

DUE RUOTE DI FELICITÀ

Lo città. Per sport, in vacanza. È amoro
tra gli italiani e la bicicletta. Perché
è comoda, fa bene alla salute. Migliora
l'ambiente. I numeri confermano il boom

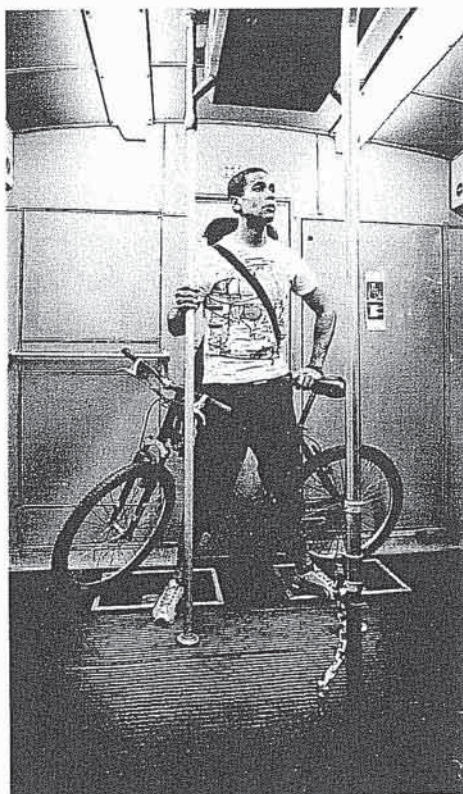
DI VERONICA ULIVIERI - FOTO DI CARLO RAMERINO PER L'ESPRESSO

Sarà per quell'aria sbarazzina che si porta dietro e la sensazione di libertà che regala. Sarà perché è comoda e veloce. Economica e salutare. Ecologica e silenziosa. La bicicletta sta tornando di gran moda anche in Italia, Paese da sempre poco attento ai bisogni dei ciclisti.

Dal 2001 a oggi, complici la crisi economica e una più profonda coscienza ambientale, l'utilizzo delle due ruote per gli spostamenti quotidiani nei giorni feriali è più che triplicato: secondo una recente indagine di Legambiente, gli utilizzatori abituali (almeno per tre o quattro volte alla settimana) sono passati dal 2,9 per cento nel 2001 al 9 per cento di oggi. A questi si aggiunge un altro 14 per cento di utilizzatori saltuari (una o due volte alla settimana). In tutto fanno più di 11,5 milioni di persone, spinte da motivazioni diverse: per gli adulti è soprattutto un fatto di salute (64 per cento), mentre anziani e giovani vedono nella due ruote il miglior mezzo per trascorrere il tempo libero (42

e 33 per cento). Per il ciclista urbano che va meno di fretta, studente o pensionato, la bici è il mezzo ideale per riappropriarsi della strada, su cui auto e scooter la fanno da padroni.

L'antropologo francese Marc Augé, autore di "Eloge de la bicyclette" (in italiano "Il bello della bicicletta", Bollati Boringhieri), lo chiama «il nuovo umanesimo dei ciclisti», in cui la bici, permettendo di rallentare i ritmi di vita, diventa simbolo di una nuova «utopia urbana». Peccato che in Italia la vita dei ciclisti urbani non sia così facile. «Mancano i servizi, a partire dai parcheggi sicuri vicino alle stazioni ferroviarie. Spesso, infatti, non si usa la bici proprio per la paura di un furto», spiega Antonio Dalla Venezia, presidente di Fiab, la Federazione italiana amici della bicicletta. Ma più in generale, «in Italia non ci sono una politica nazionale della ciclabilità e risorse degne di questo nome. L'ultima legge di finanziamento delle piste ciclabili risale al 1999». Il risultato è una diffusione non omogenea delle due ruote lungo la Penisola, con eccellen-



ze note al Nord, soprattutto nei medi e piccoli centri, e decine di cattivi esempi al Centro-Sud e in alcune grandi città: se, infatti, a Reggio Emilia ci sono quasi 35 metri ciclabili per abitante, il numero scende a 2,5 a Roma, 1,8 a Milano e zero a Nuoro e Isernia. Di fronte a città dove il cicli-



A SINISTRA: CICLISTA NELLA METROPOLITANA DI MILANO. SOPRA: IN BICI NEL PARCO DEL TICINO

sta è un intruso, ci sono amministrazioni locali più attente. A Bologna è stata creata ai semafori una zona di attesa riservata ai biker, che così sono più sicuri e allo scattare del verde sgombrano prima l'incrocio. A Bolzano è nato un marchio che contrassegna tutti i luoghi, i servizi e le iniziative per i ciclisti, e a Padova più della metà delle roatorie hanno una corsia riservata alle biciclette. Un mattoncino è stato posato anche in Puglia, dove in Consiglio regionale è approdata una proposta

di legge per favorire gli spostamenti sulle due ruote: si prevede, tra l'altro, che la Regione non finanzia la costruzione di strade o roatorie che non abbiano anche infrastrutture per i ciclisti. Un segno chiaro dell'amore ritrovato tra italiani e bicicletta è il successo, quest'anno, di tutte le iniziative a favore delle due ruote. Bicincittà, per esempio, ha coinvolto, secondo Uisp, 80 mila persone, 20 mila in più rispetto al 2010. Spesso però sono le piccole associazioni locali, e non solo al Nord,

a lanciare le idee più curiose: dalle pedilate notturne a Napoli, ideate dai Cicloverdi (cicloverdi.it) ai ciclopranzi e al Bike to work day, nati dalle menti dei Ciclomobilisti romani (ciclomobilisti.it). E gli italiani hanno imparato ad amare anche il bike sharing, che sta pian piano approdando in tanti comuni d'Italia, da La Spezia a Bari, passando per Milano e Roma, e nelle università. Servizi sperimentali di scambio bici sono stati avviati tra il 2009 e il 2010 negli atenei di Palermo e Va- ▶

Identikit del ciclista metropolitano

Ciclisti "di scopo": la maggioranza, in gran parte donne in città medio-piccole del Centro-Nord. Usano la bici perché è comoda ed economica ([siti, brand](http://siti.brand), letture di riferimento: Ciclomobilistiforumfree.it; "Manuale di resistenza del ciclista urbano", Luca Conti, Ediciclo).

Ciclisti no oil: usano la bici come un manifesto, convinti della necessità di consumare meno petrolio e avere città più vivibili. Spesso attaccano alla bici

una targa con la scritta "no oil".

Sono riformisti, aperti al dialogo con le istituzioni ("Elogio della bicicletta", Ivan Illich, Bollati Boringhieri).

Ciclisti critici: sono i biker di "Critical mass", movimento nato dal basso che vede nella bici il punto di partenza per costruire una società più solidale. Sono i più rivoluzionari tra i ciclisti urbani ("Critical mass", a cura di Chris Carlsson, Feltrinelli).

Ruotafissati: Usano un tipo di bici senza

freni, "a ruota fissa", appunto. Per loro l'essenzialità è uno stile di vita. Hanno mezzi molto belli e ricercati, che si costruiscono da soli (Movimentofisso.it, Bicifissa.blogspot.com). Sono spesso dei ruotafissati anche i **bike messenger**, pony express in bicicletta ("Tutta mia la città", Roberto Peia, Ediciclo).

Bicisnob: Molto attenti all'estetica, fanno di tutto per distinguersi dagli altri ciclisti. Per loro, una città di ciclisti è più bella (Bicisnob.wordpress.com; "Bike snob", BikesnobNyc, Elliot; le bici Montante).

Bicietà

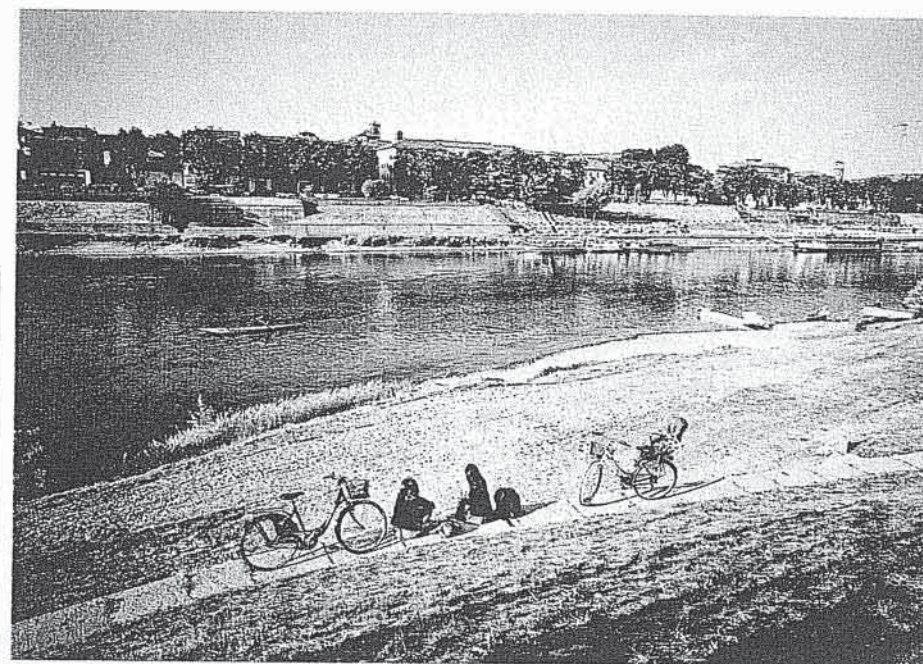


BICICLETTA MONTANTE, BRAND DI MODELLI DI ALTO ARTIGIANATO COME LA "FLORIO" DA UOMO. A DESTRA: VISTA DI PAVIA; RELAX NEL VERDE

rese e Como, mentre alla Sapienza da pochi mesi ce n'è uno autogestito dagli studenti. I numeri di quella che gli inglesi chiamano "the burn calories revolution" in Italia però sono ancora bassi: un centinaio di Comuni in tutto, per una flotta di 4 mila bici, a fronte delle 6 mila di Barcellona e delle oltre 20 mila di Parigi.

On the road

E dopo un periodo di sguardi diffidenti e ritrosia dettata dalla pigrizia, è tornato anche il feeling tra gli italiani e gli sport in bicicletta. I dati lo dicono chiaramente: se nel 2006, secondo il Coni, gli iscritti alla Federazione ciclistica italiana erano 58.291, nel 2010 sono arrivati a 67.760, superando i numeri del 1997. Cifre da sole comunque piccole, ma che descrivono una tendenza più generale: nel 2000, lo dice il rapporto "Sport e socie-



tà" di Coni e Censis, praticavano sport ciclistici 1,7 milioni di persone, diventate più di 2 milioni nel 2006 (cioè 34 volte superiori agli iscritti Fci), e che oggi, di fronte a un aumento degli iscritti federali, potrebbero essere oltre 300 mila in più. «Dal 2005 guadagniamo un migliaio di soci all'anno», spiega Davide Ceccaroni, presidente della Lega ciclismo Uisp, che conta 45 mila iscritti. Lo sport sulle due ruote per eccellenza, quello intramonta-

bile e più praticato, rimane il ciclismo su strada. È il più nostalgico, intriso di mitologia e culto degli eroi, da Coppi e Bartali fino a Pantani. Anche gli itinerari più gettonati sono quelli consacrati dal Giro d'Italia: «La leggendaria tappa Cuneo-Pinerolo, vinta da Coppi del 1949, oppure le strade sterrate, che fanno rivivere l'atmosfera di settanta anni fa, e i passi alpini, come lo Stelvio e il Mortirolo», racconta Stefano Orazzini, animatore dal

Il piacere dell'hi-tech

1. Carnielli - Bicicletta Dynamite

Una bicicletta leggera, pratica e versatile. Modello di punta della linea BMX di Carnielli, Dynamite è perfetta per chi ama lo sport ma non vuole rinunciare alla comodità. Sellino ergonomico, telaio Hi ten steel, forcella BMX profile Hi ten steel. In bianco, rosso e nero. Prezzo: 279 euro (carnielli.com; tel. 0438 912393).

2. Gore Bike Wear - Salopette Bib Tight Alp-x-Pro

Tutta la tecnologia al servizio del comfort, per gli appassionati del cross country



endurance. La salopette Alp-x-Pro di Gore Bike Wear, per donna ma disponibile anche per uomo dalla taglia S alla XXL, è studiata per chi pedala su percorsi che durano diversi giorni. La stampa in ceramica sulle cosce protegge dalle abrasioni. Taglie: 34-44. Prezzo: 159,90 euro (gorebikewear.it; tel. 800681168).

3. Napkin - Kit di emergenza 4 bike

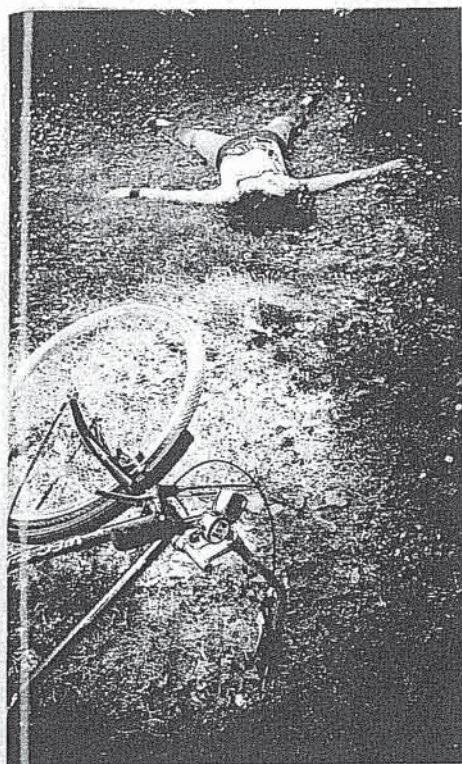
Il kit per ogni emergenza. Napkin 4 bike è composto da una trousse con maniglia, doppia cerniera, tasca porta documenti e cellulare, giubbotto ad alta visibilità, mantella impermeabile e due asciugamani. Si può legare alla canna della bicicletta. Prezzo: 34 euro (napkin.it; tel. 0544 590510).

4. Luxottica Oakley - Occhiali da sole Jawbone
Uno, dieci, cento paia di

occhiali da sole. Con Jawbone di Oakley ognuno può creare il proprio modello, coloratissimo, ideale per un'escursione in bicicletta. Bastano pochi clic per dare spazio alla fantasia e dare vita a combinazioni diverse. Completata l'operazione sul sito Internet, gli occhiali vengono consegnati a casa entro una settimana. Prezzo: da 220 euro (oakley.com; tel. 02 863341).

5. Carrera by Safilo - Casco Radius
Pensato per il ciclismo su strada, il nuovo casco Radius di Carrera by Safilo





In cerca di ispirazione

La bicicletta è un ingrediente essenziale dell'identità italiana. Lo storico inglese John Foot, in **"Pedalare, pedalare!"** (Rizzoli), racconta i miti del ciclismo, da Girardengo a Coppi e Bartali, fino a Pantani. Campioni spesso provenienti da condizioni sociali svantaggiate, che hanno saputo farsi interpreti della voglia di riscatto del Paese. Attraverso le loro avventure, Foot ripercorre la storia di questo sport e, in filigrana, dell'Italia. Al carattere magico della bici, quello capace di incantare ed entusiasmare sempre più appassionati delle due ruote, è dedicato **"The Bicycle Book"** di Bella Bathurst (Harper Collins), in cui la giornalista londinese racconta le migliori storie e le più stravaganti incarnazioni del ciclismo, passato e presente. E la tanto amata due ruote può trasformarsi anche in uno strumento di felicità, o almeno della sua

ricerca. Robert Penn, che pedalando ha fatto anche il giro del mondo, in **"Ciò che conta è la bicicletta"** (Ponte alle Grazie) racconta un appassionante viaggio, dalla California a Milano, da Portland a Coventry, per la progettazione e la costruzione della bici dei sogni. E già che c'è, pezzo dopo pezzo, coglie l'occasione per esplorarne la cultura, la scienza e la storia e narrare come ha cambiato il corso delle vicende umane. Un altro ciclo-itinerario alla ricerca della felicità è quello raccontato in **"Prendo la bici e vado in Australia"** (Ediciclo), di Francesco Gusmeri, trentaseienne partito da Brescia per realizzare la sua aspirazione. Alla fine, l'autore scopre che al traguardo non c'è la felicità così come l'aveva sperata, ma la voglia di tornare a casa per poi partire di nuovo, in sella alla sua due ruote.

V. U.

1997 di Pianetaciclismo.com. Appuntamenti obbligati sono le Gran fondo, gare con migliaia di iscritti che propongono anche itinerari non competitivi. Uno sport che si può fare, senza troppe pretese, anche spendendo poco: «Per la sola manutenzione, bastano 100 euro all'anno. Se poi si partecipa alle gare e si cambia spesso la bici, si può arrivare a spendere anche 10 mila euro». Tra i ciclisti attenti al portafoglio spopolano le bici e le

tute di decathlon, mentre i più ambiziosi si comprano la due ruote American style, preferibilmente Trek o Cannondale, e l'abbigliamento made in Italy, Santini o Castelli. Meno epico e più autarchico è il mondo della mountain bike, arrivata in Italia nel 1985 con il leggendario modello Rampichino della Cinelli e oggi declinata in decine di specialità, dal Cross country al Downhill. «I miti ci sono, per esempio Paola Pezzo, vincitrice di due ori

olimpici, ma la pratica quotidiana si nutre soprattutto dell'impresa dell'amico o del vicino di casa», racconta Piergiorgio Rivara, 42 anni, che va in bici fuori strada dal 1989 e gestisce il sito Bikemonkey.it. La compagnia è uno degli elementi essenziali di questo sport: è agli amici che si mostrano la bici tirata a lucido per il sabato pomeriggio, preferibilmente Specialized o Scott, e le ultime scarpe della Five Ten. Prima di com- ▶

è dedicato a ciclismo professionale e agonismo. È costruito con la tecnologia Atf (Alu Tech Frame), che prevede l'utilizzo di una struttura in alluminio, e pesa solo 250 grammi. Nei colori bianco-rosso, bianco-argento, grigio, nero-grigio scuro. Prezzo: 165 euro (carreraworld.com; tel. 049 6895111).

6. Tissot - Orologio Racing Touch
Funzionalità hi-tech ed estetica contemporanea. L'orologio Tissot Racing Touch è il compagno ideale per chi pratica tutti gli sport, compresi quelli sulle due

ruote. Dotato di tecnologia tattile, dispone di tutte le funzionalità cronografiche, di un registro per dati e risultati personali e di due indicatori per il countdown. Prezzo: 480 euro nella versione in caucciù (tissot.ch; tel. 02 575971).

7. Ziener - Guanti da trekking Colt
Ergonomici ed elastici, i guanti da trekking neri e azzurri Colt, pensati per l'uomo, possiedono un grip che assicura una presa efficace a ogni curva. Il tessuto è dotato di piccoli forellini per la ventilazione; il sistema Shock Gel di protezione

assorbe invece le vibrazioni. Prezzo: 19,99 euro (ziener.com; tel. 0471 847744).

8. Gazelle - Bicicletta Cabby
L'olandese Gazelle presenta Cabby (importata in Italia da Noord), per portare con sé i bambini in città e fuori porta. Lo sterzo della bici è realizzato con un'asta che passa sotto a un cassone in tela, dotato di una panchetta con cinture di sicurezza per ospitare fino a tre bimbi. Prezzo: da 1699 euro (gazelle.nl; tel. 0444 1620007).

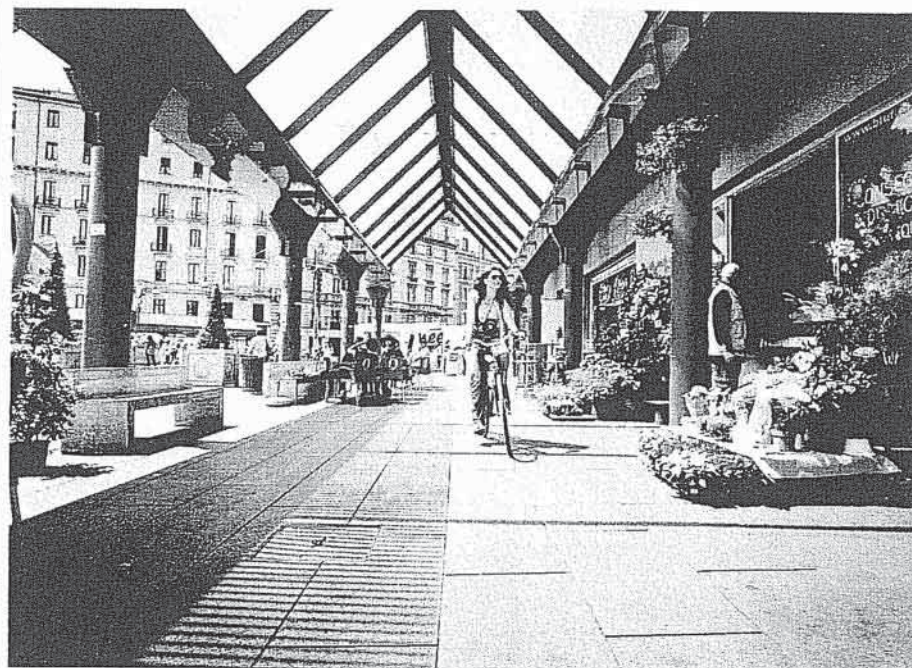
Emanuele Coen



Fateci strada

Le Ciclofficine, spazi autogestiti dove si riparano le vecchie biciclette e si ripensa lo spazio urbano, sono il vero cuore della battaglia per luoghi più "pedalabili". In Italia ce ne sono almeno una trentina, otto solo nella capitale (ciclofficinepopolari.it), ma la rete si estende a livello mondiale. Altro mito del cicloattivismo urbano è Critical mass, l'evento nato a San Francisco nel 1992 con lo scopo di affermare i diritti dei biker: ogni ultimo venerdì del mese, all'uscita dal lavoro, i ciclisti si incontrano e percorrono insieme la città, per «riprendersi la strada, che normalmente è occupata dai mezzi a motore», spiega Ilaria Panato dell'associazione romana Ciclonauti. E proprio a Roma, dal 27 al 29 maggio, ci sarà l'ottava edizione della Ciemmona (ciemmona.org), un raduno internazionale di ciclisti critici organizzato dalla Critical mass romana (tmcrew.org). Per tre giorni, i biker si incontreranno in luoghi diversi e, secondo il motto "Noi siamo il traffico", formeranno un lunghissimo fiume di biciclette in movimento. Il 5 giugno, invece, sarà la volta di Torino, dove per il Bike Pride (bikepride.it) è attesa un'orda di due ruote festanti.

prare una bici, ci si consiglia con altri appassionati, magari sui forum on line: il più grande, con 80 mila iscritti, è Mtb-forum.it, creato otto anni fa dal biker-fotografo Marco Toniolo. Gli itinerari da sempre più battuti sono quelli alpini, dal passo del Tremalzo al giro del Monte Bianco, a cui si sono aggiunte negli ultimi anni le strade interne della Sardegna. Per incontrare migliaia di altri biker si aspettano i festival, come quello di Riva del Garda (bike-festival.de) o il Funky Day (funkyday.it), che quest'anno si tiene a Castiglione della Pescaia dal 27 al 29 maggio. La sport che negli ultimi anni sta conoscendo un vero boom è però il Bike trial. Una disciplina che coniuga mountain bike e acrobazie, praticata ovunque ci siano dislivelli netti da saltare. «Si sta in piedi sulla bici, che infatti non ha il sellino, cercando di superare gli ostacoli senza toccarli con il corpo. La cosa più importante è l'equilibrio: servono polmoni, cuore, gambe e braccia», dice Massimo Iacoponi, responsabile nazionale Uisp per il Trial. Il costo è «in media di mille euro all'anno se ci si allena spesso e



A MILANO. LA STAZIONE CADORNA. A DESTRA: LUNGOTICINO

si cambia anche la bici, a cui vanno aggiunte le spese per gli spostamenti e l'abbigliamento». Che è quasi da motociclista: casco, guanti e parastinchi, Ufo o Acerbi. «Come è cambiato lo sport in sella alle due ruote? Non è più eroico come una volta, e il ciclista è equipaggiato come un marziano», dice Stefano Pivato, storico e rettore dell'Università di Urbino, che ha parlato spesso nei suoi libri (uno fra tutti: "Lo sport nel XX secolo", Giunti) dell'evoluzione del ciclismo: «Ma è ancora uno sport di provincia, che continua a parlare dialetto. Mantiene un sapore antico, pieno di miti intramontabili come Coppi e Bartali». Il tifo, fino a quattro decenni fa, «era nazionalistico, carico di significati ideologici che si sono persi. Dalla metà degli anni Settanta, poi,

con le domeniche a piedi, la bici ha subito un forte cambiamento».

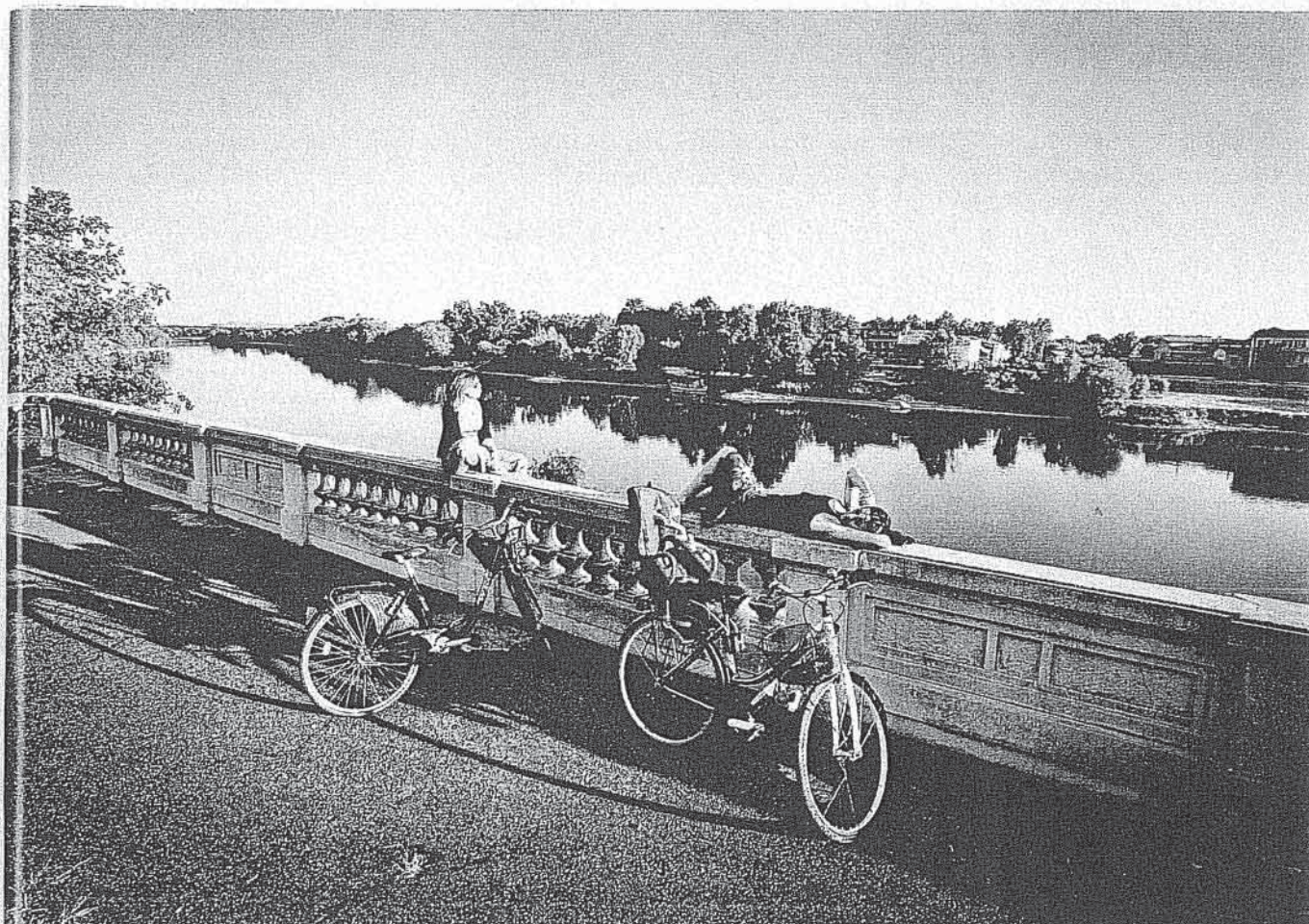
Fondamentale anche il ruolo riconosciuto alle due ruote nella formazione dello spirito nazionale: «Le prime gite del Touring club, nato nel 1894 proprio come associazione di ciclisti, erano sui campi di battaglia risorgimentali», ricorda Pivato. E proprio a questo tema è dedicata la mostra del Tci Girare l'Italia!, che dalla Venaria Reale torinese si sposta al Castello Sforzesco di Milano dal 27 maggio all'8 giugno, per fare poi tappa a Roma a Palazzo Poli dal 15 giugno.

In vacanza

Sì, pedalare. La bicicletta sta diventando anche l'ultima moda per le vacanze degli italiani. Secondo i tour operator, il settore cresce ogni anno del 10 per cento: «Sono molte le persone che si incu-

Duemila chilometri per una grande festa

Oltre 2 mila chilometri e 22 città dove fare sosta. È la sfida lanciata da cinque appassionati delle due ruote di Pergine, in Trentino, per festeggiare i 150 anni dell'Unità d'Italia: sono partiti il 26 maggio per percorrere in bici l'intera Penisola, dal Trentino alla Sicilia, con fermata in Sardegna. L'arrivo è previsto l'11 giugno. E altri giri attraverseranno l'Italia per i suoi 150 anni. Il Touring Club organizza una Carovana ciclistica da Milano a Roma, in ricordo di quella del 1895 (touringclub.it, 10-15 giugno). La strada giusta (stradagiusta.it) di Chiaravalle (Ancona) prevede cinque itinerari in omaggio al tricolore: Marsala-Firenze. Bari-Torino. Trieste-Milano. Olbia-Cagliari-Genova e Aosta-Torino. Sono ancora in corso le avventure, a scopo benefico, di tre biker bergamaschi - Gianluigi Pellegrini, Silvano Bertazzoli e Candido Valenti - partiti il 30 aprile per Capo Nord, attesi di ritorno il 30 luglio. E di Matteo Tricarico, partito nel 2009 dal Vietnam, ancora in viaggio



riosiscono e decidono di provare, magari prenotando solo un weekend», racconta Simonetta Bettio che, dopo otto anni di esperienza come guida, ha messo su una propria agenzia. «Oggi i cicloturisti sono 7-800 mila. Un dato che fa ben sperare per il futuro, anche se è lo stesso numero di persone che passano sulla ciclabile del Danubio in due settimane», spiega Claudio Pedroni, responsabile delle reti ciclabili nazionali Fiab e autore di guide per vacanze sulle due ruote. Ma come si comporta di solito un ciclo-viaggiatore? È un turista slow, che fa dai 40 agli 80 chilometri al giorno. Non sta chino sul manubrio come un ciclista da corsa. Guarda il panorama, visita qualche monumento. Fa una sosta per un bagno al mare o per uno spuntino. Porta i bambini, in bici o al seguito, sui carrellini che ormai tutte le agenzie offrono a noleggio. Il viaggiatore italiano non ama i percorsi faticosi: cerca sistemazioni confortevoli e itinerari in pianura. Per questo preferisce vacanze tranquille sulle piste della Mitteleuropa: «Gli itinerari più richiesti sono la ciclabile del Danubio, da Passau a Vienna, e quella della Drava, in Carinzia, che si snoda tra i laghi balneabili austriaci».

Tra il Web e le librerie

Per itinerari: Bicialta.org è il sito di Fiab sulle ciclovie. Pedalitalia.it suggerisce percorsi in tutta Italia. Cycle-rit dà rotte in Emilia Romagna. Ilciclovicciatore.it contiene i diari di cicloturisti. Suedtiroler-weinstrasse.it è il sito sulle vacanze nelle strade del vino dell'Alto Adige. Tra le guide, "L'Italia in bicicletta" del Touring Club, propone un centinaio di itinerari. "Italia in bicicletta" di Lonely Planet dà consigli sulla manutenzione della bici. "Ciclopista del Sole", di Ediciclo, percorsi dal Brennero a Firenze. E "Ciclovie del Po", sempre di Ediciclo, ricostruisce itinerari dalla sorgente del fiume all'Adriatico. "Europa in bicicletta" (Tci) contiene più di 40 proposte. "Il vento dei fiordi" (Ediciclo) da Venezia a Capo Nord. Tra i tour operator, Zeppelin.it organizza vacanze, in gruppo o da soli, con il sito gemello Girolibero.it. Verde-natura.it propone soluzioni bici+barca. Dueruotenevento.com organizza gite e Simonettabettio.it itinerari ciclo-gastronomici.

spiega Pierpaolo Romio, titolare di Zeppelin, tour operator vicentino che porta a pedalare oltre 10 mila persone all'anno. Una vacanza di una settimana sul Danubio costa in media dai 600 ai 700 euro, un weekend di tre giorni in Italia circa 350 euro. Prezzi che si riducono se si prenota da soli, rinunciando al servizio di trasporto bagagli e scegliendo sistemazioni economiche. Una strada, tra l'altro, adottata da molti viaggiatori, visto che, come spiega Luigi Parmeggiani di Verde natura, sito che propone vacanze in bicicletta dal 1985, «con i tour operator viaggiano ogni anno 30-40 mila persone». Austria, Germania, Svizzera e

Olanda sono i Paesi più bike friendly: «Ci sono hotel vicino alle ciclabili, con garage sicuri per le biciclette, e c'è anche una rete ferroviaria sviluppata e accessibile alle due ruote», racconta Elena Riatto di Zeppelin. In Italia, invece, molto è ancora da fare: l'unica pista ciclabile che permetta di pedalare per qualche giorno è quella che costeggia il tratto trentino dell'Adige. Una soluzione per coniugare servizi ai ciclisti e spesa contenuta è quella delle "riciclabili": percorsi realizzati adeguando strade di campagna già esistenti. La prima è già in costruzione in Friuli: va da Tarvisio, al confine con l'Austria, fino a Lignano Sabbiadoro. ■