dica "la bici è bella ma va usata con criterio"». E Coppi lo avrebbe fatto? «Coppi sì, credo proprio di sì».



■ Nino Formicola con l'amico Andrea Brambilla. Come duo comico Zuzzurro e Gaspere erano stati testimonial dei primi servizi del bike sharing di Milano.

50 sfumature di Fausto

Radici familiari e simpatie sportive. L'incontro con Cavanna, il masser cieco, e quello con la futura moglie sfollata in Monferrato. Gli amici di qua e di là d'Appennino e le villeggiature termali all'Elba. La casa che avrebbe voluto a Milano, lontano da sguardi indiscreti. E tante altre sfaccettature dell'uomo che era il Campionissimo. In *Coppi era così* (192 pagine, 9,90 euro) escono in 50 capitoli fulminei e palpitanti dalla memoria diretta e dai taccuini di **Giuseppe Castelnovi**, il decano dei giornalisti sportivi italiani, maestro di generazioni di cronisti nella sua lunga stagione alla *Gazzetta dello Sport*. Ultimo in ordine di apparizione nella messe di libri che hanno rinverdito il mito di Fausto Coppi a mezzo secolo dalla scomparsa; eppure capace ancora di aggiungere notizie inedite, dettagli, curiosità. Il libro è uscito in primavera, con un altrettanto sorprendente corredo fotografico, in allegato a *La Stampa* e a *Il Secolo XIX* (anche qui, non a caso, di qua e di là d'Appennino) su licenza del Consorzio Turistico Terre di Fausto Coppi ed è tuttora reperibile online tramite il servizio Prima Edicola (www.primaedicola.it).





Tendenza Spagna: strada comanda color...

Limiti di velocità, nuove reti ciclabili, piazze e *avenidas* che si fanno belle per una mobilità più sostenibile. Da Barcellona a Madrid, da Valencia a Bilbao un racconto in presa diretta di un Paese che cambia.

di **Lorenzo Pasqualini**

Ha fatto scalpore, non solo qui nella capitale, la decisione del governo Sánchez di introdurre il limite di 30 km/h nelle strade urbane a una sola corsia e di 20 su quelle senza marciapiede. Ma se gli effetti di questo provvedimento sono per il momento poco tangibili nella vita quotidiana delle città spagnole (almeno finché non inizieranno a sanzionare chi viola il limite), va invece detto che gli effetti della pandemia sulla mobilità alternativa all'automobile sono stati molto significativi in quasi tutte le aree urbane.

NUMERI DA RECORD

Dopo i mesi di lockdown della primavera 2020, in Spagna è esploso, soprattutto nelle città, l'interesse per l'uso di biciclette e monopattini elettrici. Per mesi i negozi

■ Sopra, interventi di urbanismo tattico nel quartiere Eixample di Barcellona. Nella pagina a fianco, analoghe trasformazioni nel centro storico (in alto) e in periferia (a fianco). In alto a destra, manifestazione di attivisti a Madrid.

specializzati si sono trovati in difficoltà di fronte a flussi di richiesta molto elevati, non solo per l'acquisto ma anche per la riparazione delle bici dimenticate in cantina o in garage da anni.

Secondo uno studio condotto per conto di **Ambe** (l'associazione spagnola dell'industria di settore), nel 2020 è stato battuto il record di biciclette vendute in Spagna: 1,5 milioni in un anno, 24,1% in più rispetto all'anno precedente.

Uno studio su *La bicicletta e il monopattino in tempi di pandemia nelle zone urbane spagnole*, realizzato dalla **Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB)**, fissa in 700mila gli spagnoli che nel 2020, primo anno della pandemia, hanno scoperto l'uso della bici e in 370mila i nuovi utilizzatori di monopattini elettrici.



LA RETE CICLABILE

Di fronte a questo forte aumento molte città spagnole hanno investito su un potenziamento della rete ciclabile. Con la presidente della piattaforma nazionale spagnola ConBici, **Laura Vergara**, facciamo il punto su quelle che più si sono impegnate su questo fronte. «Barcellona – afferma Vergara – sta sviluppando un'ampia rete di infrastrutture per i ciclisti, non solo piste ma anche parcheggi sicuri, un sistema di bici pubblica, ciclo-logistica, in parallelo con il varo di un'area di basse emissioni fra le maggiori d'Europa». E le immagini delle piazze e vie trasformate da interventi di urbanismo tattico sono il biglietto da visita di una città in trasformazione. «Altra città che si è mossa in questo senso – aggiunge Vergara – è Logroño, nella regione de La Rioja: sta recuperando spazi pubblici per la mobilità pedonale e ciclistica riducendo l'uso delle auto». **Bilbao ha fatto parlare di sé per l'estensione ai 30 all'ora della velocità** in tutta l'area urbana e Valencia per le nuove infrastrutture e per l'urbanismo tattico, con la redistribuzione degli spazi pubblici e l'ampliamento degli spazi dedicati al trasporto pubblico e alla viabilità ciclo-pedonale.

Miguel de Andrés, responsabile di Pedalibre, associazione che si batte per una mobilità sostenibile a Madrid, denuncia invece l'anomalia della capitale, con una rete di piste ciclabili carente e non interconnessa. «Abbiamo assistito con molta invidia al miglioramento delle altre città spagnole, che hanno approfittato della pandemia per favorire la mobilità ciclistica, mentre Madrid restava ferma». Il motivo? «Un mistero» sintetizza de An-



drés, che sottolinea come l'attenzione alla mobilità sostenibile in Spagna sia ormai trasversale fra partiti della sinistra e della destra a livello municipale, mentre nella capitale l'attuale giunta Almeida, formata da una coalizione di destra «è ancorata a un modello di città vecchio di mezzo secolo» a dispetto di qualche segnale positivo come l'approvazione della ciclabile lungo il Paseo de la Castellana. Rende bene l'idea il dato fornito dall'Associazione spagnola dei consumatori Ocu: la capitale ha soltanto 1 km di piste ciclabili per ogni 100 km di strade percorse dalle auto. Quindici volte meno rispetto a Bilbao, Siviglia, Barcellona, Valencia: e proprio i **valenciani, secondo l'Ocu, sono i più soddisfatti** in Spagna sul fronte della mobilità sostenibile, non solo per l'estesa rete ciclabile ma anche per il sistema pubblico di noleggio e per i parcheggi per biciclette. La città, che aveva già visto crescere la sua rete ciclabile negli ultimi anni (sono 156 km in tutto), ha annunciato la costruzione di 15 nuove piste nei prossimi mesi.

MADRID AL CONTRARIO MOSTRA I LIMITI DELLA RETE CICLABILE: UN CHILOMETRO OGNI 100 DI STRADE AL SERVIZIO DELL'AUTO

SPINTA DI GOVERNO

A questo aumento nell'interesse per la mobilità alternativa all'automobile hanno corrisposto iniziative governative, spinte anche dalla recente approvazione a livello europeo dei Pnrr (Piani nazionali di ripresa e resilienza). Ad inizio giugno il governo spagnolo ha approvato la **Estrategia estatal por la bicicleta**, un'importante spinta a questo tipo di mobilità alternativa in tutti i suoi ambiti: mobilità quotidiana, svago, sport, industria e cicloturismo.

Secondo quanto riporta una nota del governo spagnolo, guidato attualmente da una coalizione formata da socialisti (Psoe) e sinistra ecologista (Unidas Podemos), «è la prima pianificazione di ambito nazionale che si concentra su questa modalità di trasporto in modo coordinato e trasversale» e si avvarrà dei fondi europei di Next Generation. Stabilisce un sistema decisionale nel quale intervengono i diversi enti locali, dallo stato alle regioni, fino ai comuni: **un piano da tre miliardi di euro**, spalmato su un decennio, con 10 aree tematiche e 18 linee di intervento (lo potete trovare sul sito esmovilidad.mitma.es), che non ha precedenti nella storia del Paese.





IN VISTA. È resistente ma anche elastica, con un'altezza di 160 cm, perché secondo alcuni studi è solo a partire da quell'altezza che i bambini che vanno in bici sono visibili dietro alle automobili. Una bandiera che rende il tragitto casa-scuola più sicuro, soprattutto nel traffico e nelle ore di punta. È maneggevole e la barra si ripiega in pochissimi gesti, in modo tale da poter essere messa in auto, oppure smontata e sistemata nello zaino, per non lasciarla sulla bici, col rischio che qualcuno la rubi. Si fissa comodamente al mozzo oppure al telaio o a un portapacchi.

CYCLEY (da 18,95 euro)

Back TO SCHOOL



Ritorno a scuola. In presenza, in bicicletta. Un corredo su misura per rendere l'esperienza sicura e piacevole.

di **Andrea Guerra**

SOUNDHECK. Tra le auto, ma anche sulla ciclabile: oltre a pedalare sempre protetti e ben visibili, spesso è anche opportuno farsi sentire. Il cicalino elettronico Brn ha un effetto con tre suoni ed è disponibile in sei colori. È venduto con le batterie incluse, è facile da posizionare sul manubrio e si aziona premendo leggermente l'apposito tasto. L'effetto non passerà di certo inosservato, così come i piccoli rider che lo usano, senza esagerare ma nemmeno senza tirarsi troppo indietro. Farsi sentire significa spesso prevenire un incidente o comunque una situazione di pericolo e far percepire agli altri la propria presenza. Quindi, pedalate e suonate!

BRN (12 euro)



BAGAGLIO. Leggero, ma capiente e resistente, pensato proprio per i bambini, realizzato con tessuto 220 D Blusign ottenuto con materiale riciclato. Lo zaino Daylite Kids si adatta al fisico con il suo taglio ergonomico. Ottimo per portare a scuola libri e materiale didattico, ma anche per qualsiasi altro tipo di avventura a pedali, che si tratti di una gita al parco con gli amici, di una pedalata tra i boschi in montagna e perfino di un piccolo viaggio con tutta la famiglia. Un solo zaino, tanti usi diversi.

OSPREY (40 euro)



AL TRAINO. Il tragitto casa-scuola può essere ottimo per far guadagnare autonomia ai bambini in bicicletta. E così mentre i più grandi possono pedalare da soli, i più piccoli possono farlo guidati da mamma o papà: questo è possibile grazie a Trail Angel, il braccio meccanico in grado di agganciare la bici più piccola a quella più grande. Si regola senza difficoltà e si aggancia (e sgancia) in pochissimi attimi. Così i genitori possono accompagnare prima i figli maggiori a scuola e poi “scortare” quelli più piccoli all’asilo, ma sempre in sella e sempre in sicurezza. **PERUZZO (da 71 euro)**



IN COMPAGNIA. Hanno quel design tipico del Nord Europa, minimale ma pratico. Infatti sono disegnati nei Paesi Bassi e prodotti 100% in Europa. I seggiolini One Mini (frontale) e One Maxi (posteriore) sono il risultato di studi sulla sicurezza realizzati all’interno di un Paese in cui le biciclette rappresentano il principale mezzo di trasporto e superano per numero addirittura quello degli abitanti. One Mini è utilizzabile dai nove mesi ai tre anni (15 kg di portata massima); il sistema di aggancio alla bicicletta è compatibile con tubi telaio del diametro compreso fra i 22 e 28 mm. Disponibile anche il parabrezza antigraffio, così anche le fredde giornate invernali diventano un problema in meno. **BOBIKE (da 69 euro)**



PRIMA DELLA CLASSE. Perfetta per superare gli ostacoli urbani, per muoversi tra ciclabili e strade, per pedalare sicuri anche nel traffico. E, ovviamente, ottima per il fine settimana nei boschi, sui sentieri, in gita. La Grand Canyon Young Hero è progettata sì per i futuri mountainbiker, ma anche per chi vuole muovere le prime pedalate e vuole prendere confidenza con vari fondi, anche in città, anche nei tragitti quotidiani. Con le ruote da 27,5 si adatta ai bambini e accompagna la loro crescita passo dopo passo, senza dover cambiare modello. E i componenti sono top, con Shimano Deore e freni a disco idraulici. **CANYON (649,00 euro)**

AL SICURO. Imparare a usare la bici per andare a scuola significa imparare anche ad averne cura. A scuola, a casa o al parco, il mezzo andrà chiuso con un antifurto per non rischiare di dovergli dire addio. Kryptoflex 1265 ha l'aria giovane ma allo stesso tempo garantisce un buon livello di sicurezza. Dotato di cinghia di ritenzione hook-n-loop (a uncino) assicura un'eccellente stabilità durante il trasporto. Il cavo flessibile intrecciato da 12 mm offre una maggiore resistenza al taglio. E il lucchetto è integrato, con combinazione resettabile a quattro cifre, così non ci sono chiavi e non si rischia di perderle o dimenticarselo. **KRYPTONITE (da 27 euro)**



PROTETTI. Con i più piccoli meglio iniziare da subito a spiegare che il casco in bici è utile perché può anche salvare la vita. Se poi è bello, allora il messaggio passerà con ancora più efficacia. Il modello Yo Yo strizza l'occhio alla moda e va bene sia che si pedali su una bmx o su una mtb e persino se si sta nel seggiolino. Il rivestimento esterno in polimero Abs è costituito da un'unica calotta rigida, leggera e sicura. Confort e stabilità per i piccoli rider, che dato il suo taglio, lo possono usare anche per andare su monopattino, skate o pattini. **MET (35 euro)**



Dal 29 al 31 ottobre a Ferrara il Festival del Ciclista Lento



Ferrara è per tutti "città delle biciclette". Dal 29 al 31 ottobre torna in città il popolare, originale Festival del Ciclista Lento, che abbina convivialità ed eventi su due ruote tra cui, entrambi sabato 30 ottobre, **Il record dell'ora alla rovescia** (per conquistarlo si dovrà percorrere meno dei 1070 metri del recordman Bruno Zanon) e **La pedalata più lenta del mondo**, 5 km in 5 ore nel centro storico di Ferrara con visite, racconti, degustazioni. Altrettanto flemmatica, la **Granfondo del Merendone** si snoderà domenica 31 tra fortezze e corsi d'acqua alla scoperta dei paesaggi estensi: l'occasione per celebrare degnamente il ventennale dall'inaugurazione della ciclabile Destra Po, che accompagna il Grande Fiume dal confine con la provincia di Mantova fino al Delta e all'Adriatico. E intanto tra città e territorio, egualmente bike friendly, si muovono gli itinerari su due ruote **organizzati da Visit Ferrara nelle domeniche di ottobre**: mese ideale, con temperature ancora miti, per scoprire i percorsi tra gli specchi d'acqua e la vegetazione del Parco del Delta del Po, le suggestioni delle Valli d'Argenta, le meraviglie artistiche delle Delizie Estensi, la Via della Seta. Visit Ferrara li propone in collaborazione con l'agenzia di viaggi Link Tours, il Comune di Ferrara, il Comune di Argenta e Metropoli di Paesaggio. Gli itinerari (tutti con prenotazione obbligatoria) partono dal capoluogo e integrano bici, barca, treno e bus. **Informazioni sul festival: ciclistalento.it. Programmi e iscrizioni alle domeniche in bicicletta: www.visitferrara.eu**

Con Sicicla Capodanno in bici tra Palermo e dintorni

Sicicla, sintesi di Sicilia e bicicletta. Tour operator isolano, specializzato sul territorio, propone l'esperienza di un Capodanno di vacanza attiva, alla scoperta di Palermo e dei suoi dintorni a piedi e pedalando. La formula è quella del viaggio di gruppo con accompagnatore: cinque giorni e quattro notti, con arrivo a Palermo il 29 dicembre. Il programma inizia con un giorno passato in bici (34 km in tutto) tra il centro storico di Palermo e il retroterra cittadino risalendo fino a Monreale e alla sua celebre cattedrale; a seguire un giorno (45 km, in piano) dedicato a Bagheria e alla Costa Normanna. Dopo i brindisi, il 2022 inizia con un'altra ricognizione costiera, questa volta tra Mondello, la riserva di Capo Gallo, il borgo di Sfraccavallo e il Parco della Favorita: 54 km, con qualche passaggio in sterrato e tratti di salita non particolarmente impegnativa. E la possibilità, per i più coraggiosi, di provare l'emozione di un bagno in pieno inverno. **Info: 091 580891 – sicicla.com**



Con Jonas i laghi d'inverno dell'Alto Garda

A cornice dell'Alto Garda, una serie di laghi alpini promettono mitezze nel clima insospettabili anche fuori stagione. E, insieme, panorami tersi e tranquillità assoluta.

Jonas ha messo a punto il programma 'combo' *Non solo Garda: bici trekking e relax tra i laghi alpini*; e lo propone, con la formula del viaggio di gruppo con accompagnatore, nelle formule tre giorni o quattro giorni. Varie le opzioni di calendario: partenze sono possibili il 26 novembre, il 5 dicembre, il 6 gennaio, l'11 febbraio, il 25 marzo. I laghi tutti da scoprire, alternando strade secondarie su cui pedalare e sentieri da camminare, sono quelli di Toblino, Cavedine e Tenno; la base, che accoglie al ritorno con l'accogliente calore della sua zona termale, è il Grand Hotel Liberty di Riva del Garda, sulle sponde del lago. Il ventaglio delle attrattive, sul percorso, include archeologie industriali, borghi di charme (Canale di Tenno, cuore medievale, da poco inserito tra i Borghi più belli d'Italia), ambienti di interesse naturalistico. **Info: 0444 303001 – jonas.it**



■ A fianco, il centro storico a Riva del Garda e, sopra, uno scorcio invernale del lago di Tenno.

BARCELLONA DAL SELLINO CON LA GUIDA DI BORNBIKE



Barcellona è una classica destinazione di fine anno: clima mite, facile da raggiungere, suggestioni culturali, atmosfera vivace. Siccome è anche una città dall'efficiente rete ciclabile, vale la pena approfittarne anche per scoprirla dal sellino della bicicletta. Con BornBike Tours le possibilità vanno dal semplice noleggio, da mezza giornata in su (e con mappa ciclabile della città in dotazione) **fino alla programmazione di un tour organizzato**. Ci si può unire a un gruppo già formato, o pianificare un itinerario *ad hoc*. Classiche proposte di BornBike sono gli itinerari tematici: storico-architettonico (dal gotico al modernismo), oppure enogastronomico (tapas tour), naturalistico, museale. C'è anche la possibilità di scoprire i nuovi quartieri e le architetture contemporanee sul mare nel beach tour. Viaggi e noleggi direttamente dalla sede, centralissima, di BornBike, nel quartiere Barceloneta, a due passi dal mare. **Info: bornbikebarcelona.com**

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



Ricerca
Fitoterapia
Nutraceutica
Cosmetica naturale
Micoterapia
Risorse marine
Veterinaria

Aggiornamenti
Tecnici
Scientifici
Normativi









abbonamenti@natural1.it
Sfogliala la rivista on line!

www.natural1.it



We have

■ Testo e foto di Donatella Penati Murè - Carbamitù



a dream





Arrivano dalle campagne a cercare fortuna in città. Noleggiano il riscio e iniziano a tirare: sognando il riscatto e la comodità dei pedali. Un viaggio tra i **pousse pousse** del Madagascar.

Madagascar. Si narra che, fino al XIX secolo, i suoi abitanti la chiamassero 'Il tutto' e loro fossero 'Quelli che sono sotto i cieli', immaginando che tutto il mondo fosse lì, in quell'universo pieno di stelle in mezzo al mare. Poi, orgogliosi padroni della loro terra, accettarono quel nome occidentale, dato per errore da Marco Polo che sognò quelle latitudini senza mai arrivarci. Strana terra! Arrivati sulla *Grande Île*, mai dare degli africani ai suoi abitanti: sarebbe un'offesa. Nonostante la quarta isola più grande del mondo derivi dal primordiale



Gondwana, il super continente africano, dal quale si staccò qualche milione di anni fa, portando con sé un patrimonio di flora e fauna unici al mondo, non vuole saperne di appartenere alla Grande Madre. I suoi abitanti, infatti, arrivarono a colonizzarla, abbastanza recentemente, dall'Asia.

Erano indo-malesi che, seguendo antiche rotte marine, portarono qui usi, costumi, lingua e cibo. Così grandi terrazzamenti di riso, base della loro alimentazione, ci confondono all'arrivo. Sembra oriente ed invece sei lì, a due passi dal trafficatissimo canale del Mozambico e dal grande continente nero. Ma **le radici asiatiche i malgasci le hanno proprio nel sangue**. E nelle gambe. Arrivando in alcune città, come Antsirabe, per esempio, si resta infatti colpiti dalla presenza di tantissimi risciò. Qui chiamati, alla francese, *pousse pousse*. Ovvero spingi spingi. Anche se qui è que-

■ Nelle pagine precedenti, posse pousse tra la folla al mercato di Antsirabe. I risciò vengono trainati con la forza delle gambe (in alto a sinistra); qui sopra, il confronto con un mezzo che sfrutta la propulsione a pedali.

CHI CORSA DOPO CORSA DIVENTA PADRONE DEL *POUSSE POUSSE* CERCA DI AGGANCIARLO A UNA VECCHIA BICI

stione piuttosto di tirare, ed è proprio quello che fanno in tanti a queste latitudini. Caldo, fatica, età non fermano questi lavoratori tenaci e dignitosi.

SCALATA SOCIALE

È per loro una sorta di scalata sociale. Spesso sono contadini che lasciano la coltivazione della loro terra (aumentando inurbamento e povertà) e dai piccoli villaggi, dalle case di fango, scendono in città a tentare la fortuna, **noleggiando questi mezzi e pagando ogni giorno il loro affitto**. Vita non semplice, dato che la città è cara e che come ex agricoltori non hanno più nulla e si devono indebitare.

Per risparmiare, visto che il margine è molto ridotto e la gabella del nolo è



VENGONO UTILIZZATI
PER GIRI TURISTICI,
PER IL TRASPORTO
DI MERCI E PERSONE,
COME BUS SCOLASTICO



quotidiana, dormono, mangiano e vivono nel carretto. Lo tengono in ordine, lo colorano, lo personalizzano, lo riparano. È un marketing semplice ma efficace. Nomi, disegni anti malocchio, santi locali e tanta fantasia di un popolo gentile, ornano i carretti, molto amati dai turisti, una volta superati i sensi di colpa, e molto usati dai locali. Per giri della città, per trasporto merci e persone, come bus scolastico e per tutto quel che serve. Con ogni tempo.

MIRAGGIO TRE RUOTE

Capote di **sacchi di cellophane proteggono dalla pioggia**, la ventilazione naturale dal grande caldo. E nessuno si sogna di compatirli, anche se la fatica può diventare immane. Devono correre per mantenere la famiglia rimasta lassù sulle colline, aggiustarselo il *pousse pousse*, comprarselo e riuscire a passare dalla locomozione umana, su due gambe e due braccia, a quella a tre ruote, che sia a pedali o a motore.

Quindi superato il rimorso tipicamente occidentale di concorrere allo sfrut-



■ Ogni conducente personalizza il proprio mezzo. Il ventaglio dei campi di impiego e delle condizioni climatiche in cui si svolge il lavoro dei *pousse pousse* è quantomai vario.

tamento dell'uomo, anche noi saliamo sul *pousse pousse* e l'ebbrezza data dalla velocità di questa due ruote umana ci prende. Toby, secco secco, non ha il tempo di ingrassare e corre veloce e sorri-



dente. Nonostante sia bagnato di sudore. Cerca, per fare bella figura, di ingaggiare una gara con i suoi compagni ma la nostra preoccupazione lo induce a desistere presto.

«Procediamo piano» gli dico. Ma non è così che funziona. Non vuole la nostra compassione. Anche quando, di fronte a una salita, scendiamo per non fargli fare fatica. Anzi cerchiamo di aiutare a spingere altri riscio. Si ferma e si arrabbia. «È il mio lavoro e voi siete i miei clienti!». Non si sente sfruttato, vuole





soltanto lavorare. E viaggiano allo stesso modo **anche sotto gli scrosci monsonici, correndo a piedi nudi** su strade che si trasformano in torrenti, tutti avvolti, clienti compresi, in sacchetti di plastica di ogni dimensione e colore. Con il sole sembra un palio selvaggio, con la pioggia una danza infernale di mille folletti colorati a piedi nudi. Ma



per loro non è un gioco e sono tanti quelli che invecchiano facendo questo mestiere e che nonostante la fatica e i segni stampati sul fisico non riusciranno mai a comprare il *pousse pousse* e ad attaccarci anche solo una vecchia bici.

LA STAZIONE AL MERCATO

Basta fermarsi al caotico mercato di Antsirabe, dove c'è la loro stazione. **Vecchi, giovani, ognuno racconta il suo sogno** che qui è un po' sempre lo stesso: strade asfaltate, case di mattoni, tanti clienti e

un *pousse pousse* tutto per sé. Molti altri dormono pesantemente dopo un giorno di lavoro e quel sogno lo stanno facendo: o forse no, perché chi lavora così duramente spesso non ha diritto neppure ai sogni.

Anche se un anziano *pousseur* ci dice che è riuscito ad arrivare agli 80 anni grazie a quel lavoro, fatto sempre, e solo, a piedi nudi e colle sue gambe. Qualcuno lo ascolta e forse pensa al vecchio detto malgascio "Stremato dal lavoro come un venditore d'acqua sotto la pioggia". ●





In Boemia, sull'Ohře, tra terme e castelli

Rieccoci in Repubblica Ceca: questa volta nella **regione di Karlovy Vary**, la Karlsbad imperiale, sulla ciclovía che segue il fiume fino alla confluenza con l'Elba.

di **Michele Bernelli**

Fiume che viene, fiume che va. Il tempo di lasciare l'Elba, dove vi avevamo portato dalle sorgenti in Boemia fino al confine tedesco, ed eccoci ora su un suo affluente, l'Ohře: che invece in Germania nasce, battezzato come Eger, entra dopo pochi chilometri in Repubblica Ceca e attraversa il nordovest della Boemia per poi gettarsi proprio nell'Elba a Litoměřice. **Lo accompagna per 210 chilometri** una ciclovía fuori dalle grandi rotte, un'oasi di



tranquillità, varia nei paesaggi e nelle suggestioni di visita. Bici gravel o da turismo, sconsigliate quelle da corsa per via dei passaggi su sterrato, tappe da modellare a piacere per un percorso che nell'arco di quattro o cinque giorni consente ritmo slow e digressioni a volontà.

TRACCE DI GERMANIA

Nel suo tratto iniziale, i 60 chilometri che vanno da Cheb, a due passi dal confine, a Karlovy Vary, l'Ohře trail coincide con il tracciato dell'Eurovelo 4: ed è in questo segmento che allinea i passaggi più scenografici e **le città storiche del distretto termale della Boemia**.

Cheb, il punto di partenza raggiungibile anche in treno da Praga (viaggio di due ore e mezzo), fonde nel suo patrimonio elementi mitteleuropei e germanici, ben

visibili nel castello imperiale voluto dal Barbarossa e poi ampliato nel Settecento, e nelle case dai colori pastello che incorniciano la piazza centrale. Il fiume corre appena fuori del centro storico, delimita il cuore della città antica, passa ai piedi del castello e poi si allontana scavando il corso tra alture vulcaniche da cui sgorgano le acque termali che fanno celebre la zona.

Meno di 20 chilometri dal via, Kynšperk nad Ohří merita una sosta; si sgranchiscono le gambe tra i resti del Castello di Königsberg e poi, nella città vecchia, si scopre una antica gloria locale, un birrificio storico del 1595 che ha ripreso a spillare qualche anno fa, dopo oltre mezzo secolo di chiusura, la sua Kynšperský hare.

Altro castello, altro stop a Sokolov, dove una torre di guardia offre il privilegio di abbracciare il territorio da 15 metri di altezza, poi si pedala spediti sino a Loket, cittadina storica serrata da una stretta ansa dell'Ohře, che fascia il nucleo storico in una sorta di asola. **Gli appassionati di James Bond** riconosceranno nelle vie del centro il set di una delle pellicole di maggior successo della serie, *Casino Royale*. Ci si accomoda in uno dei ristoranti che si aprono sulla piazza del mercato, ci si inerpica sino alla cima dell'altura per visitare il duecentesco castello, che mescola stili romanico e gotico; dall'alto, lo sguardo assorbe il verde dei boschi che si estendono in ogni direzione. È il preludio al passaggio più affascinante della

QUI PASSAVANO LE ACQUE STATISTI, FILOSOFI E ARTISTI DA TUTTA EUROPA



ciclovía: nei 17 chilometri che separano da Karlovy Vary corre a fianco del fiume che si incassa tra le pareti rocciose di Svatoš, monumento nazionale. **Un ponte sospeso consente di ammirarle da vicino**, modellate in pinnacoli che evocano una scultorea processione.

Proseguendo lungo l'Ohře, con alternanza di asfalto e terra battuta, la vallata si apre in vista di Karlovy Vary, che distende ad anfiteatro ai piedi dei Krušné hory, i



■ In apertura, il monastero e il centro storico di Kadaň, sulle rive dell'Ohře. A fianco, la ciclabile lungofiume tra le pareti rocciose di Svatoš.

NELLA SCENOGRAFICA
LOKET GLI APPASSIONATI
DI JAMES BOND
RICONOSCIERANNO
IL SET DEL CELEBRE
FILM CASINO ROYALE

‘monti metalliferi’, le sue eleganti architetture al servizio di una fiorente attività termale.

COLONNATI D'ACQUA

L'antica Karlsbad, dove passavano le acque statisti, filosofi e artisti provenienti da tutta Europa, mantiene il suo tocco aristocratico; ma offre anche al viaggiatore di passaggio la possibilità di attingere alle sorgenti termali sulle rive della Teplà, il ‘fiume caldo’ che si getta nell'Ohře, o dalle fonti che zampillano lungo caratteristici colonnati coperti. Il lungofiume è pedonalizzato, si cammina tra botteghe colme di prodotti locali,



Foreste da mtb

Il territorio di Karlovy Vary è un ghitto bengodi anche per gli appassionati di mountain bike, che trovano oltre 2mila chilometri di percorsi segnalati sui



pendii del gruppo montuoso delle Ore e nella foresta di Slavkov, il polmone verde della regione. Noleggi, guide e servizi di trasporto sono al servizio dei cicloturisti che amano i tracciati offroad nella natura. Sul sito dell'ente turistico regionale **zivykraj.cz** trovate il ventaglio dell'offerta. Tra i più popolari il *Krušnohorská magistrála*, 250 chilometri di piste tra vallate e crinali dei

monti Ore: perfette per lo sci di fondo in inverno, per biker nella stagione estiva. Verso sud, tracciati nella foresta di Slavkov conducono a un'altra nobile località termale, quella di Mariánské Lázně, in Germania scollina, sul versante nord delle Ore, il sentiero di Carlo (60 chilometri). E nel segno del gemellaggio tra i due Paesi è stato disegnato l'Euregio Egrensis radweg, un anello di 600 chilometri che raccorda, in parte su strade secondarie, in parte su sentieri, le regioni tedesche della Turingia, della Baviera e della Sassonia e, in Repubblica Ceca, la Boemia. Egrensis viene da Egra, il nome latino dell'attuale Cheb.

artigianato, cristalli o alimentari: qui vanno per la maggiore i *Lázeňské oplátky*, cialde dolci ricoperte di cioccolato. E poi certamente la Becherovka, **un liquore digestivo al cui blend dolceamaro concorrono 20 erbe medicinali** oltre all'acqua minerale del luogo e alla conservazione in botti di rovere. Lo si produce a Karlovy Vary dal 1807, la ricetta è un segreto ben custodito, lo Jan Becher Museum apre il libro della storia, tra locandine e immagini d'epoca, bicchieri e bottiglie liberty, filmati e vecchie attrezzature.





■ Sopra, il centro storico di Loket, fasciato da una stretta ansa del fiume; a sinistra, in mountain bike nella foresta di Slavkov e una sosta in piazza a Sokolov. In basso a destra il ponte sospeso sull'Ohře di fronte alle pareti di roccia di Svatoš.

CICLOVIE IN RETE

A Karlovy Vary Eurovelo 4 e ciclovie dell'Ohře separano le loro strade. L'Eurovelo fa rotta verso Praga, su un percorso che scivola tra **dolci ondulazioni su cui sorgono alcuni tra i più celebri castelli di Boemia**, quello di Křivoklát al centro di una distesa di foreste, in una vasta area naturale tutelata dall'Unesco, e quello di Karlštejn, a 30 km dalla capitale, ai margini del Carso boemo.

La ciclovie dell'Ohře flette invece in direzione nordovest, il fiume raggiunge l'Elba dopo altri 160 chilometri, in un paesaggio ancora profondamente inciso nella prima parte. In bici ci si allontana dalle sue sponde per ritrovarle verso Klášterec nad Ohří (38 km da Karlovy Vary), prospero centro di porcellane e sorgenti termali; attraversa la regione di Ústí, dove

Kadaň sorveglia il fiume dal monastero francescano, e si distende attorno al lago artificiale di Nechanice, in un paesaggio segnato dalle piantagioni di luppolo attorno a Žatec (50 km dopo Klášterec): cittadina di nobiltà reale dove la birra la fa da padrona e distese di luppolo incoriciano anche il castello di Stekník.

Nell'ultimo tratto, a Libochovice si ammira l'armonia rinascimentale del castello appoggiato alle rive dell'Ohře, tre chilometri prima della confluenza con l'Elba ci si emoziona tra le memorie di guerra di Terezín, ghetto e poi campo di concentramento sotto il nazismo.

A Litoměřice ecco l'Elba e la sua ciclovie, *road to Praga* per chi ne sente il richiamo e ha qualche giorno ancora da giocarsi. Perché il bello della bici in Repubblica Ceca è che tutto si tiene, collegato in rete per offrire al cicloturista una vacanza *à la carte*.

Se mancano il tempo o la voglia di pedalare su lunghe distanze, l'Ohře vi intrattiene attorno a Karlovy Vary, oltre che con il relax termale, anche con **l'esperienza del più insolito dei 'bici più barca'**: tour operator locali propongono di risalire il corso del fiume pedalando sulla ciclovie, e poi scivolare a valle in canoa, con una navigazione tanto tranquilla quanto scenografica.

Preparare il viaggio

Una selezione di siti utili da consultare

www.visitczechrepublic.com il sito ufficiale dell'ente del Turismo della Repubblica Ceca offre pagine dedicate alla bicicletta ricche di spunti e informazioni utili sull'offerta cocloturistica complessiva del Paese.

www.eurovelo.cz è il sito della rete Eurovelo dedicato alle quattro grandi ciclovie che attraversano la Repubblica Ceca. Informazioni, strutture di accoglienza e mappe gps scaricabili.

www.cd.cz è il sito delle ferrovie di stato della Repubblica Ceca. La navigazione, in inglese, include info sul trasporto bici sui treni e sul servizio di noleggio (le bici possono poi essere riconsegnate a una stazione differente da quella di prelievo).

www.cyklistevitani.cz è un portale che funziona da vetrina per tutte le strutture di ospitalità che garantiscono standard specifici per le esigenze del cicloturista.





Girotondo milanese

Un anello tutt'intorno alla metropoli, battezzato **AbbracciaMi**, si snoda per 70 chilometri tra vecchie e nuove periferie urbane, parchi e cascine agricole. In un paesaggio sospeso tra passato e futuro.

di Arianna Ravagli

Pedalare in tondo tutt'intorno a Milano, invece di fuggire e lasciarsi la città alle spalle. Scelta audace, che si affronta con un doppio timore, quello di muoversi in mezzo al traffico e quello di ritrovarsi in luoghi anonimi e senza attrattive. Ma messa alla prova AbbracciaMi si rivela una sorprendente *circle line*, un anello di 70 chilometri che cinge la città alternando periferie urbane al complesso degli oltre **20 parchi della cintura** metropolitana. Disegnata da Marco Mazzei, presidente di Milano Bicycle Coalition, e patrocinata da Fondazione Cariplo, permette di scoprire Milano da un'angolazione insolita, lontana dai consueti itinerari. E abbraccia diverse espressioni del paesaggio urbano ed extraurbano, ora in rapida trasformazione, ora cristallizzato nel passato.

ORIENTAMENTO GPS

Per orientarsi è fondamentale scaricare la traccia Gps: i cartelli guidano solo nei tratti in strada da Bicocca a Chiaravalle e nei parchi non sono ancora stati po-

■ In apertura, tra gli specchi d'acqua del Parco delle Cave, al confine nordovest di Milano.

A fianco, sosta tra le memorie industriali della Bovisa; le vetrerie sono ora un popolare locale.



SI ATTRAVERSA IL QUARTIERE ORTICA CON I SUOI CAVALCAVIA SULLE NOTE DEL PALO DI ENZO JANNACCI

sizionati. Come ogni anello, AbbracciaMi non ha un punto di avvio preciso; sensato sfruttare, per raggiungerla, **la rete del trasporto pubblico che la interseca** in più direzioni. Nel nostro caso partendo da uno dei punti più a nord, alla Bicocca, al confine con Sesto San Giovanni.

Viaggiando da qui in senso orario ciclabili e strade secondarie che si addentrano in aree di nuova edificazione come il quartiere Adriano, dai giardini ancora asettici. In questo primo quadrante **si viaggia a saliscendi tra svincoli e ponti** incrociando ferrovie e grandi assi viari. La prima sorpresa è sbucare da via Adriano sul Naviglio Martesana, che collega Milano con l'Adda e che in questo tratto lungo viale Padova ospita diverse ville storiche.

Con poche pedalate l'*excursus* storico si interrompe per un'inversione di marcia che impone di costeggiare via Palmanova, ma su una ciclabile fino a Crescenza dove i cartelli abbondano e guidano verso il Parco Lambro. Inaugurato nel 1936 e tra i più grandi di Milano, conserva ancora un certo fascino per via de-



gli avvallamenti, della collinetta, del fiume che lo attraversa e ne detta il ritmo. Il percorso di AbbracciaMi al suo interno si sviluppa a debita distanza dalla rumorosa Tangenziale, che lo ha diviso in due.

TRA FABBRICHE E GIARDINI

Lasciato il parco alle spalle si procede lungo il Lambro per poi addentrarsi nella zona industriale del quartiere di Lambrate, in parte abbandonata e in attesa di riconversione. Qui tra muri e fabbriche si scopre la piccola oasi del Giardino con-

■ In alto, la presenza dei murales connota il passaggio nel quartiere Ortica. Sotto, Marco Mazzei; suo il progetto di AbbracciaMi.

Nascita di una circle line

Un itinerario turistico su più livelli

Marco Mazzei, presidente di **Milano Bicycle Coalition**, pedalando un giorno sul perimetro urbano visto in rete, resta folgorato dalla sua capacità di riunire gli spicchi della città. Da lì nasce l'idea di una circle line. Continuando a percorrerla, ne individua possibili livelli: parchi, cascate e agricoltura urbana, preesistenze storiche, associazioni sul territorio. La partecipazione a un bando di **Fondazione Cariplo** e il successivo legame con *La città intorno* permettono di ricevere i fondi per la prima segnaletica e completare l'itinerario. In prospettiva, si fa strada l'idea che AbbracciaMi si sostenga economicamente diventando un itinerario turistico da declinare su più livelli. «Se i prossimi, immediati sviluppi – spiega Mazzei – riguardano soprattutto il completamento della segnaletica e il miglioramento dell'accessibilità anche a persone con disabilità, sono già allo studio sinergie con Touring Club, Lipu, ForestaMI, Parco Nord, per valorizzare i diversi contenuti di AbbracciaMi». Per scaricarne le tracce del percorso: www.bici.milano.it/abbracciami





NEL PARCO AGRICOLO
SUD MILANO
ABBRACCIAMI RICALCA
LA STRADA DEL RISO
CHE SI SNODA SU VIE
A BASSA PERCORRENZA



diviso di San Faustino curato da associazioni del territorio e volontari e il suo *healing garden*. Un altro sottopasso e si raggiunge l'Ortica, dove canticchiando "Faceva il palo..." di Jannacci si sale sul cavalcavia e poi si affronta via Tucidide, verso un **frammento di campagna inghiottito dalla tangenziale**. È l'anticipo di un altro tuffo nel verde, quello del grande Parco Forlanini, testimonianza del paesaggio agricolo lombardo e destinato a un ampliamento che lo vedrà triplicato.

Superato Parco e omonimo viale, su tratti discontinui di ciclabile, si raggiunge il quartiere Santa Giulia, infilata di edifici dalle dimensioni imponenti, *skyline* stridente con quello del vecchio nucleo del borgo di Rogoredo.

Un sottopassaggio permette di oltrepassare la stazione ferroviaria e di proseguire fino al parco di Porto di Mare di recente costituzione, grazie al lavoro di riqualificazione di Italia Nostra e del suo Centro di Forestazione Urbana.

SOSTA MONASTICA

Da qui il panorama cambia e gli orizzonti si allargano nel il Parco della Vettabbia, tessuto rurale che confina con il Parco Agricolo Sud Milano. Tra i campi arati e pronti per la semina ecco il campanile dell'Abbazia di Chiaravalle, fondata nel 1135 da San Bernardo di Clairvaux e ancora sede della comunità monastica dei cistercensi. **Una sosta qui è d'obbligo**, per il valore artistico, spirituale e culturale del luogo; e per rendere onore ai religiosi che qui, attorno all'anno 1000, inventarono la ricetta del Grana Padano per conservare il latte in eccesso.

Sono, quei Cistercensi, **padri nobili di una viva rete di cascine** che incontriamo a sud di Milano e che portano avanti una tradizione agricola d'altri secoli, come Cascina Gaggioli e Cascina Campazzo, nel Parco del Ticinello, dove sono con-





■ Da sinistra, i primi cartelli segnaletici sul percorso; tra i papaveri in fiore, indice di agricoltura pulita; lungo le risaie del Parco Agricolo Sud Milano. In basso, Chiaravalle e, a sinistra, il tracciato di AbbracciaMi.

servate le ultime marcite, un tempo utili a coltivare in inverno l'erba per il bestiame. Sono la linfa vitale del Parco Agricolo Sud Milano, che si apprezza, oltrepassato il quartiere Gratosoglio, e il Naviglio Pavese, nel tratto di AbbracciaMi che **ripercorre parte della Strada del riso, su via a bassa percorrenza**. Rialzata sul livello delle risaie la piccolissima chiesa di San Marchetto si specchia per diversi mesi nell'acqua. Poi è di nuovo città: il ponte



ciclopeditonale che collega Buccinasco con Lorenteggio attraversa l'alzaia Naviglio Grande, sempre su ciclabile si prosegue fino a Bisceglie, dove una foresta di gru ricopre un'area di dimensioni impressionanti.

In concomitanza con la fermata della metro di Bisceglie, termina la ciclabile e il percorso piega verso il Parco dei Fontanili tra una recente edilizia residenziale e gli estesi giardini pubblici con gli orti comunali. Il quartiere immediatamente successivo, Baggio, ha il segno doubleface dei caseggiati del dopoguerra e del nucleo storico con le sue atmosfere da villaggio; fa da staffetta verso la sequenza dei parchi del nordovest.



PASSAGGIO A NORDOVEST

Nel Parco delle Cave si pedala lambendo piccoli specchi d'acqua, nel Parco di Trenno si scopre la Cascina Bellaria, che tra le varie attività ospita la ciclofficina Riciclo. Da Trenno, costeggiando l'ippodromo La Maura, si punta di nuovo verso **due luoghi emblematici del dopoguerra, il quartiere Qt8 e il Monte Stella**, progettati dall'architetto Pietro Bottoni. La Milano industriale si riaffaccia nei quartieri di Villapizzone e della Bovisa, rilanciata dal nuovo Politecnico. Dai capannoni e dai margini urbani di via Bovisasca la prospettiva torna più fotogenica **nel Parco della seicentesca Villa Litta Modignani** e poi nel piccolo e caratteristico centro storico di Affori. Confina, Affori, con il più grande parco milanese, quel Parco Nord ideato più di 40 anni fa dall'architetto paesaggista Francesco Borrelli, dove il nostro cerchio si chiude.

Al parco Nord si si accede nei pressi del lago di Niguarda, poi dal ponte ciclopeditonale sopra via Enrico Fermi si incontra la metro lilla che riporta in città. È possibile 'staccare' dall'AbbracciaMi anche in tanti altri punti: la rossa lo incrocia a Sesto Marelli, Bisceglie, Lampugnano, la verde a Crescenzago, Lambrate, Assago Milano Fiori, la gialla a Rogoredo e Affori; e in arrivo c'è anche la nascente blu, al Parco Forlanini.



Il viaggio è servito!



Primi mesi di attività per **il club di prodotto** promosso dal Comune di Parma insieme a Fiab, Federalberghi e Infomobility; e si strutturano le proposte di cicloturismo dei tour operator aderenti.

a cura della **redazione**

«**A**bbiamo un territorio bellissimo da far scoprire in bicicletta. Benvenute tutte le iniziative che aiutano a promuoverlo». **Giorio Genovese e Valeria Bertoli** accolgono da trent'anni in Val Taro nel loro Tolasudolsa (in dialetto: "prendila con calma"). Alloggio, cucina ed escursioni in mtb nei boschi attorno a Compiano. Sono aderenti della prima ora al club di prodotto **Parma by bike**, che abbiamo presentato sul numero estivo di *BC*. «Ci era piaciuta l'iniziativa analoga di Parma City of Gastronomy; a maggior ragione questa che, come l'altra, per noi operatori è a costo zero». Primo impegno, quello di seguire la formazione specifica per gli aderenti al club, affidata a Fiab Parma. Iniziata con incontri online su cicloturismo e standard di ospitalità. Come loro, tra Parma e provincia, sono in molti gli ope-

■ Nell'immagine a fianco, Valeria Bertoli (al centro) accoglie due cicloturisti all'ingresso di Tolasudolsa. Sono oltre 70 gli operatori che hanno aderito al club di prodotto Parma by bike.

ratori pronti all'azione, raccogliendo i segnali di ripartenza del cicloturismo post-pandemia. Lo dimostrano, ad esempio, le proposte di viaggio messe a punto **dai tour operator aderenti al club di prodotto Parma by bike**: un perfetto esempio della varietà di panorami, strade e suggestioni che il territorio offre. Ad accomunarli, il ritmo lento dell'esperienza, quel vivere in profondità il territorio che il cicloturismo sa offrire.

Partiamo da **Assapora Appennino Parma** che ha messo a punto una settimana in Val Parma, un circuito in sei tappe che dal capoluogo porta a Torrechiera, Tizzano Val Parma, Rigoso, Corniglio, e ritorno a Parma. Lo chiamano 'staffetta': perchè ad ogni tappa i partecipanti saranno presi in carico dalla comunità del territorio in cui si entra: dalle strutture di accoglienza ai produttori locali con de-

NELLE PROPOSTE DI VIAGGIO DEI TOUR OPERATOR ADERENTI SI RIFLETTE LA VARIETÀ DI ATTRATTIVE DEL TERRITORIO

gustazioni guidate, ai servizi dedicati; e con soluzioni su misura anche per famiglie con bambini.

Invece **Food Valley Travel**, fedele alla propria vocazione, abbina nel pacchetto **Parmigiano & Parma in bicicletta** pedalate in lungo e in largo (con guida) tra parchi, monumenti e quartieri del capoluogo a visite a un caseificio Dop della zona; 27 km in tutto, una mezza giornata in bicicletta, e il premio di un cestino da picnic con prodotti tipici per degustazione.

Pacchetti weekend (due giorni, un pernottamento) sono quelli proposti da **7 Stelle viaggi e turismo**, che con il suo programma 'tra natura e tradizione' mette l'accento su tipicità del territorio e contatto con la natura, e da **Argante Viaggi di Antea**, che è di casa a Colorno e che propone un itinerario ad anello alla scoperta delle bellezze naturalistiche e storiche della Bassa Parmense, con un mix di arte e gusto nel cuore delle Terre Verdiane e con l'affaccio sul Po.

Per informazioni:
turismo@comune.parma.it



Parma by bike

L'elenco degli aderenti al club di prodotto

Fornitori di Servizi

Xavier Marie Ghislain
Lecarre FCI Guida
Cicloturistica - 334 8979819
Giorgio Genovese
Guida MTB - 335 5939936
Famiglia del Pellegrino
Ospitalità religiosa con officina
335 6398600
Marzia Stanghellini
Guida MTB - 333 4284439
Veloleo
Noleggio riscio - 335 5685947

Tour Operator

Assapora Appennino Parma
Torrechiara - 328 2250714
Food Valley Travel
Parma - 0521 798515
7 Stelle Viaggi e Turismo
Parma - 0521 290106
Argante Viaggi di Antea
Colorno - 0521 814547

Ristorazione

Agriturismo il Cielo di Strela
Località Strela di Compiano
348 2885159
Trattoria Beccofino
Monticelli Terme
0521 658713
Paninart
Fontevivo - 0521 1810432
La Tavola del Contado
Torrechiara - 328 2250714
Osteria di Alpe
Bedonia - 340 7916153
Ristorante 12 Monaci
Fontevivo - 0521 610010
Bar Ristoro Ponte Verde
Sala Baganza - 348 6664512
Ristorante Al Vedel
Colorno - 0521 816169
Osteria Vecchio Mulino
Dallatana
Busseto - 0524 930045
Albergo Ristorante da Rita
Monchio delle Corti
0521 899003
Trattoria Lo Scoiattolo
Noceto - 0521 629123
Hosteria del Maiale
Polesine Zibello - 0524 936539
Azienda Agrituristica Bio La Corte di Boceto
Carpaneto Tizzano Val Parma
340 3373692
Salsamentaria Cibarum
Fontanellato - 0521 821675

Noleggi e officine

Cicletteria Parma
0521 281979
Berceto By Bike
346 3848712
E-Bike Tour - 391 3387225
Key & Bike Shop
389 0312302
Noleggio IAT Busseto
0524 92487
Ciclomania - 0521 270545
Bedonia Ebike
335 8439134
Noleggio IAT Colorno
0521 313790
Parigina - 328 4879225

Strutture ricettive

R&B Bluegaribaldi
Soragna 348 2221891
B&B Tenuta Mariano
Noceto - 333 7203271
Tolasudolsa Rooms,
Breakfast & Mountain Bike
Compiano - 339 3870031
Agriturismo il Cielo di Strela
Località Strela di Compiano
348 2885159
Hotel ai Tigli
Pilastro di Langhirano
0521 639006
B&B del Masdone
Lesignano de' Bagni
0521 350532
Appartamenti Lombardi
Parma - 335 5364978
Agriturismo la Fattoria del Boschetto
Fontanellato - 338 9802543
Agriturismo Rocca di Valle Castrignano
Langhirano - 371 4981135
R&B Liberty
Borgo Val di Tarò - 0525 90286
Agriturismo Casarossa
Parma - 333 8379922
Hotel Sant'Anna
Bedonia - 0525 826082
Best Western Plus Hotel Farnese
Parma - 0521 994247
Hotel San Marco&Formula Club
Ponte Tarò - 0521 615072
Relais Fontevivo
Fontevivo - 0521 610010
R&B La Locanda del Borgo
Torrechiara - 353 3939401
Albergo Ristorante Da Rita
Monchio delle Corti
0521 899003

Agriturismo Casanuova

Tizzano Val Parma
0521 868278
Student's Hostel L. Ferraris
Parma - 0521 1814720
Relais Antica Corte Pallavicina
Polesine Zibello - 0524 936539
B&B Civico 75
Noceto - 329 3353532

Luoghi di Visita

Museo del Parmigiano Soragna
Museo della Pasta e del Pomodoro Collecchio
Museo del Vino Sala Baganza
Museo del Salame Felino
Museo del Prosciutto Langhirano
Museo del Culatello Polesine Zibello
(www.museidelcibo.it)

Boschi di Carrega
Parco dei Cento Laghi
Parco dello Stirone e Piacenziano
Parco Fluviale del Tarò
Oasi di Torrile e Trecasali
Oasi dei Ghirardi
Monte Prinzerà
Parma Morta
(www.parchiedelducato.it)

Parco Monte Fuso
(www.montefuso.it)

Professioni Turistiche

GAE Pessina Alice
349 5433361
GAE Pagani Davide
349 7838492
GAE, GT Ravazzi Asada Elena
347 3336172
GAE, AT, GT Lanfredi Daniela
338 4998483
GAE, AT, GT Pellacini Andrea
333 1805781
GAE, AT Bertaccini Stefania
328 2172237
GAE, AT Fantuzzi Luca
328 8726099
GAE, AT Pasquali Benedetta
347 6952605
GAE, AT, GT Ivaldi Elisabetta
328 5718262



PAROLA DI PRESIDENTE

DI ALESSANDRO TURSI

Quelli della Controrivoluzione

La pandemia ha accelerato il cambiamento culturale e di stile di vita già in atto riguardo la mobilità. Ma c'è ancora chi non si arrende e continua in battaglie di retroguardia per città solo a misura di auto.

I grandi cambiamenti suscitano sempre reazioni contrarie. A ogni rivoluzione corrisponde in genere un tentativo di contro-rivoluzione. Con la pandemia si è accelerato nel cambiamento culturale e di stile di vita riguardo alla mobilità, un cambiamento senza precedenti per il nostro Paese – e non solo – che abbiamo definito **“Rivoluzione bici”**. In un Paese per tre generazioni profondamente impregnato di (sotto)cultura automobilistica non potevano non esserci reazioni, che si stanno manifestando e condensando anche strumentalmente con la tornata elettorale di ottobre. Scrivo queste righe a inizio settembre, sapendo che sarà letto a elezioni avvenute.

Le elezioni riguardano anche città come Roma, Milano, Napoli, Torino e Bologna. Limitandoci alle prime due emerge come, forse per la prima volta, **la mobilità** e le infrastrutture ciclabili, siano il centro del dibattito e dello scontro. Sia a Roma sia a Milano, pur con situazioni diverse, abbiamo assistito a un **circolo virtuoso** con aumento di ciclisti e di ciclabili. I sindaci ne hanno fatto orgogliosamente una bandiera, ma a ciò ha corrisposto, specularmente, la bandiera anti ciclabili dei rispettivi avversari.

È incredibile che, nel 2021, aspiranti sindaci di grandi metropoli facciano dello smantellamento delle ciclabili una bandiera, in un Paese che ha ancora tantissimo da recuperare rispetto ai virtuosi del Nord, ma anche rispetto a metropoli dell'est Europa, della Spagna e del “caso Parigi”.

In Italia invece i detrattori ricorrono al ritornello “non siamo ad Amsterdam”, ma quella che decenni fa sembrava solo una amenità olandese si è rivelata **la via da seguire**, con i necessari adattamenti, come **LA** soluzione per le aree urbane dell'intero pianeta. Ma le crociate controrivoluzionarie si concentrano anche su un altro “nemico”: il monopattino elettrico. Noi di Fiab continuiamo a preferire di gran lunga la bici, fosse anche a pedalata assistita, rispetto al monopattino elettrico, perché quest'ultimo non è mobilità attiva. Ma lo consideriamo **una alternativa** ai micro spostamenti in auto,

con tutte le conseguenze positive per noi ciclisti e per l'intera collettività: meno ingorghi e **smog**, meno parcheggi, soprattutto meno pericoli, perché una persona imprudente può fare molti meno danni alla guida di un monopattino che non alla guida di un Suv. È la differenza tra il girare con un bastone (potenzialmente pericoloso) o con un fucile d'assalto (potenzialmente capace di una strage). Molti li usano come giocattoli, come se non ci fossero regole, e così la percezione generale diventa quella del “far west” da regolamentare e magari reprimere coi più disparati divieti.

Ma le regole esistono: debbono rispettare il codice che li equipara alle biciclette, con in più alcune ulteriori regole simili a quelle dei ciclomotori, come il divieto per i minori di 14 anni, l'obbligo di casco fino ai 18 e il divieto di trasportare passeggeri, più il limite dei 6 km/h nelle aree pedonali.

Ci aspetteremmo dalla classe dirigente un'intensa opera di divulgazione – pubblicità in tv e sul web, manifesti ecc. – delle regole esistenti, trattandosi di una novità. E ci aspetteremmo dalle forze dell'ordine sanzioni per chi viola le regole, così come andrebbero soprattutto sanzionati i diffusissimi e pericolosi **comportamenti scorretti** alla guida di auto (velocità, uso del telefono ecc.) che sono la vera causa della strage stradale da oltre **tremila vittime** ogni anno sulle strade italiane (più di un 11 settembre all'anno). E invece assistiamo a una affannosa rincorsa all'accattonaggio di facile consenso, effimero come lo sono i like dei social, con proclami del tipo “basta far west” e strampalate proposte di legge che in alcuni casi di fatto vieterebbero l'uso di questi mezzi.

A breve vedremo se e quanto l'onda controrivoluzionaria riuscirà a avanzare, ma sono convinto che si tratta di fluttuazioni, anche fisiologiche, in una tendenza storica che non potrà essere arrestata. Le nuove generazioni che si stanno affacciando al voto hanno come priorità **la questione ambientale**.

Come Fiab continueremo a batterci per il cambiamento, il tempo è galantuomo.

PADOVA

Pedalando s'impara: una guida e un portale web per conoscere il patrimonio culturale della provincia

Da tre giovani ricercatrici universitarie la proposta di 15 percorsi per raggiungere oltre 300 realtà di valore artistico e culturale in un raggio di cinque km dalle principali ciclabili.

Valorizzare il patrimonio culturale di Padova e del suo territorio attraverso le piste ciclabili: questo l'obiettivo della guida *Pedalando s'impara* e del portale web *cicloculturando.it* realizzato grazie alla collaborazione tra Provincia e l'Università allo scopo di valorizzare il patrimonio della provincia di Padova.

«Il progetto è nato dalla volontà di far conoscere e valorizzare la ricchezza naturalistica e culturale dei 102 Comuni padovani attraverso le ciclovie – dice Alessandra Tormene di Fiab Padova, che per Fiab tiene i rapporti con la Provincia per la rete di ciclovie provinciali – Non si tratta di una guida storica, archeologica o artistica, ma di un modo per far entrare il patrimonio culturale nell'esperienza di vita quotidiana dei cittadini e dei turisti proprio grazie a una delle modalità di fruizione del territorio più diffuse e amate come quella del cicloturismo». La pubblicazione, scritta da tre giovani ricercatrici universitarie, Chiara Andreatta, Giulia Salvo, Alice

Vacilotto, si articola attorno a 15 percorsi, che sono stati oggetto di ricognizione diretta e mappatura tramite strumenti Gps. I tracciati hanno consentito così l'identificazione e la schedatura di 315 realtà di valore artistico e culturale tra siti archeologici, complessi religiosi e centri fortificati medievali, oasi naturalistiche, grandi dimore medievali e rinascimentali. Il reticolo dei percorsi e tutti i luoghi visitabili in un raggio di cinque chilometri dalle varie ciclovie, sono stati descritti



■ Quello di Muson dei Sassi è uno degli itinerari suggeriti dalla guida. Sotto, l'Abbazia di Santa Maria delle Carceri.

tramite sintesi schematiche degli itinerari, una descrizione generale, mappe e road book di facile lettura. Il tutto arricchito dal portale web *cicloculturando.it*.

La collaborazione tra Provincia e Università si è realizzata anche grazie al canale Uni-Impresa che ha l'obiettivo di sostenere progetti di ricerca congiunti con aziende ed enti finalizzati all'innovazione e allo sviluppo economico e sociale del territorio. Il Dipartimento dei Beni Culturali ha quindi vinto il progetto del bando 2018 "Percorsi di cultura: conoscenza e valorizzazione del patrimonio della provincia di Padova – CulturPad".

È un lavoro che dimostra come cultura, svago, sport, turismo si possano coniugare attraverso la bici, che diventa strumento per approfondire in maniera più diretta e a portata di tutti la conoscenza dell'immenso patrimonio culturale che ci circonda.

La guida Pedalando s'impara a cura di Jacopo Bonetto, Chiara Andreatta, Giulia Salvo, Alice Vacilotto, edizione IdeaMontagna, pagine 400, è acquistabile in libreria e on-line.

IL CICLOTURISMO È IL COLLANTE PER LEGARE E VALORIZZARE SPORT, CULTURA E PAESAGGIO



EVENTI

VeloCittà, a Vicenza è partito un nuovo festival

Una domenica diversa in pieno centro, ricca di incontri, pedalate, spettacoli e laboratori ha rilanciato i temi della mobilità ciclabile per un futuro diverso e sostenibile. Sempre più vicino e possibile.

Occhi rossi da fatica e caldo, organizzatori e ultimi partecipanti erano felici al termine della lunga giornata di veloCittà, il 27 giugno a Vicenza. Una giornata straordinaria, che ha visto tanti bambini giocare felici disegnando bici sulla strada o facendo circuiti di abilità, spettacoli d'avanguardia ispirati alle due ruote, tavole rotonde ricchissime di spunti e idee (persino un dialogo tra due ciclo-filosofi!). Senza dimenticare le centinaia di persone che, in

sella alla propria bicicletta, hanno preso parte alla colorata pedalata mattutina per le strade della città, oppure si sono cimentate in bei percorsi alla scoperta dei colli Berici o delle bellezze culturali e naturalistiche della città.

Campo Marzo, il parco nel centro cittadino, spesso noto alle cronache per situazioni di degrado, si è vestito a festa e ha ospitato questo nuovo festival con protagonista la bicicletta. In molti sono venuti per curiosare tra gli stand espositivi, per prender parte alle attività (corsi su tecniche di guida ma anche laboratori di manutenzione) o per partecipare alle tavole rotonde. Tante persone dalla città ma non solo, come ad esempio i giovani ciclisti arrivati dalla **ciclofficina di Cremona** dopo una pedalata di tre giorni o i ragazzi del **bike polo** giunti da una mezza dozzina di città italiane. Difficile riassumere in numeri le sensazioni provate in occasione di questo bellissimo festival, ma

DODICI ASSOCIAZIONI CITTADINE
DALLE SENSIBILITÀ DIVERSE
PER UNA GIORNATA SPECIALE





comunque è chiara la convinzione che a ciascuna delle persone transitate sia rimasto un messaggio positivo sulla bicicletta.

VeloCittà - alla sua edizione zero - è stato un bellissimo momento di festa, dibattito e **riflessione**



sulla bicicletta e la **mobilità ciclabile**. Sono state dodici le associazioni della città di Vicenza, tra cui Fiab Vicenza Tuttinbici, che hanno aderito con passione e convinzione a questo progetto, unendo sensibilità diverse - ambientalista, sportiva, educativa e di integrazione sociale - ma unite dalla volontà di regalare un giorno speciale alla città. Un festival che vuole essere anche l'inizio di un cammino comune per far scoprire a sempre più persone, associazioni, soggetti privati e istituzioni pubbliche che la bicicletta sa dare un contributo incredibile per rendere le nostre città sempre più belle, sicure e amiche dell'ambiente. Un movimento che vuole continuare a essere vivo e attivo tutto l'anno e magari collaborare con iniziative simili in altre città.

Il Festival "veloCittà. Una città in bicicletta!" si è svolto in occasione della prima domenica ecologica del 2021. La realizzazione del festival ha permesso di promuovere concretamente iniziative di **mobilità attiva** e blocco totale della circolazione nel centro storico all'interno delle mura di tutti i veicoli a motore con qualsiasi tipo di alimentazione, esclusi quelli elettrici.

La ciclabilità in Italia ha certamente bisogno di interventi strutturali e legislativi, ma c'è urgenza anche di un **cambiamento culturale**. Questo vuol dirci veloCittà: ogni giorno possiamo fare un atto quasi rivoluzionario, facciamo un sorriso e (lasciando a casa l'auto) prendiamo la bicicletta!

■ Foto di gruppo per partecipanti e organizzatori di veloCittà. Sotto una immagine della pedalata cittadina e nella pagina a fianco due momenti della giornata con i disegni delle bici sulla strada fatti dai bambini.

FIAB NAPOLI CICLOVERDI

Alla scoperta delle zone interne della Campania. Fuori dai luoghi comuni

L'area del Fortore, nel Beneventano, è un territorio da riscoprire e valorizzare ricco di arte, storia, buona tavola. E al ritmo lento della bicicletta si apre una realtà dove sviluppo sostenibile significa tradizione e innovazione.

Abbiamo scelto di visitare l'area del Fortore, nel Beneventano, in un fine settimana di giugno perché, come ci ha suggerito un caro amico, la Campania non è solo mare e soprattutto non finisce a Capodichino!

Diciamo subito che non ne siamo stati delusi... anzi.

Nella due giorni, con raduno e base di partenza in San Marco dei Cavoti abbiamo ricevuto un'accoglienza straordinaria da parte di molti protagonisti del territorio, che ci hanno fatto vivere un'esperienza di turismo responsabile unica alla scoperta di borghi e prodotti locali, e tutto questo andando in bicicletta. Gli itinerari proposti a Fiab Napoli Cicloverdi da Paolo Costanzo socio Fiab e sammarchese doc: "Dagli ulivi all'olio"; "Dalle api al miele"; "Dal vento all'elettricità"; "Dal foraggio al formaggio" ci hanno consentito di esplorare e approfondire alcuni aspetti di sviluppo sostenibile del territorio apprezzandone i paesaggi.

La proposta ciclabile del primo giorno si è sviluppata in 38 Km e 800 m di dislivello, un percorso da San Marco dei Cavoti per San Giorgio La Molara attraverso Calisi, Molinara, Frantoio Terre di Molinara, che ci ha fatto scoprire il secolare uliveto la cui storia ci è stata illustrata da Rocco Cirocco, autore del libro *Il Fortore nei Pedali* (Natan Edizioni, 2018) e presidente della cooperativa che produce, dall'uliveto, un olio molto saporito che abbiamo poi degustato

■ Un ulivo secolare sta a testimoniare il grande valore ambientale del Fortore. A destra il parco eolico e le bici pronte alla partenza.



accompagnato da una bruschetta presso il vicino borgo di Molinara.

Il secondo giorno, con un percorso di 33 Km e 600 m di dislivello, da San Marco, contrada Franzese, Strada "Serie 34", San Giovanni a Mazzocca, abbiamo visitato un piccolo apiario, il parco eolico e l'azienda agricola di Rossella e Angela Iacocca che copre l'intera filiera della produzione del formaggio (foraggi - mucche - latte - caseificio) dove abbiamo pranzato con squisiti prodotti caseari.

Inutile dire che San Marco dei Cavoti, famosa per i suoi torroni croccanti in periodo invernale, ci ha riservato molte sorprese dal punto di vista enogastronomico, architettonico e paesaggistico oltre che una bella ospitalità nel centro storico dove ci ha accolto il bed & breakfast A Puteca, associato a Albergabici.

Insomma nel Fortore abbiamo trovato tutto: paesaggio, storia, cultura, cibo ottimo, tradizione e innovazione e lo consigliamo a tutti quelli che hanno voglia di pedalare "fuori dai luoghi comuni".

Maria Teresa Dandolo



SICILIA

Accordo Fiab e Trasversale Sicula per la ciclabile più lunga dell'isola

Si lavora a un ambizioso progetto per rendere fruibile anche ai cicloturisti il "cammino" di 600 km da Marsala a Kamarina. Un percorso che aiuta a riscoprire i siti storico-naturalistici meno conosciuti dal grande valore culturale e ambientale.

Si aggiunge un nuovo tassello per lo sviluppo e la valorizzazione di nuovi sentieri di mobilità sostenibili in Sicilia. La firma di un protocollo d'intesa tra **Fiab**-Coordinamento **Sicilia** e l'associazione **Trasversale Sicula**, pone le basi per l'avvio di un importante progetto di riconversione in un **"cammino" ciclabile** dell'ormai conosciuto itinerario della **Antica Trasversale Sicula**, un cammino percorso a piedi che dallo stagnone di Mozia (Marsala) porta, dopo circa 600 km, fino alle porte di Kamarina vicino al borgo di Scoglitti, Vittoria. Fiab Sicilia che da oltre trent'anni è impegnata nello sviluppo del cicloturismo e di tutte le sue possibili sfaccettature, grazie anche alla collaborazione di tutte le sue associazioni aderenti in Regione, si è impegnata in questo lavoro di sviluppo che rende ancora più avvincente un cammino che si snoda nell'entroterra della meravigliosa terra di Sicilia, su strade secondarie, a volte abbandonate, strade bianche e sentieri. Trasversale Sicula nasce nel 2016 da un gruppo di amici con lo scopo di

L'ITINERARIO È FRUTTO DEL LAVORO DI GEOLOGI, ARCHEOLOGI, INGEGNERI E DI TANTI VOLONTARI E APPASSIONATI



valorizzare i siti storico-naturalistici meno conosciuti del territorio regionale. L'associazione si avvale dell'aiuto di numerosi volontari con diverse professionalità, come archeologi, geologi, ingegneri naturalistici ed esperti in altri settori e discipline come l'escursionismo e anche semplici appassionati.

Le due realtà associative hanno firmato questo **protocollo** per realizzare un cambiamento radicale nella conoscenza del territorio regionale, impegnandosi a realizzare su percorso adatto al cicloturismo, basandosi sulle **tracce Gpx** fornite dall'Antica Trasversale Sicula pensate per i camminatori, apportando le dovute modifiche per renderlo più agevole per i

■ Borgo Riena (a sinistra) e il tracciato della vecchia ferrovia Santa Ninfa sono due tappe della Trasversale Sicula. Sotto, lo Stagnone di Mozia, a Marsala, dove parte il cammino.

ciclisti. Alla conclusione della verifica dei percorsi saranno organizzati **specifici eventi, manifestazioni e raduni** che promuoveranno il percorso e i territori da esso attraversati, migliorando le condizioni del territorio lavorando per aumentare la quantità e la qualità dei servizi turistici come nuovi percorsi, strutture ricettive e servizi al cicloturismo.



PACICLICA

Fiab sempre in prima linea, per la pace e per l'ambiente

Per la sesta volta le bandiere della Federazione saranno protagoniste alla marcia da Perugia-Assisi. La sessantesima edizione sarà dedicata a Gino Strada.

Nuova edizione molto attesa della *Marcia della Pace Perugia Assisi quella del 10 ottobre*, indetta dopo quella 2020 sfumata causa Covid-19, per celebrare i **60 anni** dalla prima, quella storica del 24 settembre 1961 voluta da **Aldo Capitini** contro i rischi allora incombenti di una guerra tra Usa e Urss.

E la **guerra**, la sua "follia" come la vedeva **Gino Strada** cui non a caso la Marcia è dedicata, ne è inevitabilmente tema dominante, imposto dalla centralità assunta proprio ora, nel dibattito e nel sentimento pubblico, dal disastroso bilancio di 20 anni di guerra afghana.

Esito che ha dato nuova legittimità e fondamento alle ragioni classicamente umanitarie che ispirano da sempre la manifestazione di Perugia.

Ma l'altro grande tema ineludibile sempre dettato dall'attualità è il generale degrado ambientale, entrato ormai nella consapevolezza comune come problema dei problemi, il più urgente da affrontare. Qui ad aggiungere allarme è venuta la recentissima pubblicazione del **6° Rapporto del Gruppo**

intergovernativo di esperti che per la prima volta sancisce come incontrovertibili le cause antropiche del **cambiamento climatico**, e irreversibili una serie di effetti destabilizzanti per l'ecosistema. Un codice rosso per l'umanità, l'ha definito il segretario Onu. Senza contare il tema pandemia e la lezione, tutta da apprendere in termini di conseguenze nefaste



per l'uomo, del nostro rapporto con la Natura. Anche se tradizionalmente l'**ambiente** non è mai stato fra i temi prioritari in agenda alla **Marcia**, nelle ultime edizioni vi ha trovato sempre più spazio, per gli oggettivi riflessi umanitari dei disastri naturali e per merito delle sempre più numerose associazioni ecologiste a partire da **Fiab**, con ultima arrivata la rete di *Friday for future*, che ne popolano il corteo con slogan e striscioni; messaggio umanitario e messaggio ambientalista hanno tutti i motivi per trovare un percorso comune, e del resto, il senso di **Fiab alla Marcia** nelle sei partecipazioni consecutive con **Paciclica** dal 2010, è sempre stato espresso nella frase di voler **"richiamare l'attenzione sul nesso ormai inscindibile tra pace e sostenibilità ambientale"**.

La coerenza di dirlo dopo un viaggio "a mobilità attiva e emissioni zero" inteso anche come testimonianza di adesione convinta al significato

DAL 2016 LE BICICLETTE FIAB APRONO LA MANIFESTAZIONE, A TESTIMONIANZA DEL LEGAME TRA PACE E SOSTENIBILITÀ



■ Sopra, le bici di Fiab al piazzale delle Basiliche di Assisi nel 2016. Sotto, Paciclica 2018 in attesa di partire in testa alla Marcia.





■ Sopra, prima marcia della pace del 24 settembre 1961 con Aldo Capitini (con giacca cappello e occhiali) sotto lo striscione. Sotto, i partecipanti di Paciclica 2020, in diretta tv. e il gruppo di partecipanti pedala verso Assisi.

Idella Marcia, ci è stata riconosciuta a partire dall'edizione 2016 quando alla partenza del corteo ufficiale è stata assegnata ai ciclisti di Paciclica la **collocazione di testa davanti ai marciatori** e a favore di telecamere della diretta tv. Il privilegio comunicativo per Fiab di poter esibire in quel contesto positivo direttamente la bici come mezzo per una mobilità alternativa, che sia per il viaggio a Perugia o lo spostarsi nel quotidiano, è una opportunità che dovrebbe spingere a partecipare in gran numero, come soci e come associazioni, a questa importante edizione della Marcia. Sapendo che trovarsi in tanti e di tante provenienze ha anche il sapore di un raduno di



famiglia, sia pur breve (solo il sabato pomeriggio e la domenica mattina), sia pure senza distrazioni, sicuramente esperienza da provare.

Gino Ferri

Le Ciclovie della Pace

Paciclica è da sempre un appuntamento fisso, realizzato con adesione di alcune Fiab locali, e un corollario di singoli soci.

L'edizione 2021 ha introdotto **la formula della cordata**, secondo la quale i gruppi partendo da città diverse, dette Ciclovie della Pace, si incontrano lungo il tragitto o direttamente a Perugia.

Le tre principali città, Roma per i provenienti da sud, Brescia dal centro-nord e Verona dal nord-est aggregano altri gruppi lungo il percorso. Ciascun gruppo è distinto da un colore, così a Perugia, oltre alla bandiera di Fiab sfila una sorta di "bandiera della Pace".





La libera uscita

Andare e tornare da soli: una sana abitudine all'autonomia da riconquistare in un Paese come il nostro, dove tre bambini su quattro viaggiano verso scuola in auto.

di Linda Maggiori

Bambini che vanno a scuola da soli a piedi o in bici: una volta era un'esperienza normale, in Italia sta diventando un evento sempre più raro. I dati parlano chiaro: il 73,6% dei piccoli studenti viene depositato nelle scuole primarie in auto, con punte ancora più alte al Sud (*Okkio alla salute*, Iss, 2020). La percentuale dei bambini della scuola primaria che percorreva il tragitto in autonomia verso casa era dell'11% nel 2002, è scesa al 7% dieci anni dopo. Lo fa il 25% dei bambini inglesi e addirittura il 76% di quelli tedeschi. Ad Amburgo come a Berlino (ma anche nelle scuole svizzere) il program-

ma scolastico della primaria ha tra i suoi obiettivi l'indipendenza della mobilità, l'orientamento nel quartiere, lo studio del tragitto da e verso casa.

IL MODULO NEGATO

In Italia, invece, le scuole sono ancora molto restie a permettere esperienze di mobilità autonoma. A livello normativo, non ci sarebbero ostacoli. La legge n. 172/2017 (art. 19 bis), ha stabilito che è possibile lasciar uscire alunni e studenti, sulla base di un'autorizzazione firmata dai genitori dei minori di 14 anni ad inizio anno scolastico, valutandone età, percorso, e grado di autonomia. Purtroppo, moltissime scuole primarie negano il modulo per l'autorizzazione; **la deroga viene concessa solo dopo forti insistenze dei genitori.**

Gli esperti sono preoccupati da questa deriva iperprotettiva. Come sottolinea **Daniela Renzi**, psicologa dell'Istituto di scienze e tecnologie della cognizione del Cnr, «dobbiamo far capire agli adulti che

■ Accanto a progetti educativi, crescono in Italia le esperienze di bike to school: a fianco a Roma, sopra a Milano, in alto a destra a Genova.



i bambini non si tutelano limitandone l'autonomia di spostamento e sottostimandone le abilità ma concedendo loro un'interazione attiva con il proprio contesto di crescita».

Limitare la mobilità autonoma ed attiva dei bambini, secondo gli esperti, aumenta la sedentarietà ed **inibisce lo sviluppo della sfera cognitiva, emotiva e sociale**, la conoscenza ambientale e l'indipendenza in generale. Si riducono la coordinazione, il senso dell'orientamento, l'equilibrio, la resistenza fisica e la forza muscolare. L'Istituto superiore di sanità calcola che il 29,8% (circa 1 su 3) dei bambini italiani è sovrappeso o obeso. Fenomeno correlato alla mancanza di movimento.

FALSA SICUREZZA

Ma è poi vero che i bambini dentro l'auto sono più protetti? No, l'unica certezza è che più auto rendono più insicura la strada, per tutti. Nella macabra statistica Oms (2016), la prima causa di morte in





Europa tra 5 e 19 anni è costituita dagli incidenti stradali, nella maggior parte dei casi con i bambini dentro il veicolo come passeggeri.

Quelli che vengono trasportati in auto sono inoltre meno abituati, meno sicuri, più disorientati o più spericolati nel momento in cui si muovono a piedi o in bici, aumentando quindi il rischio di incidenti.

PROVE DI AUTONOMIA

Qualcosa sta cambiando grazie a progetti che coinvolgono amministrazioni, scuole, e comunità: a Pesaro, con il progetto *A scuola ci andiamo da soli*, volontari vigilano i punti critici in modo che piccoli gruppi di bambini procedano in autonomia, in bici o a piedi, da casa a scuola e ritorno; anche la cittadina lombarda di **Malnate** ha aderito al progetto (vi ha collaborato anche Fiab Ciclocittà Varese) ottenendo ottimi risultati – il 50% dei bambini si muove in autonomia nei percorsi casa scuola – e il coinvolgimento dei negozianti. E ora l'amministrazione

ha aumentato i percorsi protetti, gli stalli per bici.

Esperienze di autonomia sono possibili anche nelle grandi città, **a patto che si ragioni in un'ottica di quartiere**, con la creazione di percorsi sicuri e di strade scolastiche pedonali.

Lo dimostra l'Istituto Comprensivo Giusti, nella popolare *Chinatown* di Milano. «La metà degli alunni delle classi quarte e quinte – racconta il preside **Valerio Cipollone** – vanno e tornano da soli, in bici e a piedi. Qui quasi tutti abitano vicini alla scuola. Sono car free le due strade di accesso, oltre alla via Sarpi, asse del quartiere, da anni pedonale. L'autonomia di movimento ha una valenza didattica per noi, permette ai bambini di conoscere il quartiere, di orientarsi. È stata anche utile nella fase di emergenza, per limitare la presenza di genitori e nonni fuori dalla scuola».

Progetti sull'autonomia di movimento in questi anni sono stati portati avanti anche a **Mestre, Sacile e Treviso**, dall'as-

C'È ANCHE UNA VALENZA DIDATTICA. A PIEDI O IN BICI SI CONOSCE IL QUARTIERE, SI IMPARA AD ORIENTARSI



sociazione Moving School 21, esperienze raccolte nel libro *Scarpe Blu*.

A Roma, Milano e Napoli, città ipermotorizzate, c'è l'esperienza del 'Bike to school', un movimento spontaneo nato dall'esigenza di unirsi in gruppo per essere più visibili nel traffico caotico e andare tutti insieme a scuola, una volta al mese o alla settimana, scampanellando. **A Genova** i volontari stanno organizzando molte linee Bicibus.

ZAINI ZAVORRA

Le difficoltà purtroppo sono tante, in contesti dove regna l'auto. Un ulteriore ostacolo è il peso eccessivo degli zaini, che rende difficoltoso muoversi in autonomia. Il Miur, in un documento inviato ai dirigenti, sottolineava che **il peso degli zaini non dovrebbe superare il 10-15 per cento di quello dell'alunno** che lo indossa. Eppure spesso i bambini sono costretti a portare zaini di oltre 10 kg. Esistono la rete delle "scuole senza zaino" e belle sperimentazioni che avrebbero bisogno di maggior promozione. Insomma, le alternative ci sono e vanno adottate con urgenza, se vogliamo restituire ai bambini il diritto di camminare e pedalare sicuri per le strade, anche da soli. Un diritto, ricordiamolo, sancito anche dall'Unicef.



Per due italiani su tre sono troppe le auto in città

Traffico responsabile di metà dell'inquinamento e troppe auto in città. Lo pensa il 63% degli italiani secondo un sondaggio Ipsos commissionato da Legambiente nell'ambito della campagna Clean Cities. Alta la richiesta di potenziare il trasporto pubblico elettrico (per il 68% è la misura più urgente) e di aumentare gli spazi verdi (50% delle priorità). L'estensione dei percorsi pedonali (20%) e la realizzazione di spazi per il parcheggio di bici e monopattini sono richieste soprattutto dai 30-40enni. Solo il 27,5% è a conoscenza del fatto che l'Italia è stata condannata dalla Corte di giustizia europea per eccessivo inquinamento, e una grande maggioranza - il 77% - pensa che la sanzione sia stata meritata. Severi i giovani: l'85,8% tra i 18 e 30 anni pensa che "si sarebbe potuto fare di più". Il governo è considerato



il maggiore responsabile dall'80%, i presidenti di regione dal 70%, il 21,5% chiama in causa soprattutto i sindaci e il 29% pensa che l'inquinamento sia conseguenza dei nostri comportamenti: una consapevolezza, quest'ultima, più radicata tra i giovani.



Anche l'Algeria ha detto basta. La Super bandita in tutto il mondo

L'ultima a chiudere è stata una stazione di servizio in Algeria. Adesso l'utilizzo di benzina al piombo, la vecchia Super - altamente dannosa per la salute - è definitivamente scomparso in tutto il mondo. Secondo il Programma delle Nazioni Unite per l'ambiente l'uso del **piombo-tetraetile** come additivo alla benzina per migliorare le prestazioni del motore, introdotto nel 1922, è stato "un disastro per l'ambiente e la salute pubblica".

La benzina con piombo, quella più conosciuta come "rossa" provoca infatti malattie cardiache, ictus e cancro e colpisce lo sviluppo del cervello umano, specialmente nei bambini. Gli studi stimano che arrivi a ridurre da cinque a dieci punti il quoziente intellettivo. «Fermare l'uso di benzina al piombo

impedirà più di **un milione di morti premature** per malattie cardiache, ictus e cancro ogni anno e farà risparmiare 2mila 450 miliardi di dollari all'anno», ha detto il segretario generale delle Nazioni Unite Antonio Guterres.

In Italia non si vende più benzina rossa ai distributori dal 2001, ma se ne produce ancora una minima quantità per le auto storiche. Corea del Nord, Myanmar e Afghanistan avevano però fermato la vendita nel 2016. Erano rimasti soltanto Iraq, Yemen e Algeria che uno dopo l'altro hanno ceduto anche loro. La benzina al piombo viene ancora utilizzata negli aerei da turismo.

PARIGI VIAGGIA A 30 ALL'ORA. MA IL CLIMA NON C'ENTRA

30 all'ora: dal primo settembre è la velocità massima consentita a Parigi esclusi alcuni viali a grande percorrenza. Una promessa mantenuta dalla sindaca Anne Hidalgo che ne aveva fatto un cardine della sua campagna elettorale. Tre gli obiettivi: migliorare la sicurezza dei pedoni, ridurre il rumore - un vero problema di salute pubblica - rendere più pacifica la città e diminuirne lo stress. Scomparso il motivo che sembrava essere il principale, ovvero migliorare la qualità dell'aria e limitare i danni provocati dal cambiamento climatico: secondo alcuni studi un'auto a 30 km/h inquina più che a 50. Ma per chi viene investito il rischio di morte diminuisce dall'80 al 10% se l'auto non oltrepassa i 30 chilometri orari. Una misura accolta con favore dalla



maggioranza dei parigini (solo uno su tre possiede un'auto) ma che è stata criticata dagli abitanti delle periferie spesso costretti a usare l'auto e non i treni e le metropolitane per entrare in città. Tra le conseguenze indirette della città a 30 km/h anche il probabile aumento dei costi dei taxi. Le tariffe a Parigi vengono stabilite in base ai chilometri percorsi quando il taxi viaggia a più di 30 km/h, e in base al tempo quando la velocità è inferiore. Con il nuovo limite si prevedono corse più durature e costose.

ELETTRICHE, LA CINA BATTE TUTTI



È la Cina il Paese dove circolano più auto a propulsione elettrica, ibride comprese: sono 4,2 milioni, contro i 3,2 dell'Europa e gli 1,7 degli Stati Uniti. Ma all'Europa va il record delle immatricolazioni nel 2020 (1.368.167 contro 1.246.289), con la Germania a tirare la volata (394.943 veicoli immatricolati, quasi 100mila più degli Usa). I dati sono stati presentati in occasione del Salone dell'auto di Monaco, tenutosi ai primi di settembre, per la prima classifica mondiale dello sviluppo della

mobilità elettrica, che verrà puntualmente aggiornata ogni anno. L'Italia si difende con il secondo posto per crescita percentuale di immatricolazioni con un +247% che la pone dietro la Germania (+263%) ma davanti a Danimarca (+246%), Francia (+202%) e Regno Unito (+143%).

Nella classifica 2020 dei Paesi con la quota più alta di veicoli elettrici rispetto alle vendite auto totali il leader indiscusso è la Norvegia, dove la scelta elettrica rappresenta il 74,8% del mercato, seguita da Islanda (44,6%), Svezia (32,1%), Paesi Bassi (24,7%) e Finlandia (17,7%). La metà inferiore della 'top ten' è occupata da Danimarca (16,4%), Svizzera (14,3%), Germania (13,5%), Portogallo (13,5%) e Lussemburgo (11,4 %). L'Italia è ancora al 4,3%. In generale l'Europa ha un'incidenza di veicoli elettrici sulle nuove immatricolazioni dell'11,4%, la Cina del 6,3% e gli Stati Uniti del 2,1%.

Monopattino padrone della sharing mobility

Un mezzo su tre in condivisione è un monopattino. Lo certificano i dati sul 2020 dell'**Osservatorio nazionale sulla sharing mobility** promosso dal ministero della Transizione ecologica, dal ministero delle Infrastrutture e mobilità sostenibile e dalla Fondazione per lo sviluppo sostenibile, ed è composto dagli operatori di sharing, dalle amministrazioni cittadine e dai centri di ricerca.

I servizi di monopattino nel 2020 sono stati i più diffusi in Italia, i più presenti nelle città del Sud, quelli con più veicoli operativi sulle strade, nonché quelli che hanno realizzato **il maggior numero di noleggi nel 2020**: 7,4 milioni per 14,4 milioni di chilometri. Rispetto al 2019, nel 2020 aumenta la durata (12,1 minuti) e la distanza dei noleggi (1,8 km) effettuati con questo nuovo tipo di veicolo.

Secondo il rapporto, la sharing mobility durante la pandemia del 2020 ha sperimentato un calo annuale complessivo delle percorrenze del 30,6%, inferiore



rispetto al servizio ferroviario regionale o ad alta velocità o al servizio di trasporto aereo, calati rispettivamente del 38%, 66% e 69%. Questo anche grazie all'avvento dei monopattini.

Dalle rilevazioni dell'Osservatorio emerge poi che l'uso di tutti i servizi di sharing è cresciuto sensibilmente anche nel 2021, ritrovando nelle prime due settimane di giugno i valori medi pre-pandemia.

Allarme ferrovie Ue: crollano passeggeri e merci

Sono tempi molto difficili per le ferrovie in tutta Europa. L'ultimo report della Comunità europea delle compagnie e dei gestori ferroviari (Cer) ha fatto segnare nei primi cinque mesi dell'anno un peggioramento delle entrate rispetto al già negativo secondo semestre 2020. In particolare, il traffico passeggeri è diminuito del 66% nel periodo da novembre 2020 ad aprile 2021 rispetto al 2019, per migliorare leggermente a maggio (-59%), mentre le perdite di fatturato restano intorno al 50%. Il traffico merci e le relative entrate, invece, hanno



registrato entrambi una contrazione dell'11% in media da gennaio 2021. Per i gestori delle infrastrutture il volume è tornato a livelli pressoché normali, mentre persistono le perdite di fatturato, ferme a -10%. «I settori che nell'Ue subiscono all'incirca le stesse perdite delle ferrovie, ma molto meno rispettosi dell'ambiente, hanno ricevuto aiuti di Stato per mitigare l'impatto negativo del Covid-19 cinque volte superiori rispetto alle ferrovie», ha commentato il direttore esecutivo del Cer, Alberto Mazzola, sottolineando la necessità che la politica degli aiuti di Stato della Commissione sia allineata agli obiettivi ambientali dell'Ue.



Tre uomini in **bici**

Jerome Klapka Jerome, romanziere di successo nell'Inghilterra vittoriana, fu un cicloturista *ante litteram*. E da un suo viaggio nell'Europa centrale prenderà corpo una picaresca, esilarante avventura a pedali.

Puoi perdere il cappellino andando in bicicletta, ma non la moglie. Questo sembra proprio impossibile. L'exploit, però, riuscì ad Harris nei primi giorni di matrimonio. Sul tandem, con Clara, affrontava una salita in Olanda. La strada era sassosa e i sobbalzi continuui.

"Sit tight, said Harris, without turning his head. What Mrs. Harris thought he said was, Jump off". "Tieniti forte", disse Harris, senza voltare la testa. La signora Harris pensò avesse detto, "Salta giù". E saltò giù. Il marito, proteso nello sforzo, non se ne accorse.

"Harris pedalled away hard, under impression she was still behind him", Harris pedalava forte con l'impressione che lei fosse sempre dietro di lui. Clara pensava che in cima si sarebbe fermato ad aspettarla. Invece Harris scollinò e si buttò giù a rotta di collo. Quando Clara lo vide sparire in un bosco ad un paio di chilometri di distanza, si sedette per terra e si mise a piangere, convinta che Harris l'avesse abbandonata. Avevano bisticciato quel mattino.

Clara era disperata. Non aveva denaro e

non parlava olandese. Era sola. Intanto Harris continuava a pedalare col massimo slancio. Gli sembrava di essere diventato all'improvviso più forte e più capace. E disse a quella che credeva fosse sua moglie: "I haven't felt this machine so light for months. It's this air, I think; it's doing me good". Da mesi non sentiva questo tandem così leggero. È quest'aria, credo; mi fa bene.

Poi le raccomandò di non avere paura e che le avrebbe dimostrato a che velocità era in grado di andare. Si piegò sul manubrio e si mise ad andare a tutta. Il vento soffiava forte. Il tandem volava e sobbalzava. Fattorie e chiese, cani e polli gli sfrecciavano accanto. I vecchi lo fissavano, i bambini gli gridavano. Solo dopo otto chilometri il presentimento lo turbò.

"It was a sense of void that came upon him". Fu un senso di vuoto che lo colpì. "He stretched out his hand behind him, and felt; there was nothing there but space". Allungò la mano dietro e sentì; non c'era nulla tranne il vuoto.

SENSE OF HUMOUR

Questo brano spassoso si trova in *Tre uomini a zonzo* (*Three Men on the Bummel*), pubblicato nel 1900 dall'inglese Jerome Klapka Jerome, che aveva già raggiunto la fama con *Tre uomini in barca*, (*Three*

CON LA MOGLIE ETTIE SI AVVENTURAVA IN SELLA A UN TANDEM. ERA L'EPOCA D'ORO DEL CICLISMO NEL REGNO UNITO

Men in a Boat (To Say Nothing of the Dog). La nota distintiva di Jerome è il britannico *sense of humour* che regala effetti esilaranti.

Jerome ama la bicicletta. Va anche in tandem con Ettie, la moglie, Georgina Elizabeth Henrietta Stanley Marris, che aveva sposato il 21 giugno 1888 e da cui aveva avuto una figlia, Rowena, nel 1898. Non la perderà mai per strada. Riserverà il privilegio alla moglie di un amico.

Era l'epoca d'oro del ciclismo britannico. Nel 1885 John Kemp Starley aveva lanciato la Rover Safety Bicycle, che aveva decretato la fine degli alti bicikli. Nel 1888 il veterinario scozzese John Boyd Dunlop aveva depositato il brevetto degli pneumatici. Nel 1891 si era disputata la prima gran fondo internazionale, la Bordeaux-Parigi, 572 km d'un fiato, e i britannici Pilkington, Holbein, Edge e Bates

■ Un'immagine dello sceneggiato Bbc del 1975 tratto da *Tre uomini a zonzo*. Nella pagina a sinistra lo scrittore.



si erano piazzati ai primi quattro posti. Poi la gloria, effimera, toccò ai fratelli Linton – Arthur, Sam e Tom – e al piccolo Jimmy Michael, alto solo 156 cm.

Il boom della bicicletta in Gran Bretagna fu accompagnato dalla fioritura della letteratura della bici con campioni come Thomas Hardy, Arthur Conan Doyle, Henry James, newyorkese naturalizzato inglese, HG Wells e, poi, George Bernard Shaw e perfino Samuel Beckett. Jerome è una delle punte di questi letterati ciclisti.

Jerome aveva fatto il viaggio di nozze sul Tamigi. Al ritorno sostituì la moglie Ettie con gli amici del cuore, George (George Wingrave) e Harris (Carl Hentschel), che immortalò in *Tre uomini in barca*, un romanzo gremito di situazioni comiche, uscito nel 1889. Poi andò in Germania nel 1890 e documentò quel viaggio in *The Diary of Pilgrimage* (1892). Ci tornò nel 1898. Poi scrisse, con gli stessi protagonisti, il suo secondo best-seller, *Three Men on the Bummel*, *Tre uomini a zonzo*.

IO NARRANTE

I tre sono Harris, George e J., l'io narrante, che è Jerome. Invece che sul Tamigi veleggiano sulla strada in bicicletta. È Harris a lanciare l'idea di un giro in bicicletta per la Foresta Nera, dopo il fallimento di una crociera in mare aperto e dopo che erano state scartate le ipotesi di una crociera sul Tamigi e di un giro sui monti della Scozia. Decidono di usare un tandem e una bicicletta, con George, il più debole, fisso sul tandem. È prima di partire che Jerome regala l'epi-



■ Jerome K. Jerome (a destra in una caricatura) in tandem con la moglie Ettie. Benché fosse compagna regolare delle sue pedalate non è con lei che intraprende il viaggio che diventerà la base di *Tre uomini a zonzo*.

sodio esilarante della perdita di Clare e racconta le peripezie di lei e quelle di Harris per ritrovarla. Fu la polizia, la sera, a riportare ad Harris la moglie, su una carretta coperta, insieme col conto per la spesa. Prima di partire viene frustrato il tentativo di Harris di montare un nuovo freno. J. diffida delle novità di Harris. Ricorda bene di quando adottò un nuovo fanale che esplose come un colpo di pistola e poi il fanale elettrico che sfolgorava col sole brillante e aveva bisogno di riposo la notte. E i nuovi sellini, quello comprato a Birmingham che ti mordeva

come un'aragosta irritata, e quello con la molla che ti sbalzava su e giù come un babau. J. si rifiuta anche di far revisionare bicicletta e tandem, memore della revisione fatta da uno di Folkenstone che si concluse con la svendita della bicicletta per cinque sterline.

OBIETTIVO BERLINO

Finalmente i tre partono in nave. Due giorni dopo sbarcano ad Amburgo. Puntano su Berlino passando per Hannover. Qui, nel bellissimo bosco dell'Eilenriede, mentre filano in bicicletta, si trovano dentro un dramma. Pedalano in uno sciame di ciclisti. Tra loro una bella ragazza alle prime armi. Harris, con la consueta cavalleria, decide di starle al fianco. Dopo tre chilometri s'imbattono in un uomo



FU SOLTANTO UNO
DEI GRANDI SCRITTORI
CHE DIEDERO VITA
A UNA VERA E PROPRIA
LETTERATURA
DELLA BICICLETTA



continua in bicicletta. Subito dopo si ode un grido femminile d'angoscia. La bella ragazza attraversava l'acquazzone procurato dalla pompa. L'innaffiatore continua a versarle addosso acqua con indifferenza. Harris allora si butta su di lui e ingaggia una feroce colluttazione. Il risultato è che viene innaffiata ogni cosa morta e viva nel raggio di cinquanta metri. Lo show è interrotto da una persona di buon senso che chiude l'idrante.

Il lungo viaggio dei tre amici – per Dresda, Praga, Carlsbad, Norimberga, Stoccarda, Karlsruhe, Baden – è affollato di situazioni umoristiche. A Karlsruhe a J. capita di rubare una bicicletta. Vede nel bagagliaio del treno quella che crede la bici di Harris e la prende. Poi, però, si imbatte nella bici di Harris poggiata contro il muro. Scopre di essere un ladro, sia pure involontario. Viene interrogato da un funzionario della ferrovia col berretto rosso e arrestato. Alla fine viene rilasciato, ma ancora oggi quello è ritenuto dalla polizia locale come un grave errore giudiziario. Da Baden i tre decidono un giro di dieci giorni nella Foresta Nera. Il programma è fiero: “*We will raise at five, breakfast lightly at half past, and start away at six*”, ci alzeremo alle cinque, leggera colazione alle cinque e mezza, e partenza alle sei. Purtroppo le forze umane non corrispondono alle intenzioni. E l'arte del compromesso viene descritta in modo esilarante. Jerome regala pagine spassose sui manifesti pubblicitari di biciclette, sui cani

JEROME REGALA PAGINE ESILARANTI SUI MANIFESTI PUBBLICITARI DI BICI E INNEGGIA ALLE DONNE TEDESCHE IN SELLA

tedeschi, sulle fattorie della Foresta Nera, dove “vedete il collo di una gallina sporgere dall'angolo della porta”, a colazione “entrano un paio di porci a farvi compagnia” e “un branco di vecchie oche vi criticano sull'uscio”, per non parlare delle avventure al ristorante.

Dopo il giro della Foresta Nera i tre vanno a Münster in bicicletta, passando per Alt Breisach e Colmar. Compiono una puntata sui Vosgi. Lì, in cima ad una collina, si fermano ad assaporare fragole, lamponi, uva spina, susine regina claudia. Approfittano di quel ben di Dio. Poi, però, scorgono un uomo salire il pendio gesticolando, col fucile in spalla, e optano per una discesa a rompicollo.

IL NUOVO CHE AVANZA

Jerome osserva le Frauen tedesche e scrive “*everywhere throughout Germany one is confronted by unmistakable signs that the old German Frauen are giving place to the newer Damen*”, dovunque in Germania si colgono chiari indizi che le vecchie donne tedesche cedono il posto a più nuove dame. “Dieci anni fa nessuna tedesca, attenta alla reputazione, decisa a trovare marito, avrebbe osato andare in bicicletta: oggi le ragazze sfrecciano in bicicletta per il paese a migliaia. I vecchi scuotono il capo, ma i giovani le raggiungono e pedalano insieme a loro”. La donna si sveglia dal secolare letargo.

Jerome prende a bersaglio i tedeschi, la loro *Weltanschauung* dominata dal principio di autorità. Li descrive succubi della legge in un mondo che annulla l'individuo. Eppure *Three men on the Bummel* ai tedeschi piace a tal punto che viene introdotto nelle scuole. È la magia della bicicletta, che permette l'osservazione da vicino e la conoscenza.

La rivoluzione della bici è in atto. E Jerome Klapka Jerome la promuove col sorriso.



che annaffia la strada. George, prudentemente, si nasconde dietro un bellissimo olmo. J., per non restare solo sul tandem, lo imita. Harris, invece, dopo aver detto loro che facevano disonore alla loro terra,



Ciclabile d'alto livello

■ (Mayuri Park, distretto di Mahbubnagar, India)

Campagna
tesseramento 2022



Federazione Italiana
Ambiente e Bicicletta



EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION

**ANDIAMO
OLTRE,
INSIEME.**

**Per
raggiungere
nuovi
traguardi.**

**Dona a FIAB
il tuo 5x1000
C.F. 11543050154**

**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