



VIAGGIARE
Repubblica Ceca
lungo l'Elba



RITRATTI
Le bici
di Sherlock



STORIE
Il lungo ritorno
di Valentina



LA META
Gran Canaria
sconosciuta

Numero **56** - Estate 2021

BC

AMBIENTE • MOVIMENTO • CULTURA



INTERVISTA
**MARCHISIO
IN CAMPO**

AMARCORD
**PRIMA
DEL VIA**



ORIZZONTE CARGO

Rivoluzione Bici!

Con FIAB per cambiare strada
Diventa socio nel 2021!



FIAB

fiabitalia.it

#PRIMALABICI

#VisitCzechRepublic

Avventure in movimento

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

Visita la Repubblica Ceca

Svizzera
Boema



visitczechrepublic.com



EDITORIALE

DI MICHELE BERNELLI

I conti in tasca

A Milano, tra i negozianti di corso Buenos Aires, uno su due addebita il calo del volume d'affari alla nuova ciclabile che lo accompagna, pedalata ogni giorno da 9mila ciclisti (e non invece al covid, o alla stretta dei consumi del periodo). E l'associazione di riferimento, Confcommercio, coglie la palla al balzo chiedendo la sua cancellazione. Un riflesso condizionato, viene da dire: nel 1986, il pollice verso dei commercianti spinse la giunta socialista dell'epoca a sospendere per tre mesi la prima grande pedonalizzazione cittadina, appena messa in opera sul corso Vittorio Emanuele. Per fortuna si andò poi avanti; e nessuno (negozi *in primis*) può lontanamente sognare un ritorno al passato. Chi bazzica Milano ricorderà che una simile contesa accompagnò poi nel 2010 la chiusura alle auto di via Paolo Sarpi, oggi vivacissimo asse commerciale della rigenerata Chinatown. Insomma, nulla di nuovo sotto al sole; e l'assessore alla mobilità Marco Granelli ha detto che si andrà avanti allargando la ciclabile, e togliendo quegli spazi di parcheggio a cavallo della corsia, giustamente criticati, che erano sembrati un contentino al partito dell'automobile.

In autunno si votano sindacati un po' in tutta Italia, e c'è da aspettarsi che il tema del modello di mobilità finirà al centro della contesa elettorale. Per una volta, lasciamo fuori dal discorso tutto il resto, la salute, la sicurezza, la qualità della vita, e guardiamo al portafoglio. Uffici studi e immobiliare concordano nel ritenere la bici un asset strategico per il commercio nei centri urbani. In Francia, già qualche hanno fa, hanno provato che i ciclisti spendono più degli automobilisti, ogni settimana, nei piccoli negozi. Meno soldi a ogni passaggio, ma visite molto più frequenti. Stesso risultato per un'indagine nell'East Village di Manhattan, New York: 20 dollari in più, ogni settimana, dai clienti che arrivano in bici e non alla guida di un'auto. Oggi anche un colosso del fai-da-te come Ikea progetta, per ora a Copenaghen, uno store a misura di ciclisti, con 760 posti bici. Alle consegne ingombranti ci penserà poi il negozio. O magari una di quelle eclettiche e sorprendenti bici cargo – il tema di questo numero di *BC* – che iniziano a circolare anche per le nostre strade.



VIVERE

6 News Italia Mondo

a cura di Alessandro Di Stefano

12 Il tema

Una pista non basta - Alessandro Di Stefano

Come ti cambio la vita - Elisa Gallo

Modelli in vetrina - Elisa Gallo

24 Intervista

Sostiene Marchisio - Marco Pastonesi

28 Storie

Tornando a casa - Annalisa Misceo

31 Storie

On the road again - Fulvio di Giuseppe

VIAGGIARE

34 News turismo

Destinazioni e programmi di viaggio

36 Territorio

Parma capitale del cicloturismo - Michele Bernelli

38 La meta

Ciclabile dell'Elba - Michele Bernelli



28



12

42 Percorsi

Garfagnana. Toscana nascosta - Stefano Elmi

46 Diari

Gran Canaria per debuttanti - Silvia Donatiello

SPAZIO FIAB

50 Dalle associazioni

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

AMPIO RAGGIO

58 Nuovi mondi

Notizie e idee per la sostenibilità

60 Ritratti d'autore

Il ciclista detective - Claudio Gregori

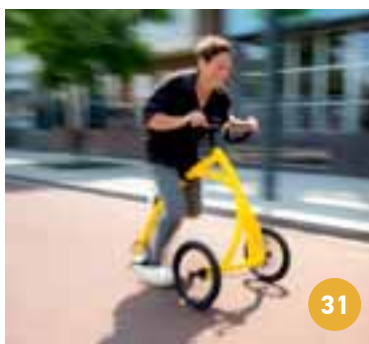
64 Amarcord

La finestra sul cortile - Giuseppe Castelnovi

66 Scatto finale



38



31



60

HANNO PEDALATO

Giuseppe Castelnovi. Classe 1932, diventa giornalista a Genova. A Milano per *La Gazzetta dello Sport*, è in prima linea durante la direzione Palumbo che rivoluziona il giornalismo sportivo. Lo accompagna la fama di memoria storica della rosea.

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.

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

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

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 e progetti nel no profit. Parla di bici e la usa come regola in città, ora anche per sport e in viaggio.

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 nei suoi ritratti bici, arte, storia e poesia.

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

Marco Pastonesi. Genovese e genoano, 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.

Photocredit: Christiania Bike Usa (cover); Stefano Pedrelli (15 basso); Roberto Martini (36); CzechTourism: Libor Svaček (38); Boris Stroujko (39 alto); Petr Polák (39 basso, 41 alto); Ladislav Renner (40-41, 40 basso); Michal Sen (41 basso); Circolo Fotocine Garfagnana (42-43, 44 alto, 44 centro, 45); Riccardo Sedola (da 46 a 49); Archivio Storico Gazzetta (64 e 65).

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.56 - Estate 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

Beega Cycling Tour: a Cremona il cicloturismo parte dalla ciclofficina

Beega Cycling Tour è il neonato progetto cicloturistico che a Cremona vede coinvolte più realtà impegnate nella promozione del territorio attraverso tour in sella. Sono Consorzio InCremona, Cooperativa Nazareth e Cooperativa Cospes, quest'ultima gestore de La Gare Des Gars, di cui *BC* ha parlato lo scorso inverno presentando questo progetto di ciclofficina sociale sotto il Torrazzo.

Sul sito www.beega.it – il nome è una crasi tra il dialettale *biga* (bicicletta) e il termine inglese *bee* (ape) – sono disponibili i tour per l'estate, con una proposta di diversi percorsi a tema, dai tragitti storici a quelli più naturalistici. In tutte le pedalate è prevista la presenza di una guida di Cremona Arte e Turismo e di membri del team Beega. L'iniziativa coinvolge anche La Gare Des Gars: i partecipanti che lo desiderano possono infatti noleggiare una delle bici rimesse a nuovo dai ragazzi della ciclofficina.



La ragazza che ha anticipato il Covid

Si chiama **Bike Girl** ed è l'opera che il writer **Eddie Colla**, una sorta di Banksy di cui però si conoscono il volto e l'identità, ha disegnato in tante città in giro per il mondo. Una ragazzina in sella alla sua bicicletta che indossa la mascherina: messaggio in linea con i tempi di pandemia che tutti abbiamo vissuto e che trasmette speranza sul futuro. In realtà, andando a leggere la sua storia si scopre che Bike Girl non vuole proteggersi dal virus, ma dallo smog. «Ho immaginato una giovane con problemi immunologici, estremamente fragile in una città tra le più inquinate al mondo», ha dichiarato l'artista che infatti aveva disegnato per la prima volta l'opera nel **2008 a Hong Kong**. In ogni città in cui Eddie Colla arriva si impegna a individuare l'angolo giusto per lasciare la sua traccia. E infatti Bike Girl è una serie di murales uno uguale all'altro, tutti rintracciabili a Londra e a Parigi, così come a Bangkok e alle Hawaii.

BIKEEN, L'E-COMMERCE DELL'USATO A DUE RUOTE

Da una startup di Rovigo ha preso forma Bikeen, e-commerce verticale sul mondo delle biciclette usate. Grazie a una community di utenti

che caricano le proprie offerte, il garage si amplia mese dopo mese, con la possibilità di scegliere tra vari modelli (dalle bici da corsa a quelle a pedalata assistita). Con una ricerca è possibile inserire diversi filtri, andando a trovare le occasioni geograficamente più vicine. «L'idea è promuovere e accrescere l'uso delle biciclette e il loro mercato», hanno spiegato i fondatori dell'azienda Marco Ferron e Gianluca Galliano. Con un 2020 che si è chiuso con numeri storici per il mondo bici (più di 2 milioni di pezzi venduti in Italia), Bikeen punta a fare leva su una logica di economia circolare per evitare che tante belle due ruote facciano la polvere in garage.





L'URBANISTA TATTICO

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

Stop apartheid!

L'Italia ha la peggiore sicurezza stradale tra i grandi Paesi europei perché insiste sulla segregazione al posto della convivenza. Ci salveranno le nuove E-bis, le strade urbane a priorità ciclabile?

Da quando le automobili sono diventate padrone delle strade è nato il problema della loro sicurezza. I morti e i feriti sono tantissimi e le strade italiane sono diventate sempre più terreni di guerra, ostili e pericolosi. Le città e le comunità che le vivono hanno perduto molto in termini di qualità della vita. Non è sempre stato così: prima della motorizzazione di massa, nelle strade delle città italiane ci si muoveva con maggiore sicurezza, erano piene di vita, e così devono tornare in futuro. In molte città del mondo ci si interroga sul 'come'. Il cambiamento passa attraverso una diversa concezione dell'uso delle strade, dall'idea del **predominio del traffico automobilistico** allo spazio condiviso con priorità agli utenti vulnerabili, che risponde alle esigenze di qualità, funzionalità e sicurezza di cui abbiamo bisogno.

Oggi le strade sono pensate, progettate e regolate per le automobili, anche dentro le città; possono e devono essere pensate, riprogettate e regolate per tutti gli utenti della strada, soprattutto nelle città.

Uno dei fondamenti del predominio dell'automobile nel progetto dello spazio stradale è il concetto di segregazione, una soluzione che ingenera l'erronea percezione di sicurezza, basata sull'illusione che ogni utente abbia il proprio spazio, il marciapiede ai pedoni, la pista ciclabile ai ciclisti e la strada alle auto. Bello in teoria, disastroso nella pratica. Questa **illusione di sicurezza** si è rivelata una menzogna per alcune ragioni.

La prima è semplice e sconta l'impostazione teorica e manualistica, sconsigliata dalla realtà delle strade. La separazione è solo promessa, almeno nelle strade cittadine, marciapiedi e ciclabili quando ci sono, sono costantemente interrotti da intersezioni e accessi a edifici e cortili. Visto che gli incidenti avvengono quasi sempre nelle intersezioni, pedoni e ciclisti si illudono di essere al sicuro per pochi metri ma in realtà sono costantemente in pericolo.

La seconda ragione è che lo spazio per tutti non c'è e quello che si sacrifica è sempre quello per ciclisti e pedoni. Quando anche lo spazio è abbondante viene utilizzato per parcheggi o doppie corsie troppo larghe, che incrementano la pericolosità delle strade. I marciapiedi sono pochi e stretti, le ciclabili rarissime, e quando le abbiamo sono in condivisione precaria con i pedoni, nelle famigerate piste ciclopedonali.



La terza fregatura è più sottile. La segregazione induce a comportamenti meno cauti. "Mio lo spazio, mio il diritto." Comportamenti meno cauti portano a minore attenzione e alla sicurezza del più forte. **A farne le spese sono gli utenti più vulnerabili.**

L'Italia ha la peggiore sicurezza stradale tra i grandi Paesi europei perché insiste sulla segregazione al posto della convivenza, non si stimola attenzione e non si affronta seriamente il problema della velocità, basti pensare che è di fatto impedito il suo controllo sulle strade urbane.

La risposta a questo disastro si chiama condivisione dello spazio stradale, che nelle varianti nazionali prende i nomi di *shared space*, *zones de rencontre*, *woonerf*, *Begegnungszonen*, cioè strade delle città, quasi tutte, in cui ci sono i 30 o 20 km/h e dove pedoni e biciclette hanno priorità sulle automobili. In tutta Europa si usa questa soluzione, in Italia è solo sulla carta. La recente introduzione nel nostro Codice della strada della **"strada a priorità ciclabile E-bis"** è un piccolo passo in quella direzione: ancora insufficiente, però, oltre che difficile da applicare.

LA SOLUZIONE STA NELLE STRADE CON PRECEDENZA A PEDONI E BICI





FOTOGRAMMA

Il futuro si difende con un murale

A Valladolid, città spagnola a nord ovest di Madrid, è stato inaugurato un gigantesco murale bike friendly che copre cento metri quadrati della facciata di un palazzo. “El porvenir se defiende hoy”, ovvero “il futuro si difende oggi”: questa è il messaggio che gli artisti del Reskate Studio, María López e Javier De Riba, hanno voluto lanciare durante un festival cittadino dedicato proprio ai murales. L'immagine raffigura una ragazza su una bicicletta, impegnata a trasportare una pianta e a mostrare con la mano l'universale gesto di pace. L'opera appartiene al quartiere e, soprattutto, agli inquilini di questo edificio i quali, se lo vorranno, potranno chiedere al collettivo artistico di tornare per un eventuale restauro.

RENDONO BENE LE PISTE DI HELSINKI

Con l'11% di spostamenti urbani in bicicletta, Helsinki ha ora un motivo in più per continuare a investire in ciclabilità: da un recente studio è emerso che ogni euro speso per realizzare piste cittadine ne genera 3,6. Bilancio dunque più che positivo per l'intera comunità: queste infrastrutture non soltanto contribuiscono a ridurre il traffico a motore, ma hanno un impatto positivo sulla comunità. Si tratta del primo studio sulla cosiddetta bikenomics condotto in Finlandia, Paese dove, nonostante le temperature rigide, aumentano le persone che scelgono di pedalare tutti i giorni anche su piste innevate. La capitale vanta una rete di ciclabili di 1300 chilometri e, per dare un ordine di grandezza, la tratta urbana bike friendly più battuta registra in media 10mila passaggi al giorno.



A Londra il meccanico arriva a casa

Con il boom di vendite di biciclette e di nuovi ciclisti urbani sono aumentate anche le richieste di interventi di manutenzione.

A Londra ne ha approfittato **Havebike** che offre una soluzione delivery a tutti quei clienti che hanno la necessità di riparazioni veloci e poco tempo a disposizione per andare dal ciclista, prima a portare la bici, poi a ritirarla.

Fondata nel 2010 e recentemente valutata 6,5 milioni di sterline, Havebike ha chiuso l'ultimo anno finanziario con un fatturato di 1,8 milioni di sterline e con un recente crowdfunding punta ad allargarsi in altre città della Gran Bretagna. I clienti possono decidere il giorno e il luogo di ritiro (casa o ufficio) purché si trovi all'interno della Greater London. La consegna del mezzo riparato viene garantita entro le 72 ore.



CE LO CHIEDE L'EUROPA

DI ELENA COLLI - POLICY INTERN, ECF

Quale ciclabilità nei Recovery Plan?

La bicicletta guadagna spazio nei piani di recupero e resilienza, ma bisogna osare di più.

Bicicletta sempre più protagonista. Gli investimenti in infrastrutture ciclabili sono stati riconosciuti da molti Stati membri come elemento imprescindibile per una ripresa economica post-pandemica sostenibile e resiliente. La definizione di fondi dedicati e di chilometri di piste ciclabili previsti nei Pnrr sono aumentati rispetto alle prime bozze, anche grazie all'effetto sia delle campagne di sensibilizzazione portate avanti da Ecf e dalle associazioni ciclistiche nazionali che delle consultazioni nazionali pubbliche.

Come si è evoluta la presenza della bicicletta nei Piani nazionali di recupero e resilienza? Nella definizione di voci di spesa interamente dedicate alla ciclabilità; nella menzione sempre più frequente di e-bike e cargo bike; nella pianificazione sempre più intrecciata di trasporto pubblico e infrastrutture ciclabili; nel riconoscimento dell'importanza dei percorsi ciclabili come strumento per la coesione territoriale e per il turismo locale con progetti dedicati.

È inoltre interessante notare come vengano messi in luce aspetti e benefici che vanno oltre la sostenibilità: nel piano della Repubblica Ceca, ad esempio, si menziona la necessità di tenere in considerazione le diverse esigenze di uomini e donne quando si progetta la mobilità ciclabile, ponendo questioni di genere; quello belga sostiene che l'investimento in infrastrutture ciclabili porti opportunità di impiego alle categorie più vulnerabili di lavoratori e crescita ed innovazione nel mercato delle due ruote (elettrificazione, digitalizzazione, Mobility as a Service); mentre il piano slovacco ribadisce come oltre alla creazione di posti di lavoro si migliori l'accessibilità a un modo di spostarsi economico, salutare e veloce, agendo sull'inclusione sociale.

Buone pratiche. Parlando di piani di investimento, un esempio particolarmente degno di nota è quello del Belgio, che prevede di destinare 411 milioni di euro del suo Rrf a progetti che vanno dall'estensione dei servizi di bike sharing, a "corridoi ciclabili" per connettere città e periferie, a fondi alle municipalità per lo sviluppo di percorsi protetti e ciclopeditività scolastica, ai "mobility point" a supporto della multimodalità, fino allo sviluppo di percorsi ciclabili lungo strade principali, ferrovie, canali e autostrade ("VeloPlus").

E l'Italia? Con i suoi 600 milioni di euro dedicati alla componente

di investimento intitolata "Rafforzamento mobilità ciclistica" si pone al primo posto in termini di investimenti assoluti per la ciclabilità: ma se lo rapportiamo al Rrf notiamo che si tratta solamente dello 0,3% del fondo, contro il 7% belga, o il 4,4% della Danimarca.

Non è tutto oro quel che luccica. Il caso italiano infatti dimostra come anche i piani più altisonanti non siano necessariamente privi di aspetti controversi o migliorabili. Quello che è necessario ora è andare oltre a investimenti puntuali e di breve periodo, e pensare a riforme di ampio respiro, visioni a lungo termine che siano all'altezza dell'opportunità storica rappresentata dal piano Next Generation EU.

Ce lo chiede l'Europa, certo, che insiste sulla presenza di riforme oltre che di investimenti nei Recovery Plan; ma soprattutto ce lo chiedono i cittadini e le cittadine dei nostri centri urbani, che in misura sempre maggiore desiderano liberarsi dal peso della dipendenza dall'auto, chiedendo città a misura d'uomo (e non più a misura di motori).

L'IMPORTANZA DELLE CICLABILI PER LA COESIONE TERRITORIALE



Copenaghen cambia Ikea: i cantieri del nuovo store con 760 posti per biciclette

Ikea ha ricevuto l'approvazione dal comune di Copenaghen per dare il via ai cantieri del suo nuovo store a misura di cittadino (non automobilista), che dovrebbe aprire vicino alla Dybbølsbro Station entro il 2023. La struttura ospiterà fino a 760 parcheggi per biciclette e sarà indirizzata soprattutto a quella fetta di clientela che preferisce spostarsi con mezzi pubblici o in sella, perfino quando va a fare compere pesanti. Dai rendering attualmente disponibili, il progetto si presenta come un complesso votato alla sostenibilità non soltanto perché incentiva la mobilità attiva, ma anche perché sul tetto della nuova Ikea la multinazionale svedese intende inaugurare un giardino pensile, a disposizione di chiunque voglia concedersi una sosta. Nella capitale danese, l'azienda ha già due store attivi, ma entrambi difficilmente raggiungibili in bici.



A Napoli una casa dei rider per servizi e diritti

Napoli ha inaugurato in primavera la Casa del Rider, uno spazio dedicato ai ciclofattorini che, ogni giorno, consegnano cibo in bicicletta. Un luogo di ritrovo, dove confrontarsi con i colleghi e discutere di diritti e tutele. Voluto dall'associazione **Napoli Pedala**, da **Inail Campania e NIdiL Cgil Napoli**, il progetto ha ricevuto anche il patrocinio del Comune. Come ha spiegato da Luca Simeone, presidente di Napoli Pedala, Casa del rider si propone come un luogo che «offrirà anzitutto tutela legale e assistenza». L'iniziativa trova il suo punto di appoggio nella Bicycle House che ha aperto nel 2016 le porte nella Galleria Principe, in pieno centro cittadino.

La Casa del rider serve anche da pit stop per la ricarica delle batterie delle e-bike e da spogliatoio per i corrieri in bicicletta.

PRATO, FINE ANNO COL BOTTO PER LA CICLOFFICINA SCOLASTICA

Quasi 150 biciclette vendute in una sola giornata di fine maggio. È questo il numero che decreta il successo del progetto IBike, lanciato dall'Istituto professionale Guglielmo Marconi di Prato, che ha impegnato 25 studenti nella rimessa a nuovo di mezzi tradizionali o a pedalata assistita. Spendendo tra i 30 e i 40 euro, in molti hanno trovato una bicicletta perfettamente a posto e hanno sostenuto l'iniziativa, i cui ricavi saranno destinati ai progetti d'inclusione della scuola. Tanti i clienti arrivati dai comuni vicini, attratti in particolare dalla campagna social su Facebook. IBike ha permesso a diversi alunni iscritti all'indirizzo di meccanica, tra i quali anche ragazzi con disabilità, di impraticarsi con un lavoro manuale.



Ciclista cade per una buca. Condannato il Comune di Torino

A Torino il Comune dovrà risarcire quasi 5mila euro di danni e pagare una multa da 500 euro dopo che un ciclista, caduto per via di una buca nell'asfalto che gli aveva procurato 30 giorni di prognosi, ha deciso di fare causa all'amministrazione comunale. «La ruota anteriore è rimasta bloccata nella buca e io ho fatto una capriola in avanti. Sono atterrato sul mento e sul braccio», ha spiegato la vittima. I fatti risalgono al 2018 e questa primavera la sentenza è stata emessa dal giudice di pace Maria Alessandra Buchi. A suo modo si tratta di un precedente rilevante perché non scarica la colpa sul ciclista, ma sui responsabili di una cattiva manutenzione delle strade, come i funzionari deputati del comune. Da parte sua l'amministrazione si è difesa sostenendo che il mezzo milione di euro destinati per il solo 2021 a questo tipo di lavori di messa in sicurezza di vie e piazze non sarebbero sufficienti. Finora questa difesa aveva sempre avuto la meglio in casi simili.



INFORMAZIONE AZIENDALE

PatrolBike, l'antifurto collegato con ViaSat



Una soluzione innovativa, e soprattutto a tutto campo, per il contrasto al furto bici arriva da **Patrolline**, azienda di punta nella produzione di sistemi di sicurezza. Si chiama **PatrolBike**, è un localizzatore Gps/Gsm per la protezione delle biciclette, sia elettriche che muscolari.

Due parole, anzitutto, sul sistema. Partiamo dalle misure: 12 cm di lunghezza, 18,5 mm di diametro, solo 50 g di peso. Una dimensione che ne permette l'**alloggiamento in tutti i manubri** da bicicletta con diametro pari o superiore a 19 mm. Le componenti chiave, oltre al modulo Gps, sono una batteria a lunga durata (fino a 7 giorni di autonomia con singola ricarica), una **eSim card integrata**, un sensore evoluto di movimento e urto. Il funzionamento è quello classico che combina una **app dedicata**, Sherlock Bike (gratuita) e la tecnologia Bluetooth. Quando la bici viene mossa, l'alert arriva direttamente sullo smartphone. Un codice di tracciamento permette di ottenere in tempo reale la posizione della bicicletta.

La app genera un vero e proprio Bike Passport, una **carta di identità digitale della bici** che ne comprova la proprietà. Modello, telaio e immagini vengono salvati in una banca dati consultabile dalle forze dell'ordine in caso di furto. Ma **PatrolBike** va oltre: con la versione **PatrolBike 24/7**, in caso di furto della bici, o di rimozione del dispositivo, il sensore di movimento interno a PatrolBike fa inviare al sistema una notifica di allarme in tempo reale non solo al proprietario ma anche **alla Centrale Operativa Viasat**. Verificata la reale necessità di intervento, Viasat coordinerà l'azione delle forze dell'ordine per il recupero della bicicletta rubata.

Un ulteriore, prezioso bonus sta in una partnership attivata da Patrolline con **Mansutti spa**, uno dei principali gruppi assicurativi italiani. Nel pacchetto sicurezza proposto con **PatrolBike** rientra anche l'optional di una copertura assicurativa per danni a terzi.

www.patrolline.it

PATROLLINE
AMANTI DELLA PROTEZIONE



Una pista non basta

Per le **cargo bike** è un periodo favorevole: prezzi in ribasso, più sensibilità pubblica, urgenza di regolare il traffico della nuova logistica da e-commerce. Ma per uscire dalla nicchia oltre alle ciclabili servono infrastrutture e una nuova cultura dello spazio comune. Come sa bene la community di chi sta aprendo la strada.

di **Alessandro Di Stefano**

Sono ancora mosche bianche nel traffico: però attirano la curiosità delle famiglie e stuzzicano i piccoli esercenti dei centri storici. Quanto si risparmierebbe, penseranno. Anni dopo la prima inchiesta di *BC* sul mondo cargo bike – era il 2014 – il contesto italiano non è cambiato di molto sui numeri, ma la diffusione della mobilità ciclistica e una maggiore sensibilità da parte delle amministrazioni locali costituiscono facilitatori non da poco per il futuro. «All'inizio i clienti volevano spendere il meno possibile, ora – spiega **Antonella Pesenti**, che a Milano ha aperto nel 2015 Frida-bike, il negozio delle bici cargo – si sta creando una cultura diversa: mi chiedono il modello giusto per loro. A rifletterci, anche per le e-bike c'era stato quasi un tabù. E credo che aumenteranno allo stes-



so modo, anche sull'onda di una moda». I cargo biker si distinguono, oltre che per la taglia dei loro mezzi, per il **forte senso di appartenenza a una community**: e si moltiplicano, su Facebook o tra le notizie di colore della cronaca locale, notizie e annunci di mini raduni di cargo-famiglie. L'appartenenza si sente soprattutto perché è proprio tramite la community che spesso avviene il primo contatto con questo mezzo di trasporto. I curiosi fiutano un'opportunità di cambiamento e non è raro che prima di spendere qualche migliaio di euro per una cargo bike elettrica si chieda direttamente consiglio a

chi ci ha attraversato inverni per portare i bambini a scuola, andare a fare la spesa e ritornare a prenderli per poi terminare le ultime commissioni.

In Italia, tutto questo discorso va calato nelle dimensioni di una nicchia, a cui ancora non si può certo delegare il cambiamento radicale della mobilità urbana. Ma in Europa, dove si cresce a un +50% annuo, Ecf ha stimato per il 2020 una flotta su strada di oltre 43mila cargo, che comincia insomma a farsi notare. Olanda e Danimarca, dove pure la cargo bike ha fatto breccia da tempo, non sono i mercati di riferimento per l'industria. I brand che producono queste biciclette hanno invece gli occhi puntati sulla Germania.

L'ONDA DEL MICROELETTRICO

«La cargo bike non è una novità in sé, ma credo che questo sia un momento favorevole: si sono aperte finestre di opportunità – commenta **Andrea Stocchetti**, docente del Master Mobility Innovation & Management alla Ca' Foscari di Venezia – grazie anche ai passi avanti nella tecnologia del microelettrico. Oggi i costi sono scesi e c'è maggiore sensibilità da parte delle autorità pubbliche nell'incantare questi mezzi di trasporto».

Lo scorso anno città italiane ed europee hanno fatto spazio alle ciclabili d'emergenza, realizzate per contenere i nuovi ciclisti che (almeno queste erano le intenzioni) la nuova normalità avrebbe paritorito. Ma, a questo punto, in molti alzebbero legittimamente la mano per chiedere se le cargo, rivoluzionarie per la mobilità famigliare, **non siano extra large per le nostre ciclabili**. «È la cultura locale a fare la differenza – premette Stocchetti

IN EUROPA CIRCOLAVA NEL 2020 UNA FLOTTA DI OLTRE 43MILA CARGO, CHE CRESCE OGNI ANNO DEL 50 PER CENTO

– ma senz'altro c'è anche una dimensione di infrastruttura da tenere in conto. Là dove la pista è fatta soltanto per far contente le mamme non c'è una concezione di mobilità integrata».

Per avere dunque il polso sulla quotidianità di chi pedala cargo, ci facciamo dare qualche dritta da chi, anni fa, l'ha comprata per sostituire la seconda auto. «Partiamo col dire che la cargo bike non è per tutti – avverte **Filippo Bonali**, vicepresidente di Fiab Cremona Bicilettando e ingegnere ambientale – dipende soprattutto da che lavoro si fa e da come si è organizzati in famiglia. Noi abbiamo una cargo a due ruote, comoda in città. La vera questione di spazio da risolvere non riguarda le ciclabili strette, ma il parcheggio: serve una zona sicura dove legare la bici quando si rientra a casa». Chi alla fine sceglie la conversione deve solo aspettare qualche mese per apprezzarne i **benefici in termini di risparmio economico** e minore stress da abitacolo. Senza contare il divertimento per i più piccoli che, dalla prua, si godono il panorama urbano senza una schiena davanti.

Come però spiega Stocchetti, che alla Università Ca' Foscari forma studenti per far-



■ Il mondo della logistica sfrutta con sempre maggior frequenza le potenzialità delle cargo bike. A fianco, Véligo, il sistema parigino di cargo sharing.

IL DIVERTIMENTO DEI PICCOLI PASSEGGERI CHE, DALLA PRUA, SI GODONO IL PANORAMA URBANO SENZA AVERE UNA SCHIENA DAVANTI

ne mobility manager, non basta una spinta dal basso se la città non accoglie un nuovo tipo di mobilità. «I manager nelle aziende e i politici sono centrali in questo cambiamento. La nuova frontiera sarà quella della qualità della vita urbana. Bisogna organizzare una mobilità meno impattante». Con lo smart working destinato a diventare abitudine per molti dipendenti e liberi professionisti, alcuni centri si saranno senz'altro svuotati, ma le immagini degli ultimi mesi ci confermano che il traffico a motore non sembra affatto calato. «Il telelavoro è soltanto la punta dell'iceberg – commenta Stocchetti – forse ci sarà meno traffico verso gli uffici, ma aumenterà quello della logistica sulla spinta dell'e-commerce».

LA NUOVA LOGISTICA

Certamente Amazon e tutto il commercio online hanno stravolto le nostre abitudini, riempiendo città e periferie di corrieri che fanno la spesa per noi. «Nel 2020 gli ordini online sono stati quasi 390 milioni



in Italia e il settore vale l'8% del retail, mentre in Gran Bretagna è al 25% – dice **Andrea Bardi**, general manager di Itl, Istituto sui Trasporti e la Logistica, ente no profit di ricerca, formazione e consulenza in Emilia-Romagna – è evidente che la cargo bike è una delle misure di ciclologistica, ma non potrebbe essere mai presa come unica ricetta. Non può farsi carico di tutte le merci da trasportare. Può però operare su uno spettro molto ampio». Nelle città del futuro, dove la bicicletta dovrebbe conquistarsi una nuova centralità, che ruolo avranno le cargo

bike in ambito logistica? «Il mix di misure dovrebbe contemplare questi ingredienti: cargo bike, corsie preferenziali, spazi logistici di prossimità e mobile hub, ovvero container che gli operatori installano su piazzali appositi con tutta la merce che viene prelevata e consegnata dai corrieri». Magari con mezzi elettrici come tricicli, quadricicli o appunto cargo bike. «A Torino, ad esempio, Tnt ha sperimentato la soluzione del mobile hub».

E come si incastra **una cargo bike nel cosiddetto ultimo miglio**, forse una delle sfide più importanti anche per giganti

Italia, una nicchia in attesa del boom

«**Nelle nostre stime** in Italia viaggia al massimo un migliaio di cargo bike». **Piero Nigrelli**, direttore del settore Ciclo di Ancma (Associazione nazionale ciclo motociclo accessori di Confindustria), fotografa la situazione embrionale del mondo cargo in Italia. «Sono davvero poche le aziende produttrici che hanno un buon catalogo su questi mezzi, ma dal prossimo anno Ancma inizierà comunque a monitorare anche le vendite di questo segmento di mercato». Sono sempre i Paesi del nord Europa a fare da modello. «In Italia bisognerebbe intervenire sul Codice della strada – spiega Nigrelli – in modo da essere sicuri di pedalare a norma anche quando si trasportano i figli». Per fare poi sì che questo mezzo faccia breccia anche nelle aziende, dando slancio alla ciclologistica, è importante che la politica dia una mano con i giusti incentivi che puntino davvero alla

transizione ecologica. «Ad oggi – conclude Nigrelli – c'è un credito di imposta del 30% fino a un massimo di 2mila euro per l'acquisto di cargo bike per gli esercizi commerciali. Ci sono 2 milioni di euro a disposizione, che potrebbero servire a mettere in strada 2mila cargo. Nei prossimi anni potremmo aspettarci un boom».





come Amazon (che infatti sta studiando perfino la consegna con droni e auto a guida autonoma)? «Rispondo con una domanda: perché le piattaforme spingono su punti di consegna e *locker*? Non hanno – argomenta Bardi – furgoni a sufficienza. Dalla consegna a domicilio, parcellizzata, bisognerà spostarsi verso un nuovo scenario: meno punti di consegna e sarà il consumatore a doversi fare l'ultimo chilometro per ritirare il pacco». Il tema cargo bike si apre dunque come una matrioska, che contiene questioni da affrontare e risolvere. Ma il fenomeno sembra finalmente partito anche in Italia.

«Oggi – osserva la titolare di Fridabike – i clienti vengono da me già informati e sanno di cosa hanno bisogno. Ogni anno si vende di più». In questo mini mondo cargo i ciclisti si fanno ambasciatori di un nuovo stile di vita, incontrandosi, organizzando **mercatini per prodotti di seconda mano** e condividendo le proprie esperienze con chi vuole provarci, per far vedere che si può rinunciare a un'auto. «Abbiamo fatto tre raduni l'estate scorsa – ricorda **Friedmar Deller**, socio di Fiab Torino Bike Pride – e quello che ho capito in questi anni è che il principale blocco all'avanzata di queste biciclette è che semplicemente tanta gente non ne conosce neppure l'esistenza. In Germania c'è un movimento, con raduni in cui le aziende mettono a disposizione i mezzi. È su questo modello che mi sono ispirato per i cargo bike day della nostra città. E il successo di quelle giornate mostra che c'è tanta voglia di cargo».

■ Qui sopra, istantanea dai cargo bike day al Parco del Valentino di Torino e, a destra, modello da seguire: un parcheggio coperto taglia cargo in Germania. In basso, Antonella Pesenti al lavoro nel suo negozio Fridabike.

SERVE UN PARCHEGGIO SICURO PER LA CARGO QUANDO LA SERA SI RIENTRA A CASA



Bonus dedicati

Gli incentivi di Piemonte e Bologna

Nell'ottobre 2020 la Regione Piemonte aveva aperto un bando rivolto a chiunque volesse rottamare mezzi inquinanti per acquistare mezzi elettrici, tra i quali comparivano anche le cargo bike per famiglie e piccoli esercizi. L'iniziativa ha avuto un tale successo che, a fine aprile, la Giunta ha dovuto rimpinguare il fondo dedicato con quasi 11 milioni di euro che serviranno anzitutto a dispensare tutti quegli incentivi che non era stato possibile erogare per eccesso di domanda. In Piemonte il bonus può arrivare fino a mille euro per una e-cargo bike.

Anche le amministrazioni comunali si stanno muovendo per sostenere la transizione cargo. Come a Bologna, dove da anni vengono lanciati bandi per offrire ai residenti e alle aziende incentivi all'acquisto di mezzi che sostituiscano la seconda auto o consentano di utilizzare di meno il furgoncino delle consegne.

A dicembre ha preso il via la sesta campagna di incentivi che dà diritto a 600 euro per l'acquisto di una cargo a pedalata assistita. La città, intanto, si sta attrezzando per accogliere questa nuova flotta con stalli di carico-scarico merci dedicati soltanto alle cargo.





Come ti cambio la vita

La fiorista e l'idraulico, l'edicola ambulante e il mercato porta a porta. Ma anche la famiglia extra-large. **Il racconto di chi è passato alle cargo**, per lavoro o per mobilità quotidiana. E non torna indietro.

di **Elisa Gallo**

C'è chi porta fiori, e chi aggiusta tubi, chi vende giornali o consegna le verdure fresche del mercato, con un occhio all'economia circolare e alla sostenibilità, c'è chi le usa per viaggiare e accompagnare bambine e bambini a scuola. Tante storie, due cose ad accomunarle: l'entusiasmo con cui i protago-

nisti raccontano le proprie scelte e il "mi ha semplificato la vita". Sì perché la cargo è un mezzo versatile, **capace di carichi importanti e di personalizzazione**, che sta rivoluzionando il trasporto di famiglie che magari prima dei figli si muovevano già in bici, poi con il loro arrivo si sono trovati a gestire nuovi carichi; ma anche



la mobilità di chi, con lungimiranza e fantasia, ha visto in un velocipede da carico un alleato per il proprio lavoro.

IL CARICO CHE NON TI ASPETTI

“L'auto mi serve per lavorare”, quante volte lo abbiamo sentito dire? Ebbene, c'è chi ha superato questo assioma e si muove con una cargo bike, anche per fare **l'idraulico in una città come Roma**, con tutta la sua bellezza, ma anche con la sua estensione, i colli, le buche e i sanpietrini.

«Non uso il furgone da cinque anni, ho iniziato con una pieghevole, poi sono passato a una bici da viaggio con telaio in acciaio e un carrello, poi una long john, le cargo a due ruote. Ora ho una cargo bike danese con carico anteriore che può arrivare fino a 1,20 m di lunghezza, 60 cm di larghezza e 200 kg di peso, compreso chi pedala», racconta **Alessandro Torrini**, che installa caldaie, ristruttura appartamenti, insomma di carichi pesanti e ingombranti ne sa. E che non reggeva più le giornate chiuso in un furgone in mezzo al traffico o a cer-

■ In apertura, la famiglia *car free* di Salim Mottaghi. Qui a fianco, Alessandro Torrini e, a destra Michela Coppola. In alto a destra, Antonella Cerri.



care parcheggio. Di chilometri ne fa anche 70 al giorno, stando **in sella fino a 8-10 ore**, da un capo all'altro di Roma. Una e-cargo richiederebbe doppia batteria e conseguente aumento di peso; Alessandro invece ha optato per la leggerezza del mezzo – 18 kg – e l'agilità nel traffico. Tra tempi di spostamenti e autorimesse in cui posteggiare il mezzo mentre lavora, l'organizzazione è fondamentale. «Ma l'altro giorno ho avuto un

paio d'ore di pausa tra un lavoro e l'altro e sono andato a leggere a Villa Ada: in furgone non sarebbe stato possibile».

VITE (ESEMPLARI) DA FIORAIA

Dall'acciaio ai fiori: che con le bici fanno un connubio perfetto, emblema di primavera e libertà. E sono le storie di Antonella e di Michela. **Antonella Cerri** da un paio di anni con la sua bici cargo vende fiori e composizioni floreali nelle vie di Torino, arriva pedalando, si posiziona in punti del centro che la sua clientela conosce e impacchetta tulipani e rose. **La sua trike è un vero e proprio negozio ambulante**, con tanto di espositore, cestini, ombrellone da sole e il Bicinflore, logo dell'attività, ben in vista sul cassone. A Milano potreste invece incontrare **Michela Coppola**, ex architetto e velista, che con la sua Berberismichi compone mazzi di fiori, scrive biglietti e poi parte con la sua cargo bike per consegnarli. «La bicicletta ti spalanca il mondo, non c'è mai una volta – racconta – che non mi propongano di entrare per un caffè. Non ho un negozio fisico e non voglio diventare una fabbrica di fiori, mi piace la dimensione umana dell'attività». Con la sua long tail a pedalata assistita può trasportare fino a 150kg e a volte pedala fino a 40km al giorno. Parte al mattino molto presto **per comprare i fiori ai mercati**



UN MEZZO VERSATILE,
CAPACE DI CARICHI
IMPORTANTI E DI
PERSONALIZZAZIONE,
RIVOLUZIONA IL LAVORO
E LA MOBILITÀ



generali, li carica e poi torna al laboratorio per le composizioni. «Uso tessuti di riciclo e materiali biodegradabili e la bicicletta è parte del progetto».

QUARANTA CHILI DI PANE

Per qualcuno, galeotto è stato il lockdown del marzo 2020. Così a Pavia ha iniziato **Luca Bergamaschi**, grazie anche a un contributo comunale che lo ha convinto a fare il passo: una cargo a tre ruote con cassone anteriore, pedalata assistita e personalizzata con colori e logo della panetteria **Il pane di Vittoria** (ilpanedi-vittoria.it). «Sono entusiasta della cargo bike e piace molto anche ai miei clienti. La uso per le consegne nel centro storico ai negozi che fanno rivendita di pane e ai privati, ci metto meno tempo, non devo trovare parcheggio e ci trasporto anche 40 kg di pane senza far fatica» racconta. «Lavoro con il lievito madre e sono molto attento a sostenibilità ambientale

TUTTE LE STORIE
DELLA NEW ECONOMY
CHE VIAGGIA IN CARGO
HANNO UN TOCCO
ORIGINALE: LA BICI È
PARTE DEL MARKETING



e riduzione dei rifiuti. Uso **grani locali, farine biologiche a km 0** e per le mie consegne in cargo bike, a chiudere il cerchio della sostenibilità, ho scelto di collaborare con una coop sociale che si occupa di inserimento lavorativo di persone con disabilità». Il resto è risparmio, di



tempo e di soldi, e presto la cargo sarà anche espositore e negozio ambulante.

LA SORPRESA VIAGGIA SU CARGO

Le storie di una new economy che viaggia in cargo hanno sempre un tocco originale. **Antonio Di Giovanni** viaggia con la sua Circular farm (funghiespresso.com), un'azienda agricola senza terra a Scandicci, vicino a Firenze, che si ispira alla circolarità dei processi naturali, specializzata nella produzione di **funghi coltivati dai fondo di caffè**. «Li recuperiamo nei bar – racconta – con la mia cargo, che porta ogni

giorno carichi da 50-100 kg ed è anche un ottimo strumento di marketing». L'edicola di **Enzo Piarulli**, dopo 30 anni di attività a Corato, provincia di Bari, ha messo anche **le ruote per combattere la crisi dell'editoria**. «Ho comprato una trike usata, l'ho sistemata, riverniciata; poi l'ho trasformata in assistita e ho costruito il cassone con mensole ed espositore per i giornali, tutto fatto a mano visto che con il legno ho dimestichezza», racconta. «Ho tenuto il negozio fisico, ma al mattino sto in giro, mi fermo qualche minuto in un posto e poi mi sposto». Moto perpetuo è quello di **Mercato itinerante** (mercatoitinerante.it) che a Torino porta la spesa di Porta Palazzo direttamente a casa, scegliendo tra 3mila prodotti di 36 banchi di alimentari e produttori. Il tutto grazie alle cargo bike e all'idea di **Andrea Scalogna ed Eman Saffo**: una start-up che a colpi di e-commerce vuole supportare l'economia locale e circolare, con attenzione all'etica del lavoro e alla sostenibilità ambientale.





■ In alto, da sinistra, Luca Bergamaschi, le cargo di Mercato Ambulante a Porta Palazzo, Caterina Marabotto e i suoi bimbi. Qui sotto, Salim Mottaghi e famiglia. In basso, da sinistra, Antonio Di Giovanni ed Enzo Piarulli.

ad usare la bicicletta per tutti gli spostamenti. Ha fatto **le prove su cargo bike noleggiate** in un viaggio nel nord Europa, poi l'ha comprata. «Ci ha semplificato la vita. Pedalo circa 9 km per portare la bambina a scuola, la metà per andare al lavoro. Sopportiamo quei 10-15 giorni di pioggia all'anno. E non possediamo più un'auto».

FORMATO FAMIGLIA

E poi ci sono, sempre più fitte, le storie di famiglia con cargo. Come quella di **Caterina Marabotto**, pediatra di Roma. «Visito fuori città e uso l'auto per andare al lavoro. Con due bimbi in crescita abbiamo iniziato a valutare una seconda macchina. Poi abbiamo visto una cargo bike sotto casa e ci siamo decisi a comprare una "long tail" a pedalata assistita con i due seggiolini posteriori. **Ci ha trasformato lo stile di vita**, ci facciamo tutti gli spostamenti, dalla scuola alla spesa, con

risparmio di tempo e soldi, senza contare i benefici per la salute nostra e dei bambini, che imparano con il nostro esempio una diversa mobilità: 5-6 km al giorno, che nei weekend diventano anche 20 km per incontrare amici o i nonni». Storia con finale car free è quella di **Salim Mottaghi**, nato e cresciuto in Iran, che dopo aver viaggiato molto per lavoro e scopi umanitari sempre con una bici al seguito ora vive a Torino, con la moglie e la figlia. È bastata un po' di stabilità per prendere coraggio, abbandonare l'auto e iniziare



Trasporto persone? Fermi tutti, è noleggio con conducente

C'è un trasporto che sta ancora al palo, ed è quello professionale e turistico di persone. Il freno sta in una normativa complessa che accorpa il trasporto su



velocipedi e risciò al trasporto con autoveicoli con conducente (Ncc) e taxi e lascia ai comuni il compito di regolamentare a livello cittadino. L'esperienza di **Bici-t** (bici-t.it) è esemplare. Progetto di trasporto turistico a bordo di risciò ideato nel 2017, grazie a un bando comunale di sostegno alle start up innovative, si è arenato per oltre due anni in attesa proprio del regolamento comunale, arrivato con grande difficoltà nell'autunno 2019 e osteggiato da conducenti di taxi e Ncc, che permette unicamente **tour turistici con audioguide su un itinerario ad anello prestabilito**, con conducenti certificati e iscritti al ruolo - dopo aver superato un esame - alla Camera di Commercio. In sintesi, quindi: un potenziale enorme (pensiamo all'accompagnamento di persone anziane o con difficoltà di deambulazione o al trasporto turistico nel centro città tra stazioni e alberghi), ma un reale sviluppo ancora da venire.



Modelli in vetrina

Cinque cargo bike sotto i riflettori: stili e personalità complementari, la stessa attenzione alla mobilità smart, il made in Italy come denominatore comune. Il nostro identikit, la parola agli imprenditori che le hanno portate sul mercato.

a cura di **Elisa Gallo**

Bicicapace, più di una cargo bike



Bicicapace è un produttore di bici con sede a Milano: design italiano e produzione locale che quest'anno festeggia i 10 anni di registrazione del marchio. Le Bicicapace sono biciclette con una capacità di carico importante, pur mantenendo le dimensioni

compatte, destinate alle famiglie e ai piccoli artigiani per un uso urbano e quotidiano. Attualmente i modelli si dividono in tre famiglie: la *Compact*, la classica utilitaria con ruota posteriore da 26" e anteriore da 20", lunga 170 cm; la più richiesta *Justlong*, l'allungata posteriore, tipico modello long tail nel mondo anglosassone, con ruote da 20" che le conferiscono grande stabilità, e lunga 199 cm; la *Pelican* con un pianale anteriore, in arrivo dopo l'estate. Disponibili in sette colori, tutti i modelli hanno la versione 'muscolare' e quella elettrica (con motore Shimano Steps 6100 o EP8) e sono dotati di una borsa anteriore molto voluminosa da 80 litri fissata al telaio che permette anche carichi pesanti, mantenendo una guida 'leggera'. Ma la peculiarità è il telaio posteriore, su cui si può montare un 'Child Pack' per il trasporto di bambini e bambine (include "basket", pedane pieghevoli, cuscini/adattatori) con eventuale capottina da pioggia. In alternativa, si può montare un pianale rinforzato in legno compensato. Può essere dotata di un antifurto integrato 'smart' Abus che con una sola chiave blocca la ruota o il cavalletto, permette di attaccare la bici a un punto fisso e mettere/togliere la batteria.

«Crediamo nell'innovazione, nello stile e nelle soluzioni semplici che migliorano il prodotto, ottimizzando funzionalità e potenzialità. Abbiamo scelto l'acciaio perché storico materiale per le bici da carico, adatto per un uso giornaliero, che permette linee semplici e dettagli particolari, tipici delle bici italiane di altri tempi. La costante ricerca di nuove tecnologie e di fornitori ci consente di aggiornare le bici e gli accessori in maniera creativa e piacevole per noi e per voi che pedalate», dice Francesco Lombardi designer e produttore di Bicicapace. bicicapace.com



BREZZA, CARGO BIKE E TRICICLI ELETTRICI SU MISURA

Ispirandosi alla bici tradizionale italiana e utilizzando le più avanzate tecnologie nel campo della mobilità elettrica, **Brezza** ha costruito in pochi anni una gamma di biciclette uniche e raffinate, proponendo modelli da passeggio in stile retrò e otto modelli di bici e tricicli cargo che vengono utilizzati da corrieri, bike messenger, aziende e privati.

Bramante e *Mugnaia* sono i due modelli long tail con ampi portapacchi, ideali per uso familiare e professionale, con possibilità di seggiolini o contenitori portaoggetti.

Carriola e *Carriolina* sono le cargo bike "long john" per uso professionale e privato. *Carriola*, la prima long john costruita in Italia, ha un pianale di carico lungo fino 90 cm e un baule fino 400 litri di volume, forcella ammortizzata anteriore, freni a disco idraulici e un motore centrale, una batteria al litio fino a 750 Wh per un'autonomia di oltre 80 km con una carica. *Carriolina*, più corta e leggera, è ideale per il trasporto di bambini. *Postina*, come dice il nome stesso, è progettata appositamente per la distribuzione di lettere



e piccoli pacchi: il robusto portapacchi anteriore, fissato al telaio e ribassato, permette di montare un box capiente senza gravare sulla manovrabilità. *Brezza* è specializzata anche nella produzione di tricicli: con carico posteriore i modelli *Eco* e *Scoiattolo* e con carico anteriore con l'originale modello *Tricargo* a due ruote anteriori. Il modello *Scoiattolo* commercializzato dal 2016 è il primo triciclo costruito interamente in Italia con la tecnica monotrave e le sospensioni indipendenti sulle tre ruote, utilizzato nella versione cargo dei corrieri per le consegne, nella versione trasporto persone per visite turistiche e nella versione Cyclean (www.cyclean.it) per l'igiene urbana. Il modello *Eco*, più economico, viene realizzato in diverse versioni. «Società artigianale fondata nel 2011, il brand Brezza ha fatto del made in Italy e dell'attenzione all'ambiente il suo tratto distintivo - commenta Caterina Previde Massara titolare dell'azienda - Una peculiarità di Brezza inoltre è quella di produrre tricicli e bici cargo con allestimenti personalizzati per rispondere alle esigenze di ogni cliente». ebike-brezza.it



Irena Bike, l'utilitaria

Irena Bike è una bici da carico nata con tre obiettivi: avere un prezzo accessibile, componenti di qualità e venire prodotta in Italia. Riccardo Tavernari, il suo ideatore, l'ha progettata per chi vuole sbrigare le faccende quotidiane senza ricorrere all'auto. Dopo tre anni di ricerca e sviluppo è nata una cargo bike durevole e affidabile, ma di semplice manutenzione, che può essere anche montata in casa. È una bici essenziale e pratica, il suo telaio modulare ne permette anche il trasporto dentro una piccola automobile.

L'acciaio è stato scelto per il costo contenuto e per le sue proprietà meccaniche: la sua elasticità rende infatti più confortevole la guida rispetto all'alluminio, più rigido e soggetto a crepe; la differenza di peso, soprattutto a bici carica, non è invece significativa. La biomeccanica del telaio è a taglia unica, studiata per persone da 150 a 190 cm. *Irena* è disponibile in due lunghezze, 45 cm o 80 cm: si tratta di misure scelte in base agli standard europei degli imballaggi. Per il sistema frenante si è optato per v-brake di qualità: buona potenza e capacità di frenata, ma manutenzione semplice ed economica. Ha due varianti di cassone: una in legno multistrato per esterni, adattabile per qualsiasi esigenza, per il trasporto di bambini, con l'aggiunta di una panca e di cinture di sicurezza, o di merci; l'altra con sistema di cassoni in plastica impilabili, con coperchio, per la ciclogistica. Il telaio di Irena Bike può montare un kit per la pedalata assistita a motore centrale, che non richiede la sostituzione della ruota. L'opzione di aggiungere il motore elettrico anche in un secondo momento ha convinto molti clienti a provare prima, e poi tenere, la bici muscolare, sfatando il mito che una cargo debba per forza essere assistita.

«Il progetto nacque perché Irene, la mia compagna, a forza di caricare la bici con borse e cassette, distruggeva sempre il portapacchi. Così ho deciso di costruirle una cargo, nel modo più semplice che potessi. Oggi, dopo sei anni, usiamo ancora il primo prototipo per trasportare nostra figlia di un anno! I feedback migliori che ricevo sono quelli dei genitori, entusiasti di come i bambini siano affezionati al loro nuovo mezzo di trasporto», commenta Riccardo Tavernari.

irenabike.it



LAMBRO DI REPOWER, UN OGGETTO DI DESIGN

Il Gruppo Repower, attivo nel settore elettrico da oltre 100 anni e con il quartier generale in Svizzera, dal 2002 opera in Italia. In questo mercato, Repower si rivolge esclusivamente alle PMI con formule innovative dedicate alla fornitura di energia elettrica e gas naturale, da un lato, e servizi a valore aggiunto legati alla mobilità elettrica e innovazione rappresentano da sempre i valori guida per le attività di business: al settore della mobilità sostenibile Repower si rivolge attraverso prodotti, soluzioni e progetto per la ricarica di e-bike e cargo bike, a pedalata assistita. Sulla strada della sostenibilità si inserisce la nuova famiglia LAMBRO, costituita da due modelli di cargo bike a pedalata assistita, veri e propri oggetti di design progettati dallo studio del Compasso d'Oro alla carriera Makio Hasuiki, disponibili per l'acquisto e per il noleggio a lungo termine. I due modelli, *LAMBROgino* e *LAMBROgio*, hanno una carrozzeria realizzata in materiale plastico ottenuto con un processo industriale detto rotazionale, che rende la scocca leggera e resistente, e un parabrezza per proteggere chi pedala dagli agenti atmosferici. Sono dotati di un motore che deriva dal mondo delle macchine industriali - un sistema italiano robusto e affidabile - di forcella ammortizzata, freni a disco e batteria al litio da 1400 Wh. LAMBRO può assumere configurazioni differenti adatte a trasportare persone e merci, arrivando a una capacità di carico fino a 350 kg compreso il conducente, sia in spazi urbani sia in contesti privati come resort, campeggi e quartieri fieristici. *LAMBROgio* è maneggevole e robusto, con un vano di carico chiuso, ideale per consegne veloci, trasporto di materiale e attrezzature. *LAMBROgino* ha invece un vano aperto, con capote retraibile e sfoderabile e, con l'aggiunta di una panca, può ospitare passeggeri.

«Il nostro impegno nella mobilità elettrica nasce dalla ricerca costante di equilibrio tra innovazione, sviluppo e rispetto dei luoghi - dichiara Fabio Bocchiola, a.d. Repower Italia - L'approccio Repower alla mobilità sostenibile punta alla realizzazione di soluzioni di ricarica e mezzi elettrici integrati in un unico ecosistema, i cui segni distintivi sono l'intermodalità e il service design. I cargo bike LAMBRO si calano in questo contesto grazie a una flessibilità d'uso che li rende adatti sia alla logistica di ultimo miglio sia all'ospitalità diffusa».

repower.com/it/lambro

TrikeGo, la cargo bike italiana per tutti e con un'anima etica

TrikeGo è una cargo bike concepita e realizzata in Italia, unica nel suo genere per capacità di carico - il box ha un volume di 260 litri in grado di trasportare fino a 100 chili di passeggeri o 150 di merce oltre al pediatore - in piena stabilità grazie alle tre ruote. Sin dal suo esordio, sul mercato dal 2013, questo prodotto nato e cresciuto a Milano e dintorni, ha fatto dell'universalità di applicazioni il suo punto di forza, infatti sullo stesso telaio possono essere montati allestimenti per il trasporto di bambini (con accessori di copertura dei passeggeri anch'essi realizzati da artigiani locali specializzati in lavorazioni di tessuti per la nautica) come allestimenti commerciali ideali per la logistica e la distribuzione, la vendita itinerante o la pubblicità dinamica. È quindi altamente versatile: il box può essere in legno (multistrato di conifera Fsc) o in materiali tecnici (alluminio, Dibond, Dilite, Astraboard), può avere sportelli e aperture a seconda delle esigenze degli utenti, con soluzioni per la conservazione del freddo a refrigerazione attiva (frigorifero elettrico) o passiva (con piastre eutettiche freddo/caldo) o con la struttura ad espositore, come quelle realizzate per le biblioteche itineranti di Milano e di Torino e, non ultimo, per lo street food. Ogni telaio può essere personalizzato tramite verniciatura (oltre 40 colori disponibili) e loghi, con applicazioni di pellicole viniliche al box, stampa su Dibond, stampa su legno. È disponibile anche in versione elettrica con motore Active Torque da 250W, posizionato nel movimento centrale, piccolo e silenzioso, con batteria da 400Wh che lo rende ideale per efficienza e risparmio energetico. Ha un'autonomia media di 80 chilometri (modalità tour) con pad digitale e un comando a manubrio per metterlo in funzione e aumentare o diminuire il livello di assistenza.

«I nostri mezzi nascono dalla relazione con il territorio, con gli artigiani con cui lavoriamo, e soprattutto dallo stretto rapporto con gli utenti che vogliono usare e comprare una cargo bike», commenta Francesco Casoli, fondatore di TrikeGo. trikego.com/it



#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/



Sostiene Marchisio

Ex-centrocampista della Nazionale, di cui ora commenta le partite, ha portato anche **fuori dal calcio** la capacità di esporre e di esporsi a tutto campo: dai temi dell'integrazione a quelli della sicurezza per chi – come lui – ama viaggiare in bicicletta.

di **Marco Pastonesi**

“Da quando ho terminato la mia carriera da calciatore mi sono appassionato al ciclismo”, scriveva, in memoria di Silvia Piccini, giovane atleta travolta da un’auto mentre si allenava, lo scorso 25 aprile. “All’inizio pensavo potesse essere un modo come un altro per tenermi in forma e per continuare a

fare sport, ma non avevo capito nulla. Dalla sella della bicicletta vediamo il mondo in un modo diverso, abbiamo l'impressione di poterlo leggere e di gustarlo in ogni suo particolare. La bicicletta è un dono, capace di raccontare storie di donne e uomini. Storie di fatica e di sacrificio. Storie di passioni travolgenti e di grandi sogni. Silvia Piccini aveva tanto talento, una storia da insegnare e sogni da realizzare. Silvia è la figlia che avremmo voluto e la campionessa che avremmo tifato. Ma soprattutto Silvia avrebbe dovuto essere ancora qui, assieme alla sua famiglia a rincorrere i suoi sogni come ogni ragazza di diciassette anni. Per questo Silvia merita di avere giustizia”. Il post di Claudio Marchisio – i suoi pensieri, le sue parole, le sue richieste

■ Per Claudio Marchisio, smessi i panni da calciatore, la bici era un modo di tenersi in forma. Dopo le prime pedalate ha capito che “era un dono, capace di raccontare storie di uomini e di donne”. A sinistra, con il suo libro.





«DALLA SELLA
DI UNA BICICLETTA
LEGGIAMO E GUSTIAMO
IL MONDO IN OGNI
SUO PARTICOLARE»



– cinquanta giorni dopo hanno raccolto 12.781 fra “like” e “love”, 207 commenti e addirittura 816 condivisioni. Tanto che Cristian Salvato, presidente dell’Associazione corridori ciclisti professionisti italiani, si è sbilanciato: “Ho sempre pensato che eri un calciatore diverso e superiore, adesso ne ho la conferma”.

Marchisio, la prima bici della sua vita?

«Da piccolo, da piccolissimo. Essendo cresciuto in campagna, per me avere la bici non era solo uno svago, ma uno strumento per cercare di essere il più possibile indipendente. Dunque la bici come mezzo, e non solo come simbolo, di indipendenza, autonomia, libertà».

E la sua prima vera bici?

«Una mountain bike».

E la sua prima bici da corsa?

«L’ultima che ho comprato, ormai in età adulta».

E quante bici ha adesso?

«Due».

Mai andato in bici all'allenamento da calciatore?

«Ci ho pensato diverse volte, la tentazione era forte, e il campo da allenamento era davvero vicino a casa mia. Però all'ingresso c'era sempre molta gente e sarebbe stato difficile ogni giorno riuscire ad arrivare in orario all'allenamento».

Mai andato in bici in viaggio o in vacanza?

«Adesso è un'altra storia, un'altra vita. E così scelgo la bici, in viaggio o in vacanza, ogni volta che posso».

E in bici in città?

«Assolutamente sì. Esiste qualcosa di più svelto, agile, comodo, economico, salutare? La mia risposta è no».

La sicurezza in bici: è il problema principale, per chi usa la bici in città e per chi lo fa per sport, per i bambini ma anche per gli adulti. Che fare?

«La regole ci sono già. Bisognerebbe solo rispettarle. Tutti».

La bici è sport, spettacolo, storia e geografia. In una parola, il Giro d'Italia. Mai stato?

«Sì, ogni volta che il Giro d'Italia passa vicino a casa mia, mi fa piacere andare a vedere i corridori, e tutta la carovana, assieme a mio figlio».

Marchisio, il bello - fisico - della bicicletta?

«Quando si raggiunge l'apice della fatica».

**«LA BICICLETTA IN CITTÀ.
ESISTE QUALCOSA
DI PIÙ AGILE, COMODO,
SVELTO, ECONOMICO
E SALUTARE?
CREDO PROPRIO DI NO»**

E il bello - spirituale - della bicicletta?

«La sensazione di poter ragionare con serenità sulle questioni personali e di lavoro».

Una conquista, un'impresa, una gioia in bicicletta?

«Ogni volta che si fa meglio della volta precedente».

Una canzone sulla bicicletta?

«Si intitola *Sotto questo sole*, la cantava Francesco Baccini con i Ladri di biciclette, poi anche Paolo Belli. La musica è da pedalata allegra, il testo fa così: "La faccio finita / è meglio sparire / vi lascio la fotografia / baciavo la Carrà. / La faccio finita / e fammi il piacere / cosa dovrei dire io / mi han sorpreso con Minà. / Ruba una bici e andiamo, chi lo sa. / La prendo sul serio, sai / fuggiamo alla grande, fuggiamo da star..." Poi il ritornello, travolgente: "Sotto questo sole / è bello pedalare, sì / ma c'è da sudare. / Sotto questo sole, / rossi col fiatone e / neanche da bere". E ancora: "Sotto questo sole / è bello pedalare, sì / ma c'è da sudare. / Sotto questo sole, / rossi col fiatone e / neanche da bere". Dai, la conoscono tutti».



Un libro sulla bicicletta?

«Si intitola *Il vento dei fiordi*, il sottotitolo spiega *in bicicletta da Venezia a Capo Nord sulla rotta del baccalà*, l'autore è Alberto Fiorin, l'editore Ediciclo».

E un film sulla bicicletta?

«Non è recente, risale al 1979, si intitola *All American Boys*, è di Peter Yates, un regista statunitense. Racconta la storia di quattro amici, uno di loro è appassionatissimo di ciclismo e di Italia, anche perché l'Italia, allora, era la patria del grande ciclismo. Ci rimarrà male quando, in una corsa, si scontrerà con i corridori italiani di una squadra italiana, la Cinzano. E... Il finale, se non avete visto il film, non voglio svelarvelo».





■ Claudio Marchisio in versione ciclista sportivo a Torino. In basso un fotogramma da *All American Boys*, il film che ricorda con emozione. A destra, in veste di commentatore degli Europei di calcio.

Due ex juventini, Claudio Gentile e Fabrizio Ravanelli, si sono convertiti alla bicicletta. Ma chissà quanti altri calciatori si sono poi trasformati in corridori. «Ricordo anche Paolo Rossi che si cimentava, a Gaiole in Chianti, nella Eroica, la corsa di ciclismo d'epoca, con le bici di una volta, cioè con il telaio in acciaio, le gabbiette ai pedali, le leve del cambio sul tubo obliquo e i fili esterni, nonché le maglie di lana e le borracce di alluminio. Ho visto che anche Fabio Cannavaro si è

molto appassionato alla bici e che in Cina fa degli allenamenti incredibili».

Marchisio, a differenza di molti, troppi, altri, lei si espone. Lo ha fatto per Silvia Piccini, giovane ciclista morta in bici, lo ha fatto anche per Said Visin, giovane calciatore morto suicida.

«Ho scritto: "Siamo il Paese dell'integrazione quando sei un giovane talento o quando segni il gol decisivo in una partita importante, ma che si rifiuta di essere servito al ristorante da un ragazzo di colore. Siamo il Paese dell'integrazione quando l'atleta vince la medaglia alle Olimpiadi. Siamo il Paese dell'integrazione che cerca improbabili origini italiane quando l'attrice che ci fa emozionare vince il Premio Oscar, ma che quando in classe con i propri figli ci sono dei ragazzi di colore storce il naso. Io non posso neanche immaginare che cosa abbia provato Said Visin, ma sono certo che un Paese che spinge un giovane ragazzo a fare un gesto così estremo è un Paese che ha fallito. Pensateci quando fate le vostre battute da imbecilli, quando fate discorsi stupidi e cinici sui gommoni e sul colore della pelle, soprattutto sui social network. Facciamo un po' schifo. Tutti. Di centro, di destra, di sinistra". E non rinnego nulla di quello che ho scritto».

Lei ci ha rappresentato, con la maglia azzurra dell'Italia, cinquantacinque volte...

«...e altre quaranta con quelle, sempre azzurre, dell'Italia giovanile e dell'Italia olimpica».

«L'INTEGRAZIONE VA BENE QUANDO UN GIOVANE DI COLORE VINCE UNA MEDAGLIA, MA GUAI AD AVERLO IN CLASSE CON I NOSTRI FIGLI»



E allora sa bene che cosa significhi entrare in campo per il proprio Paese.

«La mia filosofia è semplice. Se ti dicono che è solo una partita di calcio, tu non ascoltarli. Se ti dicono che cosa urlare a fare, mica ti sentono, tu urla più forte. Perché c'è bisogno di tutti. Sessanta milioni di cuori, sessanta milioni di voci, non una di meno».

Una bici, un pallone...

«Bastano e avanzano quando facciamo fatica a ricordare che cosa sia la normalità. Bastano e avanzano per ritrovare almeno un attimo di felicità».

Impegno a tuttocampo

Claudio Marchisio è nato a Torino il 19 gennaio 1986. Cresciuto nella Juventus, a parte una stagione con l'Empoli, al debutto in serie A, e quella finale nello Zenit di San Pietroburgo, da professionista ha sempre giocato nella Juventus. E con la Juventus ha conquistato sette campionati di Serie A consecutivi, tre Supercoppe italiane e quattro Coppe Italia. Con lo Zenit ha vinto un campionato russo. Con la Nazionale italiana ha partecipato ai Mondiali del 2010 in Sud Africa e del 2014 in Brasile. Attualmente collabora con il *Corriere della sera* e con RaiSport commentando in tv le partite dell'Italia. Nel 2016 Mondadori ha pubblicato la sua autobiografia *Nero su bianco*. In giugno gli è stato assegnato il premio Sport e diritti umani 2021, promosso da Amnesty International e Sport4Society, "per il suo impegno costante nell'esprimere sempre con chiarezza il suo pensiero su temi sensibili" utilizzando i suoi canali social "come strumento di comunicazione e come veicolo di messaggi".



Tornando a casa

Dal Vietnam alle Dolomiti, 25mila chilometri a tutta forza di volontà. In uscita il terzo diario di viaggio di **Valentina Brunet**, un racconto di scoperte, incontri, solidarietà. Ma anche di violenza.

di **Annalisa Misceo**

Per affrontare 25mila chilometri in bicicletta non è necessaria un'accurata preparazione atletica e nemmeno una grande competenza tecnica: è sufficiente la forza di volontà. È questa la lezione di Valentina Brunet, trentaseienne trentina che per due anni ha attraversato mezzo mondo (let-

■ Per Valentina Brunet la spinta a partire è venuta dalla voglia di esplorare e di mettersi in gioco.

teralmente) a cavallo di **Rosa**, una bici comprata a **Ho Chi Min City**, da dove nell'agosto 2017 è partita per tornare in Italia.

In Vietnam, Valentina è approdata dopo una primavera e un'estate trascorse tra Giappone e Taiwan. «L'ho scelto - racconta - perché era rimasto fuori dal-



l'itinerario di un precedente viaggio in bicicletta nel Sud-Est asiatico. La mia idea era già di rientrare in Italia via terra, ma non pensavo, inizialmente, di fare tutto il percorso in bicicletta: non sapevo se ce l'avrei fatta fisicamente, se questa avventura sarebbe stata adatta a me. Così, ho preso Rosa e mi sono fissata un obiettivo piccolo: arrivare ad Hanoi. **Il primo giorno è stato terribile:** mi ero prefissata una distanza esagerata per una prima tappa, ho sbagliato strada, ho trovato pioggia, ma già il secondo giorno

■ Paesaggi innevati, altipiani verdissimi, deserti. Nel suo viaggio Valentina ha dovuto fare i conti con climi e territori diversissimi.

«NON CONOSCEVO ASSOLUTAMENTE NULLA DI BICICLETTE E DI MECCANICA. QUANDO SONO PARTITA CON ROSA ERO IN GRADO SOLO DI GONFIARE LE RUOTE»

ho assaporato la libertà e tutto il bello dei viaggi in bicicletta». Un viaggio al quale, per sua stessa ammissione, Valentina era del tutto impreparata. «E ci tengo a sottolinearlo - sorride - Non sono una sportiva, tantomeno un'esperta di meccanica delle due ruote. Tutto quello che so ora sulle biciclette lo so per averlo imparato a mie spese strada facendo. L'unica cosa che mi è stata spiegata, quando ho comprato Rosa, è stato come gonfiare le ruote. La mia voglia di partire, però, è stata dettata dalla **voglia di esplorare e di mettermi in gioco** nonostante tutto, e voglio che passi il messaggio che tutti possono farlo».

A LEZIONE DI PLOV

Non senza difficoltà, chiaramente, soprattutto se sei una donna sola. E anche a Valentina, in questi due anni di viaggio on the road, **le brutte esperienze non sono mancate**. Le racconta anche nei suoi libri, *Pedalando sogni*, una trilogia (il terzo volume è in arrivo), in cui ripercorre sulla carta le strade attraversate tra il 2017 e il 2019: Vietnam, Cina, Hong Kong, Mongolia, Russia, Kazakistan, Uzbekistan, Turkmenistan, Iran, Oman, Emirati Arabi, Armenia, Georgia e poi,



dopo una «crociera sul mar Nero protetta da gentilissimi camionisti bulgari», l'Europa e il **rientro a San Martino di Castrozza**, passando dalla Sicilia. Un viaggio alla scoperta di territori e popolazioni lontanissime tra loro, sia geograficamente sia culturalmente.

«La cifra del mio viaggio era proprio quella: conoscere i Paesi che attraversavo tramite le persone che li abitano. Ho fatto incontri bellissimi, come le donne di una famiglia uzbeka che mi hanno accolto in





«OGGI A CASA MI TROVO
A PENSARE QUANTO
TUTTO FLUISSE LIBERO
NELLA MIA TESTA
MENTRE PEDALAVO»



derle più consapevoli e pronte a difendersi». Altri episodi incresciosi sono capitati anche in seguito: uomini che la seguivano con la motocicletta, inviti equivoci, ospitalità offerte in cambio di ben altro. «Queste cose mi hanno turbata, chiaramente, ma tutto il bene e l'affetto ricevuto dalle persone incontrate casualmente mi hanno fatto riacquistare fiducia nell'essere umano. Questi episodi spiacevoli non potevano scalfire la meraviglia di questa esperienza».

Valentina è rientrata a casa nel settembre 2019. «Oggi mi sorprende a pensare quanto tutto fluisse incredibilmente quando pedalavo, mentre adesso che mi sono fermata mi sento stagnante. Non ero preparata ad affrontare questo viaggio, però l'ho fatto e mi rendo conto che a spingermi è stata solo una forza interiore enorme, una specie di super-potere che possono sviluppare tutti: perché è la testa che muove le cose, servono solo una grande convinzione e un obiettivo preciso».



■ Valentina Brunet ha raccontato in un diario, di cui è in uscita il terzo volume, la sua avventura, anche nei suoi aspetti più drammatici. Sotto la cartina del viaggio, che illustra il suo percorso di 25mila chilometri dall'Asia all'Italia.

HA VINTO LA FIDUCIA

Andare avanti significava non solo non farsi fermare nel viaggio, ma anche raccontare quali sono i rischi che una donna può correre. «Penso – continua – che il mondo non si cambi stando zitti e quello che è capitato a me, chissà, magari può essere anche di avvertimento per altre donne che vogliono mettersi in viaggio. Non per spaventarle, ma solo per ren-

casa loro e insegnato a preparare il Plov, piatto tipico locale a base di riso e carne. O come i bambini di una famiglia che mi ha ospitato in Mongolia, con i quali ci siamo scambiati lezioni di inglese e mongolo». Proprio in Mongolia, però, Valentina è stata anche vittima di violenza. Più volte, racconta, sconosciuti avevano tentato di entrare nella sua tenda, o le avevano chiesto prestazioni sessuali, fino all'**episodio più grave**. «È stata dura – ricorda – però non volevo farmi fermare da questa cosa. Ho pianto, certo, ma poi mi sono fatta forza, mi sono detta "Ok, è successo, non si può cambiare il passato, ma almeno sono ancora viva, ora andiamo avanti"».



On the road **again**

Dalla malattia alla scoperta di una walking bike che ridà appoggio, mobilità, futuro. Carlo Pittis e il suo incontro con **Alinker**.



di **Fulvio di Giuseppe**

Sorridono. Incuriositi per un mezzo così strano. Si fermano, a volte, chiedendo cosa sia. E capita, addirittura, che qualche agente di Polizia locale vada in confusione, **invitandolo a scendere dal mezzo nelle aree pedonali** o a traffico limitato. Le reazioni sono le più disparate, ma accomunate da una certezza: «Ti prendono come un tipo stravagante, ma nessuno ti vede come un malato». E nelle parole di **Carlo Pittis** emerge una fiera rivendicazione di quella 'creatura' che ha deciso di importare in Italia.

RISCATTO A TRE RUOTE

Una bici da passeggio senza pedali: Alinker, una walking bike a tre ruote, «progettata per tutti coloro che vogliono rimanere attivi, fare ciò che amano e vivere la vita al massimo». Ed è quello che fa lo stesso Pittis. Fratello d'arte – **Acciughino Riccardo** è stato un noto cestista italiano, protagonista anche con la maglia

azzurra – è un manager affermato, con trascorsi in grandi aziende e multinazionali, fino alla decisione di mettersi in proprio, aprendo con la moglie una società di consulenze.

■ A fianco, Carlo Pittis in sella alla sua Alinker per le vie di Milano. La walking bike a tre ruote prende il nome da Barbara Alink, l'olandese che l'ha pensata e fatta produrre per la madre.



«LA SCOPERTA? DEL TUTTO CASUALE, UN TRAFILETTO SULL'ATTRICE SELMA BLAIR»

Tutto bene sino a quando disturbi e fastidi fisici ogni giorno più frequenti non cominciano a condizionare la sua vita. Visite e controlli senza miglioramenti. Cammina male, sempre peggio, infine la diagnosi precisa: è una fistola midollare a creare infiammazione ai nervi. Si opera per rimuoverla e, dopo cinque mesi di ospedale, torna a casa. La causa è eliminata, i danni no. Zoppica, visto-samente. Ha due alternative: lasciarsi

andare o riscattarsi. La scelta è scontata. Scopre, per caso, questa bici speciale. Merito di un trafiletto sull'attrice **Selma Blair**, che usa Alinker a causa di una malattia neurologica. È il momento in cui **la condizione fisica di Pittis si miscela alla sua abilità nel marketing**: contatta l'azienda che la produce, si fa spedire la walking bike e conosce la fondatrice della società. Lei è **Barbara Alink**, una filantropa ispirata nel progetto dal commento dell'anziana madre alla vista di un deambulatore: «Per farmi usare uno di quelli dovranno passare sul mio cadavere».

SOCIETÀ BENEFIT

Lo stesso identico pensiero di Pittis, che intanto fonda una società – Movimento srl Società Benefit – e diventa importatore e distributore esclusivo di Alinker in Italia. «È una bici che nasce per persone che hanno un problema di mobilità



ma che non si vogliono arrendere. Dal punto di vista fisico è speciale: la bici è stabile grazie alle tre ruote e **permette di muoversi camminando, stando però appoggiati e seduti**. Indicata soprattutto per persone con sclerosi, Parkinson e tutti coloro che hanno problemi di vario tipo alle gambe, unisce al vantaggio pret-





tamente fisico il coinvolgimento della sfera psicologica. «Sono un manager, ho provato – sottolinea Pittis – cosa significa avere dei problemi fisici davanti a un cliente. Se non sei al top, non ti risparmi critiche nessuno. Per questo Alinker riesce anche ad agevolare la vita da un punto di vista mentale, perché altrimenti tendi a deprimerli: non stai bene, hai limiti e questo ha ricadute in ogni ambito, anche sul lavoro».

In condizioni come la sua, infatti, **il primo scoglio da superare è quello di uscire**. In tanti, troppi, si chiudono in casa. Una problematica che lui stesso ha affrontato. E sfidato, battendola. «La solitudine e la conseguente mancanza di stimoli sono, dopo le limitazioni fisiche, il primo problema legato alla disabilità, un'anticamera della depressione che diventa un'aggravante della malattia».

■ In alto, Carlo Pittis con un giovane utilizzatore di Alinker e fuori dal Palazzo Reale di Milano. A sinistra, è con Barbara Alink. A fianco, l'attrice Selma Blair.

PROGETTO JUNIOR

Perché in questi casi l'alternativa sono bastoni, racchette da trekking oppure «oggetti per malati: deambulatori e sedie a rotelle non sono pensati, ad esempio, per persone che vogliono rimanere in piedi. Con Alinker, invece,

«CON ALINKER SONO ALLA STESSA ALTEZZA DI CHI MI PARLA. AIUTA LA RELAZIONE, TI DÀ FIDUCIA»

sono alla pari con il mio interlocutore, posso essere alla stessa altezza. Guardarlo negli occhi aiuta la relazione e ti dà fiducia». Contribuendo a cambiare qualcosa anche negli occhi di chi ti guarda. «Noti soprattutto curiosità. Perché non ti vedono su una carrozzina e quindi vogliono capire meglio di cosa si tratta. Poi, con tutti questi nuovi mezzi, dai monopattini agli hoverboard, sembri solo un tipo eccentrico e originale».

Si divertono anche i bambini. E proprio per i più piccoli **si sta progettando una Alinker extra small**. Eppure, con il sellino regolabile, anche per i ragazzini c'è già qualche possibilità di utilizzo. «Non a caso la consegna della prima bici a un 13enne che aveva una encefalite è stato finora il momento più emozionante della nostra esperienza. Perché Alinker è rivoluzionaria, è un punto di svolta, 'game changer' come dicono gli anglosassoni».

La vetrina dell'ora

Anche **Massimiliano Rosolino** ha reso il concetto in maniera invidiabile. «Alinker trasforma un limite in un potenziale e un qualcosa che fa tenerezza in grandezza». Le parole dell'olimpionico sono arrivate in occasione di quella che, probabilmente, è stata finora la vetrina più importante per l'Alinker in salsa italiana: **il record dell'ora di Carlo Calcagni**. Il colonnello e campione paralimpico (nella foto) ha percorso con la walking bike 16 chilometri e 467 metri in un'ora. Un record, compiuto a Torino, certificato da giudici della Federazione atletica e organizzato dall'associazione Più Sport Più Emozioni. In migliaia si sono collegati sui social network e media per seguire l'impresa di Calcagni, diventato ormai un testimonial della Alinker. E non è finita qui, perché è già in programma un Giro d'Italia con decine di tappe di "Triathlon solidale".



SCAFFALE

Ispirazione di viaggio



Spunti e ispirazione per l'estate della ripartenza in bici arrivano anche dallo scaffale della libreria. Tra le novità Ediciclo peschiamo tre titoli freschi di stampa. Partendo dal grande affresco ciclabile di **Bici Italia**, curato da Antonio Dalla Venezia (144 pagine, 14 euro), che ha selezionato venti itinerari, più di 100 tappe giornaliere, oltre 6500 km di ciclovie – da nord a sud, isole comprese – dimostrando che in Italia, e grazie al ventennale lavoro che ha strutturato la rete Bicitalia, non solo si può pedalare, ma ci si immerge in pieno – soste di gusto comprese – nella biodiversità naturale

e nella ricchezza culturale del nostro Paese. La scelta comprende percorsi per tutti, da quelli per esperti ciclovieggianti a quelli per famiglie; alle indicazioni essenziali sul percorso si uniscono quelle utili per il pernottamento e il ristoro; tramite il sito di Ediciclo si accede a tutte le tracce gps; una cartografia chiara ed essenziale orienta il lettore.

Alla serie di monografie sulle ciclovie italiane si è aggiunta quest'anno la guida alla **Ciclovia dell'Oglio** (120 pagine, rilegatura a spirale, 15 euro), raccontata da Paolo Patanè nel suo scioglimento, una pedalata dopo l'altra, dai ghiacciai alpini fino all'incontro con il Po. Tratto unificante di un paesaggio tra i più vari (i boschi e i pascoli della valle Camonica, le rive del lago di Iseo, la campagna lombarda) è la qualità di una greenway che nel 2019 è stata premiata con l'Italian Green Road Award, una sorta di Oscar del cicloturismo.



C'è poi chi preferisce farsi ispirare dal racconto dei ciclovieggianti: per loro, ecco **Cicliste per caso** (144 pagine, 15 euro), l'Italia raccontata dal sellino di Silvia Gottardi e Linda Ronzoni: una scrittura ironica e appas-

sionata, lontana da ogni retorica di viaggio e ricca di quelle notazioni spicchiole che sono il sale di ogni giornata vissuta in bicicletta. Il loro percorso ha preso le mosse come ideale omaggio ad Alfonsina Strada, pioniera della parità di genere nello sport: e i 3700 km del vagabondaggio in bicicletta di Silvia e Linda sono intessuti di soste e incontri con donne che di Alfonsina replicano, nei campi più diversi, lo spirito libero e tenace.



Settimana con Jonas tra Caorle e laguna

Sapete che differenza c'è tra Caorle e Venezia? Che la prima ha tante belle piste ciclabili, perfette per pedalare con tranquillità tra la laguna e il mare. Si scherza, ma fino a un certo punto; perché Caorle è detta non a caso la piccola Venezia: borgo dalle chiare origini romane, accoglie con un'infilata di case variamente colorate, con strette calli e graziosi campielli. Attorno a Caorle, ci si muove in bici tra i casoni della laguna nella proposta di viaggio organizzato di Jonas: formula sei notti, viaggio di gruppo con accompagnatore, per scoprire, in sequenza – da Caorle – pinete e oasi naturalistiche attorno a Eraclea Mare, porti e valli di pesca della laguna, tipicità del gusto di un territorio integro. Partenze possibili 1 e 22 agosto, 5 settembre; ma anche, in alternativa – su un territorio facile da pedalare – la possibilità di scegliere la formula del viaggio individuale, con mappe e percorsi gpx e l'assistenza a distanza del tour operator.

Per informazioni: 0444 303001
jonas.it



Trentino e Calabria, percorsi da Oscar

Salomonico ex-aequo per l'Oscar italiano del cicloturismo, edizione 2021. Il premio, assegnato da una giuria presieduta da Ludovica Casellati, direttrice di *viagginbici.com*, è andato quest'anno alla Green Road dell'Acqua, che si snoda nella Provincia Autonoma di Trento, e alla Ciclovía dei Parchi della Calabria.

La **Green Road dell'Acqua** (sotto) conduce alla scoperta dei fondovalle del Trentino. Si tratta di una rete ciclabile asfaltata *in sede propria*, **143 chilometri** di ciclovía attrezzata che inizia al confine con la provincia di Bolzano, a Cadino di Faedo e si conclude a Trento. L'acqua è la



protagonista del percorso, che si snoda tra il fiume Adige e il lago di Garda e altri specchi e corsi d'acqua; è stata realizzata convertendo 113 chilometri di argini fluviali, ferrovie e strade dismesse, un rispettoso recupero e un'importante valorizzazione del territorio.

Il viaggiatore si può anche appoggiare a un bike sharing pubblico extraurbano con 90 ciclo stazioni, mille stalli e 60 chilometri di rete connessa.

La **Ciclovía dei Parchi della Calabria** (sopra) attraversa l'intera dorsale

appenninica regionale, per **545 chilometri**; inizia a Laino Borgo (Cs) e termina a Reggio Calabria, sviluppandosi in un'area protetta molto ampia lungo quattro parchi, l'Aspromonte, la Sila, il Pollino e le Serre. Alterna tratti asfaltati a terra battuta, molti chilometri sono a uso esclusivo di ciclisti e pedoni. Il percorso è segnalato e attrezzato con fontane d'acqua, bike center, luoghi di sosta e di ospitalità. La ciclovía riconverte tratti di ferrovie dismesse e la sua realizzazione si è conclusa nel maggio 2020.



COSA SOGNA IL CICLOTURISTA? LA TOP TEN DEI CLICK IN RETE

Si ricomincia a pedalare l'Italia, si sognano viaggi. Ma dove si dirige l'immaginario dei cicloturisti? Le risposte ci arrivano dai click sul sito *bicitalia.org* che presenta la rete ciclabile nazionale mappata negli anni da Fiab. Include 20 ciclovie nazionali, grandi itinerari collegati in molti casi alla rete ciclabile europea Eurovelo, e un ventaglio di 90 tra percorsi di qualità a carattere regionale e locale, ciclovie lungo i tracciati di ex ferrovie dismesse, *greenway*, itinerari tematici.

Un'occhiata alla top ten dei grandi itinerari mostra al primo posto, con 163mila visualizzazioni, la Ciclovía del Sole che viaggia l'Italia dal confine con l'Austria fino alla Sicilia; la accompagnano sul podio la Ciclovía del Po (nota anche come VenTo, da Venezia a Torino) e la Ciclovía Adriatica. L'Oscar per la destinazione emergente va ad Aida-Alta Italia da Attraversare (dal Monginevro a Trieste), con un +304% di click tra il 2019 e il 2021. In forte crescita anche la Francigena, con tutte le sue varianti, e la Ciclovía Tirrenica.

Tra i percorsi regionali e di qualità preferiti dai cicloturisti, boom di visualizzazioni per la Spoleto-Assisi: 81mila, e un eloquente +81% nell'ultimo biennio. Supera di misura la Destra Po, che corre per 125 km nelle terre estensi fino al delta del Grande Fiume, e la pista ciclabile della Val Brembana.





Parma capitale del **cicloturismo**



Un ambizioso club di prodotto, **Parma by bike**, fresco di battesimo, rafforza la città ducale e il suo territorio come destinazione ideale per chi ama conoscere e viaggiare in bicicletta.

di **Michele Bernelli**

Parma. La bicicletta, da queste parti, è sempre stata di casa, e per ricordarlo non serve scomodare Peppone e Don Camillo, diavolo e acquasanta di Guareschi affratellati dal *genius loci* e dalle pedalate nella Bassa. Da sempre, nel Parmense, la bicicletta è compagna fedele di quella mobilità quotidiana a ritmo slow che è un po' la cifra stilistica di un territorio a misura d'uomo.

Negli ultimi anni in tutta la provincia si sono affinati, e moltiplicati, i percorsi: dalle prime vie tematiche attorno al Grande Fiume agli itinerari **Pedalart** messi in campo da **Fiab Parma** (fiabparma.it) nel quadro delle iniziative che hanno fatto ricco il programma di **Parma Capitale della Cultura**, per finire al **Food Valley Bike** fresco di inaugurazione nel mese di giugno, itinerario tra Parma

■ In apertura, biciclette alla conquista del territorio, sullo sfondo il castello di Torrechiara. A destra, istantanea al termine della presentazione del club di prodotto Parma by bike.

e le Terre Verdiane scandito dalle tipicità del gusto nella Bassa Parmense. Sì perché questo è un territorio che sembra fatto apposta per il cicloturismo: una biodiversità naturale che tiene insieme pianura, collina e Appennino, una civiltà che si esprime in una fioritura di piccoli centri, una tessitura di castelli, pievi, ville e casali che impreziosiscono la campagna, movimentano il paesaggio, dettano il ritmo delle soste.

Ora arriva, ciliegina sulla torta e attrattore del turismo in bicicletta, **Parma by bike**, un club di prodotto promosso dal **Comune di Parma** insieme con **Fiab**, **Federalberghi** e **Infomobility**, e che ha come partner di progetto Regione Emilia-Romagna, Destinazione Turistica Emilia e i numerosi Comuni della provincia parmense che dispongono di piste ciclabili.

IL MODELLO È QUELLO CHE HA PORTATO LA DESTINAZIONE AL TOP PER IL TURISMO DEL CIBO

FILIERA AL COMPLETO

Come da manuale, **Parma by bike** riunisce tour operator, guide, centri di noleggio, ciclofficine, trasporti e servizi; e ovviamente un'ospitalità dedicata in cui trovano posto sia ristorazione che alloggio. Presentato ufficialmente a inizio giugno, il club di prodotto parte con il piede giusto e già saldo, se consideriamo che sin dalla nascita mette a sistema 71 operatori del territorio ducale, che – come si vede dall'elenco che riportiamo – coprono l'intera filiera del cicloturismo.

Alle spalle, c'è un precedente di successo: «Abbiamo voluto riproporre – spiega **Cristiano Casa**, assessore al Turismo del Comune di Parma – il modello del club di prodotto **Parma City of Gastronomy**: varato nel 2014, ha contribuito a fare di Parma una delle destinazioni top del turismo del cibo in Italia». Quel club oggi raggruppa 250 operatori; e Parma è nel network Unesco delle Creative Cities of Gastronomy. Ora, si replica con le due ruote: in una regione che già è – con Trentino, Lombardia e Veneto – uno dei territori che meglio intercettano i cicloturisti, sia stranieri che di casa.

Obiettivi? Anzitutto, un turismo che occupi il territorio per tutto l'anno. E poi, riprende l'assessore, «la bici è una chiave per vivere il territorio in maniera più profonda». Tutto l'opposto del turismo mordi-e-fuggi; un viaggiare che semina ritorni, economici e di visibilità, alle imprese locali. Da notare che l'adesione al club di prodotto **Parma by bike** è totalmente gratuita, subordinata solo ad alcuni standard di qualità (modellati sulle singole categorie di operatori) per garantire il successo dell'iniziativa.

Per orientarsi nel calendario di proposte di Parma Capitale Italiana della Cultura 2020-2021: parma2020.it

Per informazioni e adesioni al club di prodotto: turismo@comune.parma.it



Parma by bike

L'elenco degli aderenti al club di prodotto

Fornitori di Servizi

Xavier Marie e Ghislain Lecarre (*Le Petit Velo, guida cicloturistica, Parma*), Giorgio Genovese (*Guida Mtb, Compiano*), Alberto Delporto (*ospitalità religiosa con officina, Noceto*), Marzia Stanghellini (*Guida mtb*), Veloleo (*noleggio riscio, Parma*)

Tour Operator

Assapora Appennino (*Torrechiara*), Food Valley Travel & Leisure (*Parma*), 7 Stelle viaggi e turismo (*Parma*), Argante Viaggi (*Colorno*)

Ristorazione

Il cielo di Strela (*Compiano*), Trattoria Beccofino (*Monticelli Terme*), Paninart (*Fontevivo*), La Tavola del contado (*Torrechiara*), Osteria di Alpe (*Bedonia*), 12 Monaci (*Fontevivo*), Ponte Verde (*Sala Baganza*), Al Vedel (*Colorno*), Osteria Vecchio Mulino Dallatana (*Busseto*), Da Rita (*Monchio delle Corti*), Lo Scoiattolo (*Noceto*), Hosteria del Maiale (*Polesine*)

Noleggi e officine

Noleggio Cicletteria (*Parma*), Berceto by bike (*Berceto*), E-bike tour (*Torrechiara*), Key & Bike Shop (*Parma*), IAT Busseto, Ciclomania (*Parma*), Bedonia eBike (*Bedonia*), IAT Colorno, Parigina (*Parma*)

Strutture ricettive

Blue Garibaldi (*Soragna*), Tenuta Mariano (*Noceto*), Tolasudolsa Rooms (*Compiano*), Il cielo di Strela (*Compiano*), Hotel ai Tigli (*Langhirano*), B&B del Masdone (*Lesignano de' Bagni*), Appt. Lombardi (*Parma*), La fattoria del Boschetto (*Fontanellato*), Rocca di Valle di Castrignano (*Langhirano*), Liberty Room & Breakfast (*Borgo Val di Taro*), Podere Casarossa (*Parma*), Hotel S. Anna (*Bedonia*), Best Western Hotel Farnese (*Parma*), Hotel San Marco (*Noceto*), Relais Fontevivo (*Fontevivo*), La locanda del Borgo (*Torrechiara*), Da Rita (*Monchio delle Corti*), Agritur. Casanova (*Tizzano val Parma*), Ostello Ferraris (*Parma*), Antica Corte Pallavicina (*Polesine*).

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*), Boschi di Carrega, Parco dei Cento Laghi, Parco dello Stirone e Piacenziano, Parco Fluviale del Taro, Oasi di Torrile e Trecasali, Oasi dei Ghirardi, Monte Prinzerà, Parma Morta.

Professioni Turistiche

Alice Pessina (*Guida Gae*), Davide Pagani (*Guida Gae*), Elena Ravazzi Asada (*Guida Gae e gt*), Daniela Landredi (*Guida Gae, at e gt*), Andrea Pellacini (*Guida Gae, at e gt*), Stefania Bertaccini (*Guida Gae e at*), Luca Fantuzzi (*Guida Gae e at*), Benedetta Pasquali (*Guida gae e at*).



Ciclabile dell'Elba: lungo il fiume e sull'acqua

In **Repubblica Ceca**, seguendo la corrente: 380 chilometri in bicicletta nel cuore della Boemia, dalla sorgente nei Monti dei Giganti ai canyon che precedono il confine tedesco.

di **Michele Bernelli**

Seguire la corrente di un fiume, respirare la sua brezza, pedalare al suo fianco e vederlo crescere, da giovane e saltellante, farsi largo, robusto, pacato. Un'esperienza impagabile, che va oltre il fascino della bicicletta. Chi ha provato lo sa bene, e cerca sempre nuove occasioni per riviverla. La Repubblica Ceca ce ne offre una fuori dai nostri confini ma nel cuore dell'Europa, e ci invita ad accompagnare il corso del fiume Elba dalla sorgente fino al confine tedesco (380 km): da lì si può proseguire raggiun-

■ In apertura, il canyon della Porta Bohemica, dove l'Elba si incunea prima del confine con la Germania.

gendo la foce, nel Mare del Nord, dopo oltre mille chilometri di viaggio; oppure puntare la bussola a sud per restare in Repubblica Ceca e concludere il viaggio nella romantica cornice della capitale Praga. È un tuffo nella cultura e nella storia millenaria della Boemia, da scoprire ammirando le architetture di castelli e villaggi, e assorbendo paesaggi modellati dall'uomo, con soste del gusto tra birrifici, cantine e prodotti tipici della regione. Ma è, aggiungiamo, un viaggio formato famiglia, sicuro, comodo e a misura anche

CASTELLI, PAESAGGI, SOSTE DEL GUSTO: TUFFI NELLA CULTURA E NELLA MILLENARIA STORIA DEL PAESE

di cicloturisti in erba sin dal suo primo tratto, a dispetto di un nome, Sentiero dell'Elba, che suggerisce scenari avventurosi; ed è un modo ideale per vivere l'esperienza di un Paese, la Repubblica Ceca, naturalmente predisposto all'accoglienza di chi viaggia in bicicletta.

BAROCCO DI BOEMIA

Parte, il Sentiero dell'Elba, da Špindlerův Mlýn, centro di vacanze disteso in una valle dei **Monti dei Giganti**. A nord-ovest del villaggio, le acque dell'Elba affiorano da un pianoro a quota 1386 metri, le sorgenti sono raggiungibili in mountain bike e con un breve tratto a piedi.

Si accompagna per 48 chilometri la crescita del fiume, per un tratto poco più che un ruscello tra i boschi, fino al villaggio di **Dvůr Králové**, dove una popolare attrazione per famiglie è offerta dal safari in un giardino zoologico che offre faccia a faccia con animali in libertà; un detour nelle vicinanze porta ad ammirare l'*unicum* barocco composto dalle terme e dall'antico ospedale di **Kuks**, un altro segmento di poco inferiore ai 50 chilometri offre il premio di una sosta tra le



architetture urbane di **Hradec Králové**. Qui il barocco leggero e colorato delle case del centro storico si sposa al funzionalismo di Josef Gočár, uno dei maestri dell'architettura del XX secolo, che ritroviamo anche nel Museo della Boemia Orientale, gioiello liberty proprio a bordo fiume. Skyline che si può anche scegliere di apprezzare dall'acqua, con una breve **escursione sui battelli tradizionali** che solcano questo tratto dell'Elba, alla confluenza con il fiume Orlice.

PARATA DI CASTELLI

I 75 chilometri che separano Hradec Králové da Kolín corrono ormai nei distesi panorami della pianura boema; sul percorso vale la pena dedicare una sosta pro-

Il castello di Děčín, alto sul fiume.

In basso, in bici lungo il Sentiero dell'Elba; la ciclabile è a misura di un cicloturismo familiare.

lungata a **Pardubice**, con l'eleganza rinascimentale delle case che fanno da cornice alla grande piazza *Perštýnské náměstí* e che connota anche il castello, con il parco dolcemente digradante sul fiume. Poco prima di entrare a Pardubice, il Sentiero dell'Elba sfilava ai piedi del castello di **Kunětická hora**, costruito su uno sperone di roccia che emerge dalla pianura. Non deve ingannare il suo severo aspetto: al suo interno ospita il goloso **Museo del pan di zenzero**, il dolce speziato tipico della regione.

Pardubice è anche la capitale ceca dell'equitazione, a **Kladruby nad Labem**, circa 25 km a valle lungo l'Elba, si visitano gli allevamenti e si assiste all'addestramento agli sport equestri. A Kolín il





A MĚLNÍK CONFLUISCONO NELL'ELBA LE ACQUE DELLA MOLDAVA, PRAGA È VICINA



Sentiero dell'Elba incrocia la Eurovelo 4, la grande ciclovvia che attraversa l'Europa sull'asse est-ovest, i due tracciati viaggiano insieme per i 60 chilometri che portano da Kolín a **Čelákovice**, sul percorso si candidano a occasione per una sosta le **terme storiche di Poděbrady**, il giardino botanico Ostrá, il centro storico medievale di **Nymburk**, con il doppio giro di canali che si staccano dall'Elba e avvolgono in un ricamo d'acqua la cittadina.

ATTORNO A PRAGA

A Čelákovice l'Elba piega verso nord, si orienta verso la Germania; i 40 km che portano fino a Mělník tengono la capitale a tiro: a **Brandýs nad Labem**, snodo secolare tra Praga e le regioni nord-orientali della Boemia, non più di 30 km ci separano dalla città di Kafka. Le suggestioni praguesi si fanno forti a **Stará Boleslav** nella chiesa dove venne ucciso nel x secolo il principe Venceslao: sì, quello che dà il nome alla piazza più grande di Praga, sorvegliandola in una celebre statua

equestre (le sue reliquie sono al Castello, nella cattedrale di San Vito); e a **Mělník**, dove nell'Elba confluiscono le acque della Moldava, il fiume caro ai praguesi. Mělník era già al tempo di Carlo IV una **capitale del vino**, reputazione costruita in fitti scambi con i territori di Borgogna e Champagne.

Vigneti e castelli – diversi dei quali pronti ad accogliere per una degustazione in cantina – punteggiano il percorso lungo i 45 chilometri che portano da Mělník a **Litoměřice**. A metà della tappa, una delle più antiche città boeme, **Roudnice nad Labem**, è sorvegliata dal monte Říp,



dalla cui cima – si narra – l'antenato Čech allargò lo sguardo per concludere che proprio quella era la terra che con la sua gente stava cercando per mettere radici (e furono le basi, gettate tra il vi e il vii secolo, della Repubblica Ceca).

Ma l'emozione più forte è quella che si prova, a due chilometri da Litoměřice, entrando nella **città fortificata di Terežín**. L'Elba la divide in due: su una sponda si sviluppa il ghetto ebraico, su quella opposta la fortezza dove vennero imprigionati gli ebrei. Un memoriale ricorda le vittime dell'orrore nazista, Litoměřice tutta è monumento nazionale.





■ Sopra, Stará Boleslav e, a destra, pannelli lungo il percorso. A fianco, Mělník, alla confluenza di Elba e Moldava. In basso, l'arco rupestre Pravčická brána, nella Svizzera Boema e, a sinistra, in piazza a Litoměřice.

PINNACOLI DI ROCCIA

A nord di Litoměřice il primo incresparsi del panorama suggerisce l'avvicinarsi al confine con la Germania e con le bizzarre, impressionanti formazioni rocciose della **Svizzera boema**, tutta canyon e pinnacoli scolpiti dal tempo. A **Děčín** il benvenuto lo dà uno splendido castello. Subito prima del confine, a **Hřensko**,



vale la pena legare le bici e camminare un'oretta allontanandosi dalla riva destra dell'Elba fino al **Pravčická brána**, un trionfale arco rupestre in arenaria che sembra modellato dall'uomo, ma è tutta natura. Curiosamente, siamo nel punto più basso di tutta la Repubblica Ceca (115 m sul mare); ma il paesaggio è quello verticale di montagna, nei coni d'ombra delle rocce cresce una vegetazione d'alta quota, occasionali nebbie creano ambientazioni da saga. L'Elba qui scorre in un canyon, la ciclabile accompagna il fiume, si può anche – una volta di più – prendersi il tempo di un intermezzo sull'acqua, per gustare i punti più suggestivi dalle piccole imbarcazioni che solcano il

fiume. Oltre il canyon, è Germania: Dresda è vicina (50 chilometri), con le sue architetture barocche e il suo patrimonio d'arte. Un dietro-front e risalendo prima l'Elba poi la Moldava si arriva in 80 km nella magica Praga. Altrettanto magico, a pensarci, è questo Sentiero dell'Elba, che parte da sorgenti di montagna e che le montagne ritrova quasi 400 chilometri a valle; come a dire ripartiamo, un *reset* e di nuovo via, in viaggio.

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 cicloturistica complessiva del Paese. **www.elbe-cycle-route-com** è un sito dedicato alla ciclovía dell'Elba. Sia per la parte tedesca che per quella in Repubblica Ceca offre tra l'altro tracce gpx, elenchi delle strutture di ospitalità e dei servizi (riparazioni, trasporto bagagli, connessioni rete fluviale, ospitalità...). **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.





GARFAGNANA

Toscana nascosta

Un viaggio in **Appennino**, tra valichi di pellegrinaggio e confini antichi, dove il Diavolo costruiva ponti e il pane nasce dai castagni.

di **Stefano Elmi**

“Ma ci sono le montagne!” si sorprendono gli stranieri. Non posso biasimarli. La Toscana è famosa nel mondo per le sue colline rotonde, rassicuranti, delimitate da alti cipressi; qui invece da un lato trovi le vette appuntite delle Alpi Apuane, e dall'altro i verdi crinali dell'Appennino Tosco-Emiliano, in mezzo lo scorrere del Serchio che nasce fra le faggete al confine con l'Emilia e sfocia nel Mar Tirreno poco più a nord dell'Arno. Questa valle è la Garfagnana, una Toscana nascosta. Oggi questo territorio, che lambisce la provincia di Massa-Carrara e l'Emilia si trova integralmente in provincia di Lucca. Ma basta qualche colpo di pedale ed una manciata di chilometri per attraversare tre antichi confini, Repubblica di Lucca (poi Ducato di Lucca), Ducato di Modena e Granducato di Toscana. **Suddivisioni che in parte sono ancora visibili** non solo nei castelli, nei palazzi e negli stemmi dell'epoca, ma anche nel carattere, nei modi fare e di parlare, persino negli orientamenti politici. Che un abitante della Garfagnana si definisca

poi lucchese è difficile. Mi correggo, è proprio impossibile. Ma questo è un altro discorso, molto toscano per altro.

NOBILTÀ DI FONDOVALLE

E allora, avanti verso le montagne. Il nostro viaggio in Garfagnana inizia a Borgo a Mozzano, 20 km a nord Lucca (ci si arriva anche in treno, la linea Lucca-Aulla

offre il servizio di trasporto bici). Qui si trova l'iconico Ponte della Maddalena (XI-XII sec.) voluto da Matilde di Canossa. È più celebre come Ponte del Diavolo: si dice che il muratore incaricato della sua costruzione, preso dalla paura di non finire il ponte invocò l'aiuto di Satana il





quale acconsentì a terminarlo in una sola notte in cambio dell'anima del primo passante. Il muratore accettò e il giorno seguente furbescamente mandò un cane ad attraversare il ponte. Il Diavolo in un impeto d'ira dette l'odierna forma irregolare alle sue arcate. Al di là delle leggende **questo ponte idealmente segna l'ingresso nella valle.**

Sulla statale 12, in questo tratto pianeggiante, in direzione Abetone, si trova Bagni di Lucca, cittadina le cui acque termali erano già note in Europa sin dal periodo del Grand Tour nel XIX secolo, e casa di scrittori come Shelley e Byron. Lasciata la statale si prosegue fra leggeri saliscendi attraverso piccoli paesi sul lato destro del fiume Serchio, in direzione di Barga e dopo una ventina di chilometri

dal via appare questa antica *énclave* fiorentina con palazzi rinascimentali, i simboli della famiglia Medici ancora bene in vista. Dal suo Duomo, in cima alla rupe, la vista sulle Alpi Apuane è magnifica. A Barga si trova anche la casa museo di Giovanni Pascoli.

Discesi dal colle di Barga, una strada pianeggiante di fondovalle, alle volte un pò trafficata, in 15 km porta a Castelnuovo di Garfagnana, ex territorio del Ducato di Modena e odierno capoluogo della valle. Fra il 1522 ed il 1525 Alfonso I d'Este vi spedì come governatore della Garfagnana un letterato, Ludovico Ariosto, nel tentativo di combattere il brigantaggio che imperversava nella zona.

BIVIO CASTELNUOVO

A Castelnuovo le strade si diramano in varie direzioni e il traffico diminuisce sensibilmente. Si può andare verso il mare **attraversando le Alpi Apuane fra panorami da vertigine** e valli scoscese per raggiungere in circa 20km il passo del Ci-

IN UNA MANCIATA DI CHILOMETRI SI PASSAVA DALLA REPUBBLICA DI LUCCA AL GRANDUCATO DI TOSCANA E AL DUCATO DI MODENA



pollaio, salita pedalabile o il passo del Vestito, quest'ultimo con pendenze oltre il 15%, da cui scendere rispettivamente verso le spiagge della Versilia o Massa Carrara. Sempre dal capoluogo si può salire verso la parte alta della Garfagnana, **costeggiando l'imponente Fortezza delle Verrucole**, e raggiungere dopo circa 30 km il Passo dei Carpinelli che segna (a quota 800 metri) lo spartiacque con la Lunigiana.

Anche la storia più recente ha avuto in

■ In apertura, la wilderness dell'Appennino Tosco-Emiliano: il monte della Pania di Corfino (1600 m). Qui a fianco, il Ponte del Diavolo a Borgo di Mezzano, imbocco della Garfagnana, oggetto di leggende popolari.

Garfagnana Epic

Nel 2015 un gruppo di amici della mtb, spronato dall'entusiasmo di Daniele Saisi, ha dato vita ad una manifestazione che negli anni è cresciuta, con partecipanti non solo da tutta Italia ma anche da altri Paesi europei. Garfagnana Epic non è una gara, ma una due giorni di mountain-bike su un percorso tra i più spettacolari d'Italia (160 km e 6.000 metri di dislivello) sui sentieri che collegano le Alpi Apuane all'Appennino Tosco-Emiliano. Il percorso cambia ogni anno; punti fermi sono la partenza e l'arrivo a Galliciano (30 km da Lucca) e il punto tappa di Monte Argegna-Passo dei Carpinelli dove passare la notte. Di solito l'evento è a inizio giugno: quest'anno spostato a luglio causa covid, sarà raddoppiato dalla Garfagnana Gravel il 12 settembre. Info: www.garfagnanaepic.com

questo pezzo di Toscana la sua importanza strategica. La Linea Gotica, durante il secondo conflitto mondiale, per un inverno ha diviso in due l'Italia e qui ha tagliato in due la valle e le sue comunità. Partigiani e alleati, a sud. Nazi-fascisti a



nord. Si possono visitare ancora i teatri degli scontri a Sommocolonia, poco sopra Barga, mentre a Borgo a Mozzano sono **ancora ben visibili le fortificazioni erette dai tedeschi**. In entrambi i luoghi sono allestiti musei storici. La valle inizia a impennarsi poco sopra Castelnuovo. Ci lasciamo alle spalle i campi di farro e di una varietà di granturco autoctono, che è comunemente chiamato *Formenton otto file*. Poco dopo l'abitato di Pieve Fosciana a 2 km dal capoluogo, un bivio piuttosto banale nasconde l'insidia. Se si gira a destra si sale direttamente a San Pellegrino in Alpe, ed in soli 15 km dai 200 metri di Castelnuovo si sale a quota 1525 con rampe che non lasciano fiatare e a tratti toccano



il 20% di pendenza. Più saggio aggirare il problema e deviare a sinistra, in leggera discesa all'inizio poi salita dolce per raggiungere dopo 7 km Castiglione Garfagnana (500 metri sul mare) **antica enclave lucchese in territorio estense**, come testimonia la bandiera rossa e bianca del suo comune (i colori di Lucca). Il centro storico è delimitato da mura medievali intervallate da torri molto ben curate. Questo è un ottimo punto dove ammirare il cosiddetto Omo Morto, una concatenazione di cime delle Alpi Apuane che formano la silhouette di un uomo sdraiato supino.

■ In alto, una immagine invernale della Fortezza delle Verrucole. Qui sopra, San Pellegrino in Alpe, nato come ospedale per i pellegrini attorno all'anno mille. A sinistra, si sale verso il Casone di Profecchia, sulla strada per il Passo delle Radici.



■ A destra, il lago di Gramolazzo e il monte Pisanino, nelle Alpi Apuane. In basso, sulla strada, in vista di San Pellegrino in Alpe. Sullo sfondo si distingue la sagoma del monte Cimone, spartiacque con il versante modenese.

VERSO IL PASSO RADICI

Si esce dal paese osservati da mucche che pascolano fiere fra i campi di un verde intenso. Le auto dopo Castiglione si fanno rare e siamo quasi gli unici padroni della strada assieme ai caprioli, su una salita sempre pedalabile avvolta dai boschi di castagni secolari, qui battezzati 'alberi del pane' per l'utilizzo che facevano dei suoi frutti: venivano essiccati in piccole capanne chiamate metato, dove al pian terreno veniva acceso un fuoco che li doveva affumicare, prima di finire **macinati in uno delle centinaia di mulini ad acqua** che punteggiavano il territorio.

Dopo 16 km giungiamo al Casone di Profecchia (1314 m), costruito nel 1845 per gli operai che costruivano la strada del Passo delle Radici che collegava il Ducato di Modena al Granducato di Toscana. Per anni ha funzionato come stazione di posta per i cavalli e alloggio per i mercanti che **dall'Emilia si rifornivano di sale sulla costa Toscana**.

Oggi il passo è diventato secondario, ma comunque frequentato, e il Casone è un albergo e ristorante rinomato per i piatti locali, pappardelle al cinghiale o ai funghi porcini.

Dal Casone mancano solo 7 km a quota 1529 del Passo delle Radici. Un altro confine, questa volta attuale e non più storico, quello con l'Emilia. La salita si snoda all'interno di fitte faggete e si fa a tratti più dura con qualche rampa al 10%, ma i tornanti aiutano. Da quassù si può raggiungere in un paio di chilometri San



Pellegrino. Il piccolo centro abitato, nato come ospitale per i pellegrini intorno all'anno mille, è uno dei più alti dell'intero Appennino. È **sede di un museo etnografico** e nella sua chiesa sono conservate le spoglie mummificate di San Pellegrino e San Bianco.

Il paese, seppur costituito da pochissime abitazioni, è suddiviso fra due comuni, uno toscano (Castiglione di Garfagnana) e l'altro emiliano (Frassinoro). Suddivi-

sione talmente minuziosa da coinvolgere anche le singole abitazioni, al punto che il bancone del Bar Da Pacetto **ha la macchina del caffè in Emilia e la cassa in Toscana**. Persistenti effetti della storia sul presente.

Noi sempre saggiamente, dopo il caffè bevuto a cavallo fra due regioni, ci godiamo la discesa di ritorno in Garfagnana conquistata a duri colpi di pedale e forchetta.

Preparare il viaggio

Sul web: turismo.garfagnana.eu portale unico del turismo dell'Unione dei Comuni della Garfagnana.

Noleggio bici e assistenza:

Garfagnana Mtb sharing
www.bikesharing.garfagnana.eu
 Cicli Mori di Mori Roberto (Castelnuovo Garfagnana) – tel. 348 392 5675
 Bike Accademy (Bagni di Lucca)
www.bikeacademyshop.com
 Iori Alessandro (Castelnuovo di Garfagnana) – tel. 0583 639166
 Romei Travel di Romei Simone. (Ncc specializzato per il trasporto bici e mtb) Facebook e Instagram: RomeiTravel – tel. 333 3780832

Soste:

Centro turistico Il Casone – Casone di Profecchia – www.hoteilcasone.it – tel. 366 3505498
 Giordano Bonaccorsi (Barga). Azienda biologica con prodotti caprini. – Facebook: Az. Agricola Giordano Bonaccorsi





Gran Canaria per **debuttanti**

Qui i pro si allenano tutto l'anno e i biker esperti si misurano con salite e sterrati. Ma una guida competente e la pedalata assistita rendono alla portata di tutti la scoperta in bici di questo paradiso naturale **in mezzo all'Atlantico**. Il taccuino di viaggio di una *absolute beginner*.

di **Silvia Donatiello**

Quando si nomina Gran Canaria come destinazione ideale per gli amanti della bicicletta, si pensa subito ai ciclisti professionisti che vengono qui durante la stagione invernale ad allenarsi, godendosi il meraviglioso clima dell'eterna primavera che caratterizza l'arcipelago canario, ma non solo, anche l'eccellente condizione di molte delle sue



strade e la crescente cultura e il rispetto per i ciclisti.

Al di là di ogni sospetto, l'isola è il paradiso di tutti gli amanti delle due ruote, dai più esperti a quelli che per fare una salita devono ricorrere, è il mio caso, alla pedalata assistita.

A mia difesa dirò che anche a vent'anni quando andavo su e giù per le valli alpine del Piemonte con una classica bici da strada facevo una fatica immane e che adesso che i miei vent'anni sono solo un lontano ricordo, ho deciso che preferisco divertirmi e godermi il paesaggio invece di affrontare la tredicesima fatica d'Ercole. Se mi assomigliate anche solo un po' allora Gran Canaria, nonostante gli aspri

dislivelli che conformano i suoi impressionanti canyon dall'aspetto giurassico, fa al caso vostro.

NELLA VALLE DI AGAETE

Questa primavera, armata di e-bike, ho partecipato a un tour di una settimana sull'isola, che iniziava esplorando il versante settentrionale di Gran Canaria e terminava nel suo profondo sud.

I primi giorni l'approccio è stato facile, quasi amabile e ho attraversato la valle di Agaete, un vero paradiso naturalistico. La vallata si apre alle spalle dell'omonimo delizioso villaggio di pescatori con le sue tipiche case bianche, le spiagge di sabbia vulcanica e le piscine naturali. All'inizio di questo scenario magico ci viene incontro il sito archeologico della **necropoli del Maipés** con le sue quasi 700 tombe della popolazione preispanica, erette su una colata di lava vulcanica.

Addentrando un po' di più, questo paesaggio pieno di contrasti ci regala un tripudio di colori, vegetazione tropicale, vigneti, frutteti e l'unica piantagione di caffè in Europa, coltura che cresce all'ombra di aranceti. Degustazioni di caffè nella tenuta, di vini a chilometro zero nelle cantine della zona sono state la ciliegina sul viaggio.

IL TOUR DI AYAGAURES

Fin qui il bike tour poteva sembrare una passeggiata: le difficoltà si sono presentate più avanti, via via più aspre mentre scendevamo verso sud, culminando l'ultimo giorno nel **Barranco di Ayagaures**, un percorso di circa 42 km con 700 m di

ENORMI CACTUS IN FIORE CONTRASTANO CON IL SUOLO VULCANICO E CON IL BLU INTENSO DEL CIELO

dislivello in positivo e altrettanti in negativo, quasi per intero su sterrato.

Premessa: fino a quel momento non avevo mai pedalato uno sterrato lungo, e men che meno su un terreno così vulcanico e secco come quello del sud di Gran Canaria. Non volendo fare la figura del brutto anatroccolo mi sono però ben guardata dal segnalarlo alla guida. Desideravo piuttosto impressionare i miei compagni di viaggio, consapevole che prima o poi la mia vanità o il mio orgoglio – chiamatelo come volete – mi avrebbero



■ In apertura, la salita verso il Barranco de Ayagaures. A fianco, la valle di Agaete, il mare sullo sfondo. Sopra, pausa con foto di gruppo.



SI SOSTA AL MONTE LEÓN, UN BELVEDERE SUL BARRANCO DI AYAGAURES, IN UN PAESAGGIO DEGNO DEI CANYON DELL'ARIZONA



messa in qualche solenne pasticcio...

Il tour di Ayagaures, il cui nome in lingua preispanica significa "tra due montagne", parte da **Playa del Inglés**, una delle località più rinomate dell'isola, e presenta un percorso su strada asfaltata per i primi 15 km. Questo primo tratto è stato abbastanza lieve, anche grazie alle premure di un angelo custode (ecco l'utilità della guida!) che mi ha insegnato le norme basilari su come usare al meglio l'e-bike senza sfracellarmi nell'intento. Ho scoperto un mondo di posizioni di piedi, pedali, ginocchia, sellino su, sellino giù, manubrio e freni (anche se su questi ero già ferrata, memore dei miei voli da ragazzina).

Il corso accelerato mi ha preparato in qualche modo a quello che mi aspettava



■ Qui sopra, il mare alle spalle, in ascolto della guida. In basso, da sinistra, la fertile valle di Agaete, la visita all'unica piantagione europea di caffè, la ripartenza. In alto a destra, in gruppo sulla corsia ciclabile lungo il litorale di Las Palmas, capoluogo di Gran Canaria.



Preparare il viaggio

grancanaria.com è il sito ufficiale del Patronato de Turismo de Gran Canaria. Presenta, anche in italiano, l'offerta turistica dell'isola: cosa vedere, cosa fare, alloggi e agenda degli eventi e delle feste tradizionali.

grancanariatribikerun.com è il sito dell'associazione che dal 2011 promuove e commercializza Gran Canaria come destinazione per la pratica outdoor di triathlon, bicicletta e corsa.

in seguito visto che il resto dei 27 chilometri sono stati realmente incredibili! Lo sterrato dà il benvenuto con una serie di salite che raggiungono il **Monte León** a circa 600 m di altitudine. Una sorta di belvedere sul barranco di Ayagaures che regala un paesaggio degno dei canyon dell'Arizona o del Nuovo Messico.

Le pendenze sono abbastanza impervie, il percorso è costellato da pietre grandi che si alternano alla ghiaia e al terreno battuto; terreno che a seconda della sta-





gione può cambiare molto di aspetto, diventando più facile o più difficile in base alle precipitazioni.

LA DISCESA DEL BARRANCO

Secondo la nostra guida, nel periodo in cui lo abbiamo percorso era molto tecnico, che tradotto per i neofiti voleva dire che sicuramente non poteva essere peggiore.

A partire da quel punto inizia la discesa, che poi sono state tre discese seguite da

una salita, e poi un'altra infinità di discese con alcune brevi risalite più o meno difficili fino a raggiungere il fondo del barranco, dove i dislivelli si addolciscono notevolmente e si può finalmente godere dell'incanto che circonda chi ce la fa ad arrivare fin lì.

Le prime tre discese sono state abbastanza semplici, il sentiero pulito e facile da percorrere, con uno strapiombo sulla nostra destra che io - evidentemente - non ho neanche notato, intenta com'ero a rimanere saldamente in sella.

La parte più impegnativa inizia dopo l'ultima salita, la discesa diventa **una sequenza di tornanti** con molti affossamenti mescolati a pietre e a un terreno estremamente sdruciolevole per la ghiaia. Confesso che in alcuni punti sono scesa dalla bici, ma per lunghezze non superiori ai 20 metri, quanto bastava per salvaguardare al tempo stesso la mia integrità fisica e il mio orgoglio.

Gli ultimi 15 km se percorsi in inverno e primavera sono costellati da enormi piante di cactus in fiore in netto contrasto con il paesaggio brullo e il cielo blu con quella luce così magica che trovi solo in queste latitudini.

Il percorso finisce di nuovo nel mezzo della "civiltà" turistica dopo quattro ore intense e indimenticabili. Altamente raccomandato, con una avvertenza: se non volete chiudere il tour con l'aspetto di un reduce di guerra (come capitato a me), suggerisco uno strato deciso di protezione solare alta, anche nei punti più impensabili come ginocchia, gomiti, polpacci; siamo vicini al Tropico e il sole è particolarmente potente anche se le temperature sono mitigate dagli Alisei. ●



Free Motion: tour su misura

Il rent a bike Free Motion

Bikecenter è proprio un'istituzione ciclistica a Gran Canaria. Vanta un parco biciclette di oltre mille mezzi (bici da strada, da montagna, urbane ed elettriche) distribuito in tutta l'isola nei cinque negozi al sud e nella capitale Las Palmas. Il cuore dell'attività è costituito da noleggio e vendita, oltre all'organizzazione dei percorsi più suggestivi. Nei punti vendita si trovano anche le



migliori marche di abbigliamento, accessori e ricambi per ciclismo. Lo staff è composto da persone appassionate di varie nazionalità, preparate a rispondere in più lingue alle esigenze dei clienti e partecipare ai tour organizzati da Free Motion è anche un'imperdibile occasione per conoscere amanti della bicicletta provenienti da tutto il mondo.

Per maggiori informazioni: www.free-motion.com



PAROLA DI PRESIDENTE

DI ALESSANDRO TURSI

3 giugno 2021 - che giornata Mondiale!

Per comprendere appieno il successo senza precedenti per Fiab di questa Giornata Mondiale della Bicicletta edizione 2021 è necessario fare un piccolo salto indietro.

Nel 2018 le Nazioni Unite hanno ufficialmente istituito la Giornata Mondiale della Bicicletta –World Bicycle Day- fissandola al 3 giugno. Un riconoscimento importantissimo per la nostra causa, con l'Onu promotore dei **benefici sociali e ambientali** derivanti dall'uso della bicicletta. Questa data però si inseriva in un periodo dell'anno densissimo di eventi bici e ambientali in genere, in Italia come in tanti altri paesi. Infatti le prime edizioni sono state raccolte in modo minimale dal mondo bici. Ricordo gli sforzi in Ecf, attraverso la "nostra" Wca – World Cycling Alliance – per promuovere la giornata mondiale, su tutte quella del 2019 con pedalata a Dublino in coincidenza di Velocity assieme agli amici delle altre associazioni europee e mondiali. In Italia la Giornata subiva anche l'ombra della festività del 2 giugno, che Fiab ha per anni celebrato come Bicitalia Day, per promuovere quella rete di ciclovie nazionali che da sogno visionario sta diventando oggi realtà. Poi è arrivato il Covid e con esso, come sappiamo, è arrivata anche la presa di coscienza di buona parte della collettività sulla bicicletta, in un nuovo sentire più attento alla salute, all'ambiente e alla qualità del vivere.

Fiab scommette su questa celebrazione globale come simbolo di ripartenza dopo altri logoranti e interminabili mesi di pandemia. Le **incertezze** sulle restrizioni non consentivano di programmare in anticipo, ma con testa e cuore è venuto naturale dedicare la Giornata **ai più giovani**, che sono assieme il **presente** e il **futuro** e che hanno pagato un prezzo altissimo perché privati di socialità, di didattica e anche di vita e movimento all'aria aperta. Così è nata la Giornata Mondiale 2021 promossa da Fiab, dedicata ai **percorsi casa-scuola**, con partner entusiasti come la Sip- Società italiana di pediatrie e il ministero della Transizione ecologica.

Nonostante il poco preavviso, tante associazioni Fiab, tanti

sindaci – in molti casi della nostra rete dei ComuniCiclabili – e soprattutto tanti ragazzi e genitori, hanno organizzato e partecipato alle pedalate casa-scuola in un "normale" giorno di scuola, divenuto magicamente straordinario. Il messaggio che abbiamo lanciato era di provare, in quest'ultimo scorcio di anno scolastico funestato dalla pandemia, il bike-to-school, col proposito di farlo diventare un'abitudine di tutti i giorni in ogni stagione. In diversi casi sono nati bibicus quotidiani, anche con l'impegno di alcuni sindaci, in sella e con la pettorina, di migliorare i percorsi e attrezzare le scuole con cicloparcheggi laddove mancano le rastrelliere. In alcune città è stata l'occasione per superare finalmente **assurdi divieti** di introdurre le bici nel cortile scolastico. Insomma una giornata quanto mai **operativa oltre che celebrativa**, su un fronte strategico: la mobilità casa-scuola interessa i bambini di oggi che saranno gli adulti e i genitori di domani, e da subito cambia anche l'abitudine dei genitori di oggi, con un effetto moltiplicatore sull'intera collettività.

Al successo sul campo si è aggiunto **un successo senza precedenti sul piano mediatico**, con una attenzione alla Giornata e una richiesta di interviste a Fiab che non avevo davvero mai visto in tutti questi anni di attivismo: una maratona iniziata la mattina presto e andata avanti a un ritmo incalzante, tra interviste programmate e richieste dell'ultimo minuto da infilare in quelle che, in agenda, sembravano brevi pause per riprendere fiato. Un **sold out** comunicativo che ha coinvolto anche tanti altri dirigenti Fiab.

Abbiamo semplicemente fatto ciò in cui crediamo, **la bici come normalità** nel quotidiano, e abbiamo intercettato il sentire del momento, nel giusto "tempo di scena", ottenendo così che i nostri messaggi arrivassero a un numero insperato di cittadini, molti dei quali oggi più recettivi che in passato. Non resta che darci appuntamento all'edizione 2022.

LECCO

Racconta la tua città in bici. Premiati i ragazzi vincitori

La Manifestazione di scrittura breve rivolta alle scuole primarie ha l'obiettivo di sensibilizzare i più giovani sui temi della nuova mobilità

Il tema della mobilità sostenibile costituisce il cuore dell'azione di Fiab LeccoCiclabile che si impegna costantemente per portare all'attenzione di cittadini, cittadine e istituzioni, il tema della qualità della vita nelle nostre città, troppo congestionate dal traffico, e troppo spesso mal progettate per permettere a pedoni e ciclisti una mobilità quotidiana facile e sicura. Da questo concetto si è sviluppato il progetto dedicato agli alunni delle nostre scuole, perché è dalla Scuola che deve partire la consapevolezza al mantenimento dell'ambiente come Bene Comune. L'iniziativa è alla sua seconda edizione.

Il 20 febbraio davanti alla libreria Volante di Lecco, si è riunita una rappresentanza della classe V della scuola primaria statale Fabio Filzi, situata nel quartiere cittadino di Bonacina.

Alunni e alunne, insegnanti e genitori, si sono riuniti in via Bovara, per ritirare il 1° premio previsto dalla "Manifestazione di scrittura breve" promossa da Fiab-LeccoCiclabile. Il premio messo in palio consiste in un buono acquisto da utilizzare presso la libreria Volante che, ancora una volta si è dimostrata sensibile e aperta nell'accogliere le proposte di associazioni e scuole del territorio. La prova richiedeva la stesura di un testo narrativo, collettivo o individuale, sul tema della mobilità sostenibile, seguendo la traccia espressa dal titolo: "Attraverso in bicicletta la città che ho sempre sognato..."

A causa delle restrizioni sanitarie causate dal Covid-19 non è stato possibile realizzare la



■ La premiazione dei ragazzi vincitori davanti alla Libreria Volante che ha dato il suo contributo alla riuscita della manifestazione mettendo in palio un buono acquisto.

premiiazione in presenza, presso la Libreria Volante di Lecco delle classi della scuola secondaria di primo grado Enrico Fermi di Cassago Brianza. Riconoscere alle ragazze e ai ragazzi che avevano lavorato al progetto il giusto premio al loro lavoro era un obiettivo importante. Abbiamo rimediato con una premiazione on line, effettuata sulla piattaforma informatica della scuola, durante la quale alcuni componenti del Direttivo di Fiab LeccoCiclabile hanno potuto dialogare con i ragazzi e con le ragazze e evidenziare il loro impegno nella stesura dei testi.

È stato comunque un momento coinvolgente, in un anno avaro di emozioni, a cui sia i docenti che la dirigente scolastica hanno saputo dare importanza e rilievo, al di là dell'entità dei premi.

Con questo premio Fiab LeccoCiclabile vuole sottolineare riconoscere l'impegno e la sensibilità delle/dei docenti che hanno saputo cogliere l'occasione per inserire, nella loro programmazione didattica, la riflessione sull'equilibrio tra persone e ambiente urbano.

I testi premiati sono pubblicati sul sito: www.fiab-leccociclabile.it

L'IMPORTANTE COLLABORAZIONE DI DOCENTI E DIRIGENTE CHE HANNO SAPUTO DARE RILIEVO ALLE TEMATICHE AMBIENTALI



FRIULI

Cicloraduno Nazionale: pedalando a Nordest

Dal 22 al 26 settembre torna, dopo un anno di stop, il tradizionale appuntamento della Fiab. Sarà il Friuli-Venezia Giulia a mettere in mostra il suo patrimonio di arte, natura e buona tavola.

In principio si era pensato a un mega raduno in quel di Pordenone con qualche puntatina verso le altre città del Friuli-Venezia Giulia ma poi è arrivata la pandemia che ha cambiato tutto. L'edizione 2021 del Cicloraduno Nazionale Fiab sarà diffusa su tutto il territorio regionale grazie alla collaborazione tra le associazioni di Pordenone, Trieste, Udine, Monfalcone e del Medio Friuli con il Patrocinio della Regione Friuli-Venezia Giulia e dei comuni protagonisti della manifestazione.

Il Coordinamento Fiab Fvg invita tutti a **scoprire** il Friuli-Venezia Giulia più pedalabile, dalla Steppa dei Magredi al Rinascimento friulano di Spilimbergo, dalla laguna di Grado a Aquileia, da Sostiana a Trieste lungo la costiera con vista sul Castello di Miramare, dalla città di Pordenone alla Pedemontana del Friuli, dal Museo delle Coltellerie di Maniago al Museo del Ciclismo di Portobuffolè, dalle Terre Pasoliniane di Casarsa al Tagliamento, ultimo fiume selvaggio d'Europa. Da Monfalcone all'Isola della Cona. Dall'Italia alla Slovenia. Particolare attenzione sarà dedicata alle innumerevoli eccellenze enogastronomiche del Friuli Venezia Giulia e della vicina Slovenia.

I partecipanti potranno **scegliere** da quale Fiab farsi

ospitare per essere in ogni caso, qualunque zona del Friuli-Venezia Giulia scelgano, ospiti di gente unica come recita lo slogan scelto dalla Regione.

Le **pedalate** si terranno dal giovedì al sabato nell'arco dell'intera giornata. Il sabato sera ciascuna associazione, per i propri ospiti, preparerà una cena a sorpresa, la domenica si terrà un breve giro nei dintorni di ciascuna città per permettere ai partecipanti di rientrare.

Un benvenuto speciale sarà riservato a chi raggiungerà la destinazione prescelta in bicicletta.

Di seguito riportiamo solo alcuni degli itinerari testati dagli accompagnatori.

I Magredi - Un ambiente naturalistico unico

Il paesaggio della **"Steppa" dei Magredi**, svolge il ruolo di ponte tra montagna e pianura ed è il più vasto del genere nell'Italia settentrionale: un delicato patrimonio che dobbiamo conoscere per poterlo proteggere (65 km con ampi tratti sterrati).

Il Collio e il Preval

Da Gorizia verso **San Floriano del Collio**, da cui godere della vista della **Pianura Isontina e del**





■ Una rete ben coordinata di percorsi ciclabili in un contesto ambientale di assoluto valore sono alla base degli itinerari proposti ai partecipanti del Cicloraduno.

Collio/Brda. Al confine di Hum, si entra in Slovenia al borgo medioevale di Smartno (San Martino del Collio). Rientro in Italia per l'ampia vallata del **Preval** su pista ciclabile, fino a giungere nei pressi di Cormons con pranzo in una tipica osteria locale. Si riparte in direzione Corno di Rosazzo, Cividale del Friuli, La pedalata si conclude presso la stazione ferroviaria di Cormons. Itinerario di circa 55 km, dislivello 680 m.

Palmanova sito Unesco

La città fortezza di Palmanova, con la sua pianta poligonale stellata a nove punte, progettata dai Veneziani e oggi sito Unesco, si raggiunge dopo aver attraversato lo splendido borgo medioevale di **Strassoldo** e il paesino di **Claiano**, incluso nella lista dei Borghi più belli d'Italia.

Da Sistiana a Bassovizza

Il percorso segue la strada costiera con vista sul Parco del **Castello di Miramare** per poi proseguire verso il Porto Vecchio di Trieste con arrivo nella splendida **piazza Unità d'Italia**. Sosta quasi obbligata al famosissimo e storico Caffè degli Specchi. Dopo il pranzo si prosegue fino a incontrare l'inizio della ciclabile della Val Rosandra /Cottur che, offrendo paesaggi spettacolari, giunge fino a **Basovizza** (50 km).



PER SAPERNE DI PIÙ

Tutte le info (comprese le convenzioni alberghiere) sono disponibili nel sito www.cicloraduno.it dove è possibile iscriversi scegliendo città e relativi itinerari. Fiab Pordenone è capofila per le iscrizioni. La quota di iscrizione è unica. Si seguiranno le regole vigenti al momento dell'evento per quanto riguarda le prescrizioni anti-covid. Mail: posta@aruotalibera.it Tel. 333674336 (dal lunedì al venerdì, dalle 17:00 alle 19:00).

Fiab Trieste Ulisse www.ulisse-fiab.org

Fiab Udine Abicitudine www.abicitudine.it

Fiab Pordenone Aruotalibera www.aruotalibera.it

Fiab Monfalcone Bisiachinbici www.bisiachinbici.it

Fiab del Medio Friuli-Amici del Pedale Facebook
/fiabcodroipo

Fiab Lignano Sabbiadoro Facebook
/fiablignanosabbiadoro

Coordinatore Fiab Fvg: Luca Mastropasqua
luca.mastropasqua@gmail.com

Referente per il Cicloraduno Fvg: Luana Casonatto

Presidente Aruotalibera Pordenone lcschatzi@gmail.com

CICLOTURISMO

Dante a Ravenna, esperienze per bici e non solo

La ricorrenza dei 700 anni della morte è stata l'occasione per presentare da una nuova angolazione i luoghi frequentati e cantati dal Sommo Poeta.

I 700 anni dalla morte di Dante sono stati celebrati da Fiab Ravenna con percorsi ciclo-escursionistici sui luoghi in cui Dante ha trovato ispirazione per la sua opera durante gli anni trascorsi a Ravenna.

Itinerario 1 - La Ravenna di Dante

Si parte dalla stazione di Ravenna verso il centro passando per Santo Stefano degli Ulivi verso il "quadrilatero" e il rinnovato Mercato Coperto, la Torre Civica, l'Albergo Cappello, già Casa Minzoni, il più antico della città.

Ai ravennati piace associare il balconcino sul fronte dell'edificio a quello, più noto, di Giulietta e Romeo a Verona, e farne un luogo simbolico della storia d'amore tra Paolo Malatesta e Francesca da Polenta, narrata da Dante nel famoso passo della Divina Commedia. Si è vicini alla "Zona del silenzio", l'area che circonda la tomba del poeta, tempio neoclassico di fine '700, opera dell'architetto ravennate Camillo Morigia, che ospita la Tomba di Dante. Le spoglie del poeta, nascoste dai frati francescani ai Fiorentini che le avevano richieste, furono ritrovate nel 1865 e da allora riposano nella Tomba. A fianco, il giardino con il Quadraro di Braccioforte e i Chiostri Francescani con il Museo Dantesco. Ecco piazza San Francesco con il Palazzo della Provincia e i giardini pensili. Il percorso riprende e raggiunge la pineta di Classe con il sito archeologico dell'Antico Porto per poi arrivare alla Basilica di Sant'Apollinare, una dei sette siti di

■ Il team di Fiab Ravenna che ha messo a punto i percorsi legati alla presenza di Dante in città.

A destra un murale che rivisita in chiave moderna e coloratissima la sua figura in occasione dell'anniversario dei 700 anni della morte



Ravenna Patrimonio Unesco. Seguendo le indicazioni del Parco del Delta, ecco le Querce di Dante, la "selva antica" in su 'lito di Chiassi" ricordata da Dante nel Purgatorio. Rientro a Ravenna, per il Museo Classis, una recente e innovativa area espositiva che narra la storia di Ravenna e della vicina Classe, frutto del recupero dell'ex zuccherificio.

Itinerario 2 - Percorso delle due Capitali: capitale d'Italia e capitale dell'Impero Romano d'Occidente

L'itinerario parte dalla stazione di Firenze, percorre per la parte Tosco-Romagnola il tracciato della 100 km del Passatore e poi prosegue, da Faenza a Ravenna, lungo l'argine del fiume Lamone. Si attraversa il Parco delle Foreste Casentinesi, il Parco della Vena del Gesso e il Parco del Delta del Po. Su questo percorso "base" si innestano varianti di straordinario interesse come la "Corolla delle Ginestre" all'altezza di Brisighella e le ciclabili litoranee che si incontrano una volta giunti a Ravenna, collocata lungo il percorso Adriabike che porta, verso nord, fino a Capodistria, oppure, verso sud, a Cervia. Un'altra bella alternativa infine è raggiungere Cesena lungo l'argine del fiume Savio, chiudendo così il "Gran Tour della Romagna".

I percorsi sono descritti su www.fiabravenna.it e www.tourer.it





TERRITORIO

I tesori rurali nascosti dell'altopiano delle Murge

Tratturi, vie rurali e la Ciclovia dell'Acquedotto pugliese al centro di un'esperienza che la bici può valorizzare nella sua ricchezza. La centrale idroelettrica di C.da Battaglia gioiello da riscoprire. La proposta di **Fiab Villa Castelli Trulli e Olivi Secolari**.

"I tesori rurali nascosti" sono l'esempio di come l'uomo sia riuscito ad adattarsi in questo lembo di terra tra la valle d'Itria e il confine con la soglia Messapica per il controllo del territorio prima e successivamente per la sopravvivenza.

Il complesso sistema di vie rurali e tratturi che si interseca in questo tratto lungo l'imponente struttura della ciclovia dell'acquedotto pugliese è caratterizzato dalla presenza di canali, fogge, vecchie cisterne per la raccolta di acqua piovana e segni della transumanza, a rappresentare il complesso sistema naturale e antropico di raccolta e conservazione dell'acqua, prima e dopo la costruzione dell'Acquedotto pugliese.

Le diramazioni della Ciclovia dell'Acquedotto sono un susseguirsi di sterrati a servitù delle piccole contrade dell'area rurale dei comuni attraversati, questo fa sì che con il periodo tutto si trasformi, le fioriture cambiano in continuo e l'aspetto del bellissimo giardino che attornia la ciclovia si

presenti meravigliosamente differente in base al periodo delle stagioni. La natura fa ancora il suo corso e con il ciclo delle stagioni il bello di questa esperienza a pedali è anche quello di scoprire quanto si può attingere dalla nostra terra: una zona definita arida e

IL CICLO DELLE STAGIONI ESALTA UNA TERRA INGIUSTAMENTE CONSIDERATA SOLO ARIDA E SECCA



secca ha un'immensità di ricchezze naturali tipiche della macchia mediterranea che da sempre i nostri antenati hanno utilizzato come rimedio naturale o come prodotti biologici o addirittura in tempi di carestia per sfamarsi.

Il canale principale in questi luoghi viene custodito in un'area naturale immersa tra maestosi e imponenti ulivi

■ Tratturi, muri a secco e vecchie cisterne costituiscono un ambiente unico per il suo valore ambientale e antropologico. A sinistra la centrale idroelettrica di C.da Battaglia, uno dei simboli di Villa Castelli.

secolari, dove ogni singola "pietra" è un racconto, dove ogni singolo elemento è collocato a memoria del passato e a suscitare la passione per la conoscenza di questi luoghi fatti di storia e leggende, e da cui fanno capolino **due strutture idrauliche** che caratterizzano il nostro territorio, la casa cantoniera di Monte Fellone (tratto terminale del canale principale Acquedotto Pugliese) e la centrale idroelettrica di C.da Battaglia. Un suggestivo scenario caratterizzato da un'imponente "salto dell'acqua" che nel suo contesto più esclusivo e silenzioso oltre a tracciare un panorama mozzafiato come uno spettacolo su un palcoscenico è il simbolo indiscusso della nostra Villa Castelli.

Un vero tesoro nascosto che la natura preserva gelosamente.

MELEGNANO

C'era una volta la via Emilia, oggi c'è la superciclabile

Arteria di collegamento fondamentale fin dai tempi dei Romani è diventata un asse importante per la mobilità alternativa all'auto grazie ai finanziamenti pubblici che i Comuni hanno saputo sfruttare.

La via Emilia, una strada che tutti conoscono perché legata ai fasti dell'Impero Romano.

Si tratta di una strada nazionale di grande importanza per i collegamenti dei territori da Rimini a Milano che però, nel corso dei decenni, si è profondamente modificata nella struttura e nel tracciato.

Come tutte le strade di rilevanza nazionale, la Via Emilia aveva – e in qualche caso ancora ha – le caratteristiche di una grande arteria che accoglie flussi di traffico importanti. Nel corso degli ultimi decenni, tuttavia, le città attraversate da questa arteria si sono spesso sviluppate **inglobandola nel tessuto urbano**, lasciandone inalterate le caratteristiche di grande viabilità.

Molti comuni, per dare maggior sicurezza e salubrità ai cittadini che abitano lungo questa arteria, hanno provveduto a modificarne la struttura trasformandola a tutti gli effetti in una strada comunale a servizio della città, spesso deviando anche gran parte del traffico di attraversamento (come a San Donato Milanese).

La pandemia ha costretto tutte le amministrazioni pubbliche a fare i conti con nuove necessità di mobilità, ad esempio per evitare di affollare i mezzi pubblici, e molti sindaci e sindache hanno compreso

che la bicicletta poteva essere una soluzione rapida ed efficace per dare opportunità di mobilità alternativa ai propri cittadini. Nel cambio di visione hanno avuto un'importanza vitale i finanziamenti pubblici messi a disposizione dei Comuni, risorse espressamente dedicate a interventi per la mobilità ciclistica.

Il comune di Melegnano, attraversato dalla via Emilia da nord a sud per circa 2 km, ha saputo approfittare di questa concomitanza di eventi per dare soluzione al tema della via Emilia che, per Melegnano, è una vera e propria frattura che separa un pezzo di città dal nucleo più centrale e il ruolo di Fiab è stato determinante per fronteggiare le polemiche di alcuni, come sempre inevitabili in questi casi.

L'intervento di riqualificazione, realizzato da **Valerio Montieri** uno dei tecnici Fiab, ha così ricucito un pezzo di città e restituito sicurezza negli spostamenti a piedi: l'abbassamento della velocità a 30 km/h, garantita da una serie di passaggi pedonali rialzati, dal restringimento della carreggiata e dalla realizzazione delle corsie ciclabili, ha reso la via Emilia più simile a ciò che deve essere, una strada di viabilità comunale. Questo intervento ha aperto la "strada" a un'idea che Fiab Melegnano promuove fin dal 2015, quando un gruppo di "sognatori e sognatrici in bicicletta" di **Fiab Forlì** la percorse fino a Milano per sollecitare l'attenzione dei territori sulla possibilità di realizzare "la ciclabile della via Emilia". La nostra associazione accompagnò questo gruppo da Melegnano a Milano, incontrando gli amministratori pubblici di S. Giuliano, San Donato e Milano: oggi, queste

■ La via Emilia è stata nel tempo inglobata nel tessuto urbano, pur mantenendo le caratteristiche di grande viabilità.



SI LAVORA AL PROGETTO
DI UN COLLEGAMENTO
DA MELEGNANO A MILANO





amministrazioni, insieme alla Città Metropolitana di Milano, hanno dato vita a un accordo di programma per lo studio di fattibilità di una “superciclabile” di collegamento Melegnano-Milano Stazione Rogoredo: una strada storica che richiama i fasti dell’impero romano può diventare una “moderna grande opera” che oltre a offrire una nuova possibilità di mobilità verso Milano può cambiare profondamente le abitudini delle persone aprendo la strada – è proprio il caso di dirlo – ad altri progetti simili e dare concretezza a parole come “economia sostenibile” dei territori.

■ Gli interventi di riqualificazione hanno cucito e reso più sicuri gli spostamenti in bici e a piedi a Melegnano. Sotto, “i sognatori e le sognatrici” di Fiab Forlì che nel 2015 con una storica pedalata avevano sollecitato l’attenzione delle amministrazioni locali sull’importanza di una Ciclabile della via Emilia.

Come qualsiasi intervento per la ciclabilità, anche la nostra via Emilia ha avuto il suo strascico di polemiche, ma a noi piace vedere i lati positivi di questa iniziativa: a volte i sogni possono diventare reali, bisogna crederci e lavorarci, anche contro i tanti che cercano di smontarli.

Da Milano all’Emilia-Romagna

Partendo da Milano sud, la via Emilia si snoda nei comuni di San Donato, San Giuliano per poi arrivare a Melegnano e, proseguendo verso sud, si può raggiungere la città di Lodi. La via Emilia era quindi un’importante strada di collegamento tra Milano e il sud, verso l’Emilia-Romagna. In questi anni, però, nella nostra zona sono state realizzate numerose opere viabilistiche che permettono di bypassare le città: oggi quindi la via Emilia, anche nel tratto di Melegnano, ha un carico di traffico molto alleggerito.



Cittadini europei d'accordo: solo auto elettriche dal 2030

Stop alle auto a benzina e diesel dopo il 2030. Il 63% dei cittadini di 15 città europee (10.500 in totale) interpellati dai sondaggisti di YouGov chiede che da quella data possano essere messi in vendita solo veicoli a emissione zero. In tutte le 15 città (Londra, Birmingham, Madrid, Barcellona, Milano, Roma, Amburgo, Berlino, Parigi, Lione, Bruxelles, Anversa, Varsavia, Cracovia e



Budapest) la maggioranza favorevole alle e-car è netta (dal 51% al 77%) ma il sostegno è maggiore tra gli abitanti delle città che hanno sofferto di Covid-19. Di coloro che sono stati infettati o avevano una persona infetta vicino a loro, il 66% sostiene la misura, rispetto al 56% di coloro che non conoscono nessuno infetto o non lo ricordano. Diversi studi hanno evidenziato possibili collegamenti tra inquinamento atmosferico, di cui il trasporto su strada è la causa principale, e una maggiore mortalità correlata al Covid.



In treno il viaggio è più green

Viaggiare in treno resta la modalità di trasporto passeggeri più rispettosa del clima in Europa, rispetto all'auto o all'aereo. La conferma arriva dal **Transport and Environment Report 2020**, pubblicato dall'Agenzia europea dell'ambiente. Secondo i dati Aea, i trasporti hanno rappresentato il 25% delle emissioni di gas a effetto serra dell'Ue nel 2018. Le emissioni provengono principalmente dal trasporto su strada (72%), mentre il trasporto marittimo e il trasporto aereo rappresentano rispettivamente una quota del 14% e del 13% delle emissioni. Il treno incide per lo 0,4%.

L'impatto delle emissioni del trasporto aereo calcolato sui chilometri per passeggero, ricorda Aea, è molto elevato ma viaggiare con un'auto a benzina o diesel, soprattutto da soli, può essere più dannoso per il clima.

TRASPORTO SU STRADA, 88% A CARBURANTE FOSSILE

Il trasporto su strada mostra un aumento delle emissioni di gas serra del 3,9% rispetto al 1990, arrivando a rappresentare nel 2019 circa il 92,6% delle emissioni del settore trasporti totali e il 23,4% delle emissioni nazionali totali di Co2 equivalente. Lo rileva una ricerca dell'Ispra che mette in luce come, nonostante negli anni più recenti ci sia stato un maggior ricorso alle alimentazioni alternative, queste non assumano ancora un peso rilevante sul totale. Nel 2019 il peso preponderante è ancora dei carburanti fossili: in particolare i consumi di gasolio e benzina rappresentano circa l'88% del consumo totale su strada. Nel 2019 il trasporto su strada è la principale fonte di emissione di ossidi di azoto, con il 40,3 % del totale emesso a livello nazionale, nonostante dal



1990 registri una riduzione del 74,6%. Le emissioni di particolato fine derivanti dal trasporto stradale dal 1990 al 2019 si riducono del 73,5%, rappresentando nel 2019 il 10,1% del totale emesso a livello nazionale. Riguardo al monossido di carbonio, dal 1990 le emissioni si riducono del 92,1%, rappresentando nel 2019 il 18,7% del totale emesso a livello nazionale. In termini di emissioni di Co2, quelle da trasporto su strada dal 2019 al 2030 diminuiranno del 39% passando da circa 97 a 59 milioni di tonnellate, con un ulteriore ribasso al 2050, fino a raggiungere 22 milioni di tonnellate.

UN MANUALE D'USO PER MOBILITY MANAGER

New job in crescita sull'onda del decreto Rilancio e delle esigenze di nuova mobilità indotte dalla ripresa dopo la pandemia, il mobility manager è in realtà una figura di lungo corso, introdotta nel nostro ordinamento nel 1998 a seguito degli impegni presi con la ratifica del Protocollo di Kyoto. Non aveva, sinora, un manuale d'uso formativo cui appoggiarsi



per il proprio operato: lo trova oggi in *Mobility management e mobilità ciclistica*, scritto da Raffaele Di Marcello e pubblicato da Homeless Book (166 pagine, 13 euro). Di Marcello, membro del Centro Studi Fiab, imposta alla corretta gestione del piano degli spostamenti casa lavoro, e orienta nella babele delle normative che toccano la mobilità ciclistica (fino alle ultime modifiche del Codice della strada) e del tessuto di politiche, finanziamenti e incentivi regionali che favoriscono bike to work e bike to school (università compresa). Il tutto sempre avendo in mente il ruolo del mobility manager nel più ampio quadro della sostenibilità ambientale: o, per usare un termine alla moda, della 'transizione ecologica'.

2020 tra luci e ombre: più ciclabili ma anche più smog

Se durante il primo lockdown il miglioramento della qualità dell'aria è stato evidente, nella seconda metà dell'anno l'inquinamento atmosferico è tornato, di pari passo con il traffico veicolare, quasi ai livelli di inizio 2020. È uno degli elementi focalizzati da *Mobilitaria 2021*, il report annuale di Kyoto Club e Istituto sull'Inquinamento Atmosferico del Cnr (Cnr-lia) che analizza la qualità dell'aria e i provvedimenti in tema di mobilità delle città italiane dell'anno appena passato. Lungo il corso del 2020, in molte hanno superato almeno 35 volte il limite giornaliero di Pm10 stabilito dalle direttive Ue sulla qualità dell'aria. **La situazione più critica** si riscontra a Torino con 98 superamenti, Milano con 90, Venezia con 88, Napoli con 57 e Cagliari con 38; anche Bologna e Roma, dopo rispettivamente due e tre anni tornano a superare il limite. **Buone notizie** arrivano dal fronte della mobilità sostenibile. La crescita del numero delle biciclette in città, in risposta alla pandemia e ai pericoli da contagio sui mezzi pubblici ha spinto molte amministrazioni ad aumentare le corsie riservate: Torino (+ 11 km), Milano (+ 67), Venezia (+18), Bologna (+ 16), Genova (+25), Roma (+ 33), Palermo (+ 4), Cagliari (+ 11). Lo studio evidenzia poi come il 2020 sia stato l'anno d'esordio della micromobilità, con la comparsa di nuovi mezzi per gli spostamenti cittadini, primi fra tutti moonopattini e hoverboard che sono sempre più presenti sulle strade. Dall'altra parte, si segnala una diminuzione dell'utilizzo del car sharing in quasi tutte le città, a differenza del bike sharing che, in sostanza, ha mantenuto le posizioni.



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

natural 1

RUBRICHE
News Alimentazione & Nutrizione
International news
Storie di piante

COSMESI
I prodotti cosmetici in Albania

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

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

NUTRACEUTICA
Probiotici nelle diete intestinali e patologie dermatologiche

www.natural1.it

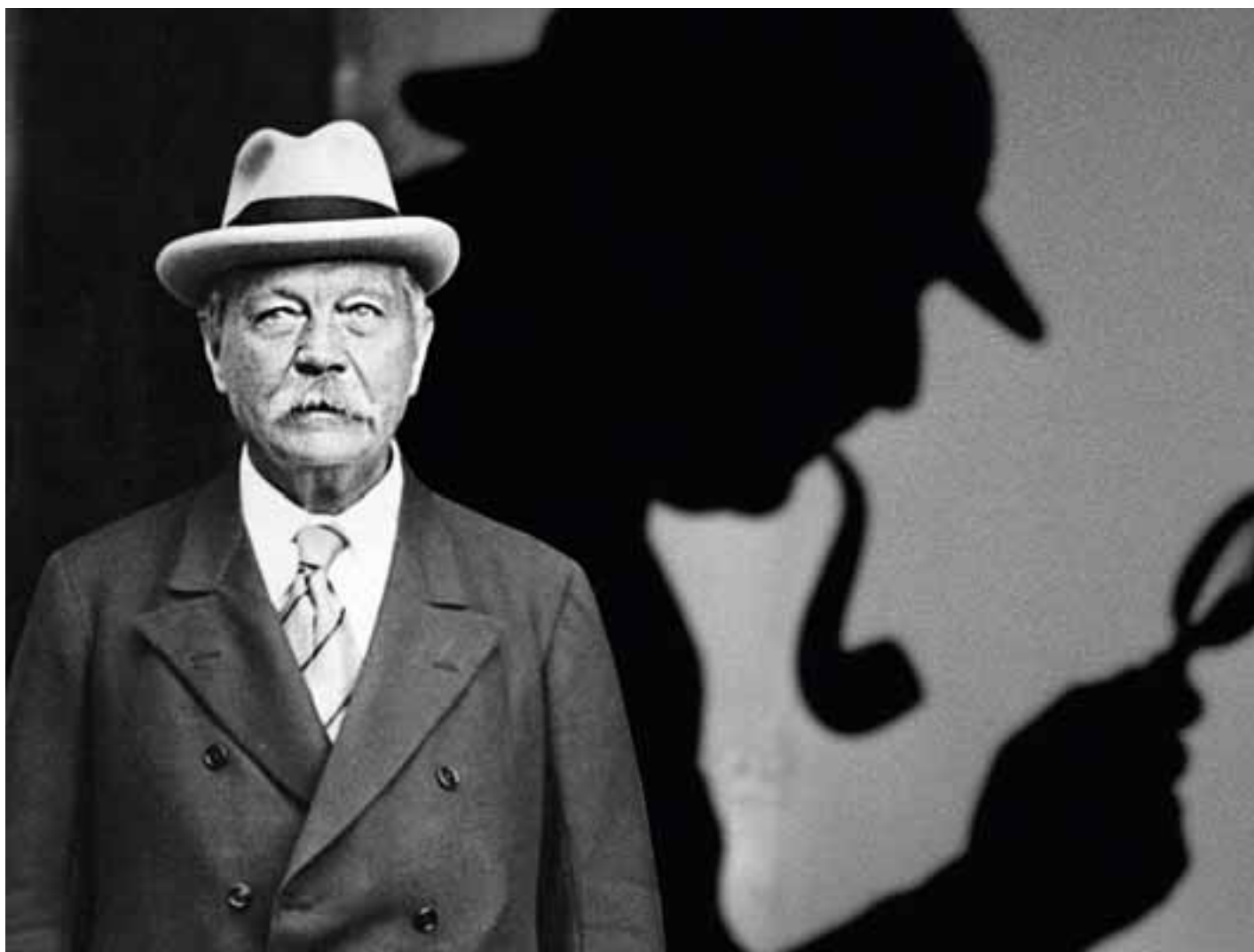
Gennaio - febbraio 2021 ANNO XXI - N° 199

Ricerca
Fitoterapia
Nutraceutica
Cosmetica naturale
Micoterapia
Risorse marine
Veterinaria

Aggiornamenti
Tecnici
Scientifici
Normativi

abbonamenti@natural1.it
Sfoglia la rivista on line!

www.natural1.it



Il ciclista detective

Arthur Conan Doyle era uno sportivo praticante e un grande appassionato di bici. Che compare spesso nei suoi romanzi. E che aiuta anche Sherlock Holmes a risolvere i casi più intricati.

È l'ossigeno della bicicletta ad aver creato Sherlock Holmes, il detective più famoso del mondo. Mentre pedala, Conan Doyle osserva. Fotografa. Non guarda, vede. È attento al particolare. Elabora. Collega. Deduce. E dona queste qualità al suo personaggio. Nella storia della letteratura Arthur Conan Doyle è l'inventore del giallo, ma è anche un grande scrittore d'avventura e di fantascienza. Nel 1887 pubblica *A Study in Scarlet* (Uno studio rosso), il primo romanzo con Sherlock Holmes, il segugio infallibile.

MEDICO SALUTISTA

Doyle è un medico scozzese, nato ad Edimburgo il 22 maggio 1859, secondo di dieci figli. Agli inizi del 1885 viene chiamato per un consulto su un caso sospetto di meningite. Ospita il paziente, John Hawkins, 25 anni, a casa sua. Il male si rivela incurabile e John muore. Quell'evento infausto permette a Doyle di conoscere Louisa, sorella di John. Si innamora. In aprile si fida e il 6 agosto 1885 si sposa.

Doyle ha 26 anni, Louisa, soprannominata Touie, 28. Vivono felici. Hanno due

figli: Mary, nel 1889, e poi Kingsley, nel 1892.

Doyle è un ciclista appassionato e uno sportivo. Esuberante, pratica cricket, football, boxe, poi, oltre al biliardo, anche sci e, infine, motociclismo. Per lui lo sport è la via della salute. Poiché quella di Louisa è fragile, per fortificarla, nel 1891, Doyle compra un tandem tricycle, con cui scorrazza con lei nei dintorni di Londra. Via, nel vento, nella brughiera.

Sul triciclo Louisa pedala, ma spesso usa il posapiedi per riposare. Indossa gli ingombranti abiti vittoriani. **L'atletico Doyle cerca la performance e amplia la lunghezza dei giri.** Così, dal sobborgo di Londra di South Norwood, dove vivono, vanno a Woking a casa dell'amico Milbourne, poi a Reading, dove abita la madre di Louisa, e a Chertsey, da altri amici, prima di ritornare a casa. Un percorso di 75 miglia, 120 chilometri.

Quando Louisa è troppo stanca, Doyle la rispedisce a casa in treno, mentre lui, imperterrito, continua a pedalare. «Entrambi – scrive – abbiamo trovato questo esercizio molto salutare. Non siamo mai stati così bene». L'aria, però, non è così pura: c'è già lo smog della nuova civiltà industriale. E alla latitudine di Londra la temperatura è fredda per buona parte dell'anno. Forse è proprio l'aria gelida e inquinata, ispirata pedalando, col sudore e la pioggia inglese, fatto sta che Louisa sta male. Nel 1893 le viene diagnosticata una forma grave di tubercolosi.

PIONIERE DELLO SCI

La salute della moglie è una priorità. Così nel 1892 Doyle scrive alla madre di voler portare la famiglia in Riviera. Invece va in Norvegia, dove scopre lo sci. Doyle scrive anche a Stevenson, famoso per i romanzi *L'isola del tesoro* e *Lo strano caso del dottor Jekyll e del signor Hyde*, sofferente di tubercolosi, che vive a Upolu nelle isole Samoa. Gli dice di volerlo seguire nel Sud Pacifico. Stevenson gli risponde, di essere «deliziato di vedere lui e la signora Doyle». Invece, quando le condi-



zioni di Louisa si aggravano, i coniugi Doyle abbandonano la casa e si trasferiscono a Davos in Svizzera. Lì Conan Doyle non resta inoperoso.

In Italia i primi sci comparvero solo nel 1896. Tre anni prima, il 23 marzo 1893,

NEL 1893, IN SVIZZERA, VA CON GLI SCI DA DAVOS AD AROSA. POI RACCONTA L'IMPRESA IN UN ARTICOLO STUPENDO

Doyle con i fratelli Tobias e Johannes Branger, va con gli sci da Davos ad Arosa per il passo della Furka, 2436 metri. Poi racconta la traversata su *Strand Magazine* in uno stupendo articolo. Su quella cruenta discesa scrive: «Il mio sarto afferma che l'Harris tweed non si sciupa. Questa è una pura teoria che non regge alla prova sperimentale. Il mio sarto può ora vedere molti brandelli di questo ma-



■ Arthur Conan Doyle si è cimentato, oltre che nel ciclismo, nel cricket, nel football, nella boxe, nel biliardo e nel motociclismo. Da medico, pensava che lo sport fosse la via della salute. In alto, maglione bianco, in veste da sciatore.

teriale tra il passo del Furka e Arosa». Doyle non parlerà mai dei rapporti tra l'Harris tweed e la bicicletta. Era miglior ciclista che sciatore. Dalla Svizzera Doyle torna in Gran Bretagna per una serie di conferenze, mentre Louisa resta con la sorella Emily al Curhaus Davos. I coniugi si ritrovano a Natale.

LA SECONDA VITA

Dopo due anni di Svizzera passano l'inverno in Egitto. Poi comprano una grande casa a Undershaw, a 40 miglia da Londra. Lì, il 15 marzo 1897, Conan Doyle si innamora di Jean Elizabeth Leckie. Lei ha 23 anni, lui 38. **Doyle usa la bicicletta per le sue fughe d'amore.** Fa passeggiate con Jean, va a teatro, a caccia, ai party. La invita a casa a pranzo e al tè, ma, fedele a Louisa, niente sesso. Louisa declina. Il 4 luglio 1906 si spegne. Il 18 settembre 1907 Conan Doyle sposa la bella Jean. Va in viaggio di nozze a Parigi, Berlino, Venezia, Roma, Napoli, Atene, Smirne, Costantinopoli. Ora pedala con lei sul tandem tricycle. Jean gli dà tre figli: Denis, Adrian, Lena. Dieci mesi dopo le nozze Doyle segue l'Olimpiade di Londra. Racconta la maratona sul *Daily Mail*. Vive dalla prima fila il dramma di Dorando Pietri, che, al comando, dentro lo stadio cade cinque volte. Scrive con emozione: "Grazie a Dio egli si è rialzato...". Poi con disperazione: "È finito, mi dicevo, non può più rialzarsi". Infine con amore: "Nessun antico romano fu forse così coraggioso da superare il Dorando dell'Olimpiade



del 1908". E, perentorio, conclude: "La grande impresa dell'italiano non potrà mai essere cancellata dagli archivi dello sport, qualunque possa essere la decisione dei giudici".

LA BICI NARRATA

Gli Anni Novanta vedono il boom della bicicletta, che diventa protagonista in romanzi famosi come *The Wheels of Chance* di H.G. Wells (1896), *A Bicycle of Cathay* di Frank R. Stockton (1900), *Three Men in the Bummel*, (Tre uomini a zonzo), di Jerome Keith Jerome (1900). La bicicletta, naturalmente, entra anche nelle opere di Conan Doyle. Doyle, come Wells e Zola, non la chiama hobby horse, ma machine. Non è un giocattolo, ma uno strumento per adulti, un

mezzo di locomozione. Un cavallo docile, che ti spalanca davanti il mondo.

Nel romanzo *Beyond the City* (1893) **la bicicletta di Conan Doyle è un elemento di rottura, di cambiamento sociale.**

In un sobborgo di Londra tre famiglie interagiscono tranquille: l'ammiraglio in pensione Hay Denver con signora e figlio; le sorelle zitelle Williams; il vedovo dottor Walker con due figlie in età da marito. Quella quiete viene sconvolta dall'arrivo della signora Westmacott, una vedova, e di suo nipote Charles. La donna è una ciclista e una fiera femminista. La sua bici non è solo un mezzo di trasporto, ma è un simbolo di emancipazione. Le sue concezioni progressiste cozzano contro la filosofia tradizionale dell'ammiraglio Hay Denver. Ma Mrs. Westmacott, con la forza delle idee, lo convince a riconsiderare il ruolo della donna nella società. Mentre Charles e Ida, figlia di Mrs. Walker, in un viaggio su un tandem tricycle, si innamorano e da individui diventano una coppia pronta ad affrontare la vita.

■ A fianco, Conan Doyle con la prima moglie in sella al tandem tricycle che lo scrittore acquistò nel 1891. A destra, l'adattamento televisivo di *The adventure of the solitary cyclist* e Dorando Pietri all'arrivo della maratona olimpica.



Conan Doyle sa tutto della bicicletta. Sfoggia questa cultura in *The adventure of the Priory School*. Quando il giovane Lord Saltire, 10 anni, figlio del ricchissimo duca di Holderness, è rapito dall'esclusiva Priory School, i sospetti cadono sull'insegnante di tedesco Herr Heidegger, che è scomparso con la sua bicicletta. Sherlock Holmes, però, trova una traccia con l'impronta dei pneumatici.



La studia e dice a Watson: «Conosco 42 diverse impronte di pneumatici. Questo, come vedi, è un Dunlop, con una toppa sulla copertura esterna. Gli pneumatici di Heidegger sono Palmers e lasciano strisce longitudinali. Quindi questa non è la traccia di Heidegger». **Holmes riconosce la direzione della bici dalla diversa profondità delle impronte dei due pneumatici:** la ruota posteriore lascia un segno più profondo.

Continuando la ricerca nella parte paludosa della brughiera, trova una diversa traccia di bicicletta. Lancia un grido di gioia. Riconosce un Palmer. Heidegger è passato di lì. Segue la traccia. Trova tra i cespugli una bicicletta con i Palmer, un pedale piegato, imbrattata di sangue. Poco discosto, ecco il corpo di Heidegger, ucciso da un terribile colpo in testa. Holmes risolve il caso. Heidegger aveva seguito il bimbo per proteggerlo. Il suo assassino è stato ingaggiato da Wilder,

DOPO IL 1890 LA BICI È PROTAGONISTA DI ROMANZI FAMOSI ED ENTRA NELL'OPERA DI CONAN DOYLE

il segretario del duca, di cui in realtà è figlio illegittimo, che cerca di ricattare il padre per avere la sua fortuna.

Doyle è già Sir quando pubblica *The adventure of the Solitary Cyclist* (1904). Protagonista è Violet Smith, una donna che va in bicicletta a trovare la madre, e che, ogni volta, è **seguita da un uomo misterioso dalla barba nera in bicicletta**. La storia è complessa e anche drammatica. Sherlock Holmes scopre che è in ballo un'enorme eredità e risolve il giallo.

IL DOYLE PENSIERO

Conan Doyle ama la bicicletta. Ci lascia un buon consiglio: «When the spirits are low, when the day appear dark, when work becomes monotonous, when hope hardly seems worth having, just mount a bicycle and go out for a spin down the road, without thought on anything but the ride you are taking». (Quando il morale è basso, quando la giornata appare buia, quando il lavoro diventa monotono, quando la speranza sta evaporando, monta in bici ed esci sulla strada a fare un giro, senza pensare ad altro che alla pedalata che stai facendo).





La finestra sul cortile

Bagno di folla e specchio di un'epoca, **la punzonatura** aveva i suoi riti e i suoi set d'elezione. Tra questi il chiostro della storica sede milanese della Gazzetta.



di **Giuseppe Castelnovi**

Alla parola punzonatura, nell'Enciclopedia Treccani si legge: *"Nello sport del ciclismo, operazione ufficiale, prescritta in passato prima di ogni corsa, consistente dell'applicazioni di speciali piombini al telaio e alle ruote, affinché il corridore non possa (tranne che nei casi previsti dai regolamenti di gara) cambiare queste tre parti della bicicletta"*. Oggi è una fredda rassegna che i corridori eseguono spesso di malavoglia, costretti da un protocollo che accontenta soprattutto lo sponsor. Una volta era un rito, momento magico per vedere da vicino l'idolo, applaudirlo, toccarlo o anche soltanto sfiorarlo. E l'ultimo romantico palcoscenico ad aver ospitato per decenni il



■ In apertura, ciclisti in parata verso la punzonatura: al centro dell'immagine, Fausto Coppi, che nella foto qui a fianco controlla la propria bici. Qui sopra, e in alto a destra, grappoli di tifosi all'appuntamento con i loro beniamini.

rito della punzonatura è stato il cortile della *Gazzetta dello Sport* a Milano.

L'ABITO DELLA FESTA

Il 18 marzo 1937, vigilia della trentesima Milano-Sanremo. Senza enfasi né retorica la *"Gazzetta"* sottolinea la prima volta del cortile come sede di punzonatura: *"in via Galilei, alla sede del nostro giornale, presso il quale essi hanno trovato uno spazioso marciapiedi su cui hanno potuto riunirsi ed accalcarsi senza tirannia di spazio, senza l'ossessione degli scampanellii di tram..."*.

E L'appuntamento con le punzonature apre l'epoca d'oro del cortile. Quel via-vai di corridori, quella folla curiosa lungo via Galilei e sul terrapieno delle Varesine,

«IL VIAVAI DI CORRIDORI, QUELLA FOLLA CURIOSA LUNGO VIA GALILEI E SUL TERRAPIENO DELLE VARESINE»

hanno legato il cortile alla storia del ciclismo, Alfredo Martini lo ricorderà così: *“Quando si andava in via Galilei per la punzonatura vestivamo quasi tutti il miglior abito, con camicia e cravatta. Per noi si trattava di una cerimonia importante e lo facevamo soprattutto per il rispetto della gente. Entrare nel cortile della Gazzetta per noi era come per un cantante salire sul palcoscenico della Scala. Lì c'era il mondo”*.

SPECCHIO DI UN'EPOCA

Nello stesso cortile di via Galilei, l'occhio critico di Orio Vergani condiscende la sua penna con un pizzico di sarcasmo nell'offrire ai lettori del *Corriere della Sera* una punzonatura spogliata di retorica. *“Superstite di tempi diffidenti – scrive nel 1938 – in cui, oltre che alla macchina si mettevano i punzoni addirittura anche ai corridori, forse perché non si facessero sostituire in corsa da qualcuno più forte, la punzonatura resiste ai tempi nuovi [...] rito che mobilita, prima di ogni grande corsa, un gruppetto di ‘specializzati della punzonatura’, piccoli uomini di mezza età che non hanno mai corso”*.

Dopo la guerra, i giornali d'informazione scatenano le loro grandi firme per raccontare, attraverso il Giro, l'Italia che



provava a risollevarsi. Così, un paio d'ore di cortile sono più che sufficienti a Indro Montanelli per il suo debutto al Giro del '47. Il cortile fa da palcoscenico, i corridori da attori, la gente assiepata sotto i platani di via Galilei fa da coro: *“La burocrazia del Giro è composta di veterani del pedale, i grandi vinti della battaglia contro l'adipe. [...] Personaggi importantissimi con bracciali misteriosi e inquietanti cuciti sulla manica, con occhiali a stanghetta e sudatissime chiome rade, fendevano la folla dei corridori con la stessa indaffarata autorevolezza con cui gli ‘estancieros’ della pampa fendono le mandrie dei bufali”*.

Gli fa eco Vasco Pratolini, con quella sua prosa più vicina al neorealismo dei film dell'epoca: *“Oggi, alla punzonatura, la folla che sostava da ore sotto il sole e nell'attesa saccheggiava le bancarelle di cicligie, di nespole, di fichiseccchi, disposte lungo la facciata della Gazzetta, quando all'orizzonte si è profilato Coppi l'ha investito a valanga e portato in aria”*.

VISIONE POETICA

Prima di Montanelli e di Pratolini, un poeta – Alfonso Gatto – aveva affrontato già nel 1946 l'avventura del Giro. Il cortile, come una maliarda seduttrice, sembra stregarlo. Si guarda attorno e scopre la gioventù che, uscita alla meno peggio dalla guerra, cerca una luce di speranza dietro l'angolo, qualsiasi angolo. È la felicità incosciente dell'innocenza, quell'armonia perfetta fra essere e sentire, e fra sentimento ed espressione, che una volta finita l'infanzia, Gatto ha cercato nella poesia e ora cerca anche nello sport che appassiona gli uomini. Così, Gatto si rivolge ai ragazzi che fanno ala alle strade del Giro, eleggendoli a suo pubblico ideale: *“Arrivederci, cari ragazzi di Milano. Un vostro compagno di quarta ginnasio mi ha fermato sulla porta della grande stazione della fantasia ove nasce il vostro roseo giornale, per dirmi: ‘Mi porti almeno dentro a vedere com'è fatto’ [...] Quel ragazzo, entrando con me, ritrovava un sogno, il suo mondo messo insieme a pezzo a pezzo col ricordo e con la fantasia. Egli vedeva anche con gli occhi dei suoi compagni che erano rimasti fuori e che lo chiamavano a nome dalla palizzata della ferrovia”*.

IL DISTACCO

E si arriva al 1960, l'anno dell'Olimpiade di Roma. In ossequio all'evento, la corsa rosa cambia il luogo di partenza e il giornale rosa chiede alla sensibile penna di Bruno Raschi il distacco dal familiare cortile: *“Il Giro va a nascere quest'anno lontano dalla sua solita culla, da quella specie di rustico foyer ch'è il nostro e il suo cortile”*. È la fine di un'epoca, di cui oggi non resta che una targa accanto al cancello del civico 5 di via Galilei.





Nel blu dipinto di blu

■ (foto di Abu Wahed Nurul Momen Talukdar – concorso 24 scatti bike promosso da Aeneis 2000 – X edizione)



**A contatto con la natura
a D I S T A N Z A
da tutto quello che non vuoi**

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

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



@jonasvacanza | tel. 0444 303001

jonas.it

GranCanaria

#GranCanaria #tantodavivere




GranCanaria

 [grancanariainitalia](#)
 [turismogc](#)
 [visitgrancanaria](#)

www.grancanaria.com | www.grancanaria.com/blog