

## IL COMMENTO

## UN POPOLO CHE NON TROVA SPAZIO NELLE CITTÀ

DARIO CECCARELLI

**I**l fatto lievita e va segnalato: in Italia c'è un popolo, chiamiamolo così, di appassionati e praticanti della bicicletta che non trova spazi, strade, parcheggi, corsie preferenziali. Le grandi città, Milano in testa (ma anche le altre non scherzano), sembrano studiate e disegnate per respingere chiunque osi spostarsi sulle due ruote. Magari si riapre il Vigorelli, il santuario degli anni Sessanta, ma poi non si fa nulla per invogliare all'uso della bicicletta.

Eppure, basta leggere le cifre d'affluenza al Salone del ciclo (che si chiude stasera a Milano) per rendersi conto che c'è una fortissima richiesta di bicicletta. Oltre centomila persone per quattro giorni hanno riempito i padiglioni del Portello. Un pubblico speciale: educato, competente, sensibile ai problemi ecologici e del traffico, e che anche quando fa il tifo non va fuori di testa. Un pub-

**PISTE CICLABILI**  
Intasati dal traffico  
ma nessuno pensa  
a costruire  
percorsi specifici

cacciatori, muratori e professori, occupati e disoccupati, navigatori d'Internet e navigatori solitari. Di tutto un po', un'Italia che pedala senza leader e rappresentanti politici che facciano sentire la sua voce. Peggio: la «politica» si fa sentire nel suo modo più deteriore: strette di mano ai vincitori, taglio di nastri, congratulazioni telefoniche fuori tempo massimo, presenzialismo della peggiore

blico trasversale perché equamente rappresentati: uomini e donne, giovani e anziani, bambini e bambine, ecologisti e

specie. Anche il presidente del Consiglio, Romano Prodi, ciclamatore praticante in tempi non sospetti, ha un rapporto ludico con la bicicletta che non si traduce, però, in iniziative concrete per facilitarne l'utilizzo nelle grandi e piccole città.

Entriamo in Europa, ma solo in automobile: perché se in treno e in aereo siamo in forte ritardo, con le biciclette non siamo neppure partiti. Al massimo qualche discreta esperienza locale, ma solo grazie alla buona volontà di qualche amministratore più avveduto. Le città sono infartate dal traffico, ma alla soluzione più semplice nessuno ci pensa. Passi per Roma, dove con i suoi colli bisogna avere il passo di Pantani, ma Milano? Milano è piatta come un biliardo, ha un milione di auto che entrano ed escono ogni giorno, ma morire se si apre una corsia ciclabile. Vero signor sindaco?

20VAR05AF04  
Not Found

20VAR05AF04

## Pantani ha fatto un altro miracolo

## Mercato della bici dalla crisi nera al boom e lui: «È vero, è merito mio»

Marco Pantani  
al salone  
internazionale  
del Ciclo che si  
chiude oggi a  
Milano

DARIO CECCARELLI

**MILANO** «Ecco Pantani! ecco Pantani! Un boato, preceduto da una vibrazione che elettrizza la folla, annuncia l'arrivo del piccolo grande campione. Non siamo sulla cima del Mortirolo o di Les Deux Alpes, ma nei 15mila metri del 56esimo salone internazionale del Ciclo, praticamente in pianura direbbe un esperto perché i padiglioni 15 e 16 del nuovo Portello si sviluppano tutti al pianterreno. Ma Pantani è Pantani, il vincitore del Giro e del Tour, e tutta la gente, la sua gente, che fino a un attimo prima osservava in religioso silenzio le meraviglie del salone, si accalca intorno al suo idolo.

Non è una scena da stadio, perché sono tutti molto educati, ma l'amore è amore: e Pantani, 56 chili in jeans neri, camicia nera e scarpe da trekking, si ferma per qualche secondo: indietro non può andare, tanto vale quindi buttarsi nel mucchio sperando in un miracolo, come quando passa nelle ultime rampe di una salita e il corridoio dei tifosi si fa sempre più soffocante. Il traguardo, adesso, è lo stand della Bianchi, l'azienda dello storico marchio celeste, 1000 metri quadrati da far girare la testa, una specie di Eurodisney della bicicletta, con piste sterrate per provare le mountain bike, gli ultimi modelli da corsa, accessori a gogo, telai superleggeri, bici da cronometro e tutto quanto può mandar fuori di testa gli aficionados di Pantani. C'è anche un palcoscenico, sul quale i Dj di Radio RTL fanno un baccano infernale accompagnando il tutto con musiche, giochi e lazzi che mandano in fibrillazione i ciclofili under 21 con il cappellino alla Jovanotti.

Tutti lo vogliono, tutti lo cercano. Lo vuole Formigoni, che s'infila dovunque come il prezzemolo, lo vuole Scalpelli, l'assessore allo sport, lo vogliono i padroni di casa della Bianchi, lo vuole soprattutto Bruno Pizzul, il decano dei telecronisti. Pantani, accompagnato da Gimondi, che gli fa da appripiata, si concede a tutti. Pacato, quasi rassegnato a tanto amore, dice cose piene di buon senso: «Se mi dà fastidio tutta questa pressione? No, è normale. Io rappresento qualcosa per gli appassionati, e quindi è mio dovere esserci, rispondere a tutti. Mi danno fastidio certi eccessi, come i fotografi nascosti sotto casa. La mia vita privata va rispettata. Se alcune riviste non comprassero questo tipo di foto, il problema non esisterebbe». Un diluvio di domande. Ma Pantani non si tira indietro: «Quanto conta la mia ragazza? Quando corro non conta niente, quando invece torno a casa conta moltissimo. La vita privata è importante, per questo non vedo l'ora di andare in vacanza. Ci andrò in ottobre, perché poi da novembre dovrò riprendere gli allenamenti. Bisogna rivedere il calendario. Si deve tornare a correre dalla Sanremo al Lombardia, con il mondiale in agosto».

Si parla anche del mercato della bicicletta, e di quanto abbiano influito le sue vittorie nelle vendite. La risposta è immediata, quasi sorprendente per franchezza: «È un dato di fatto, basta guardare le sta-

tistiche». Felice Gimondi, amministratore delegato della Bianchi, la squadra che ha ingaggiato Pantani per altri tre anni (tre miliardi e mezzo a stagione), commenta con rassegnata saggezza: «Quando vinsi io non c'era tante gente, ma i tempi sono cambiati e Marco sa catturare l'interesse dei giovani».

Già, Pantani è uno straordinario volano del mercato ciclistico. I produttori italiani infatti avevano investito molto su questo salone per cercare una via d'uscita dalla crisi, una crisi che negli ultimi due anni aveva bruscamente rallentato le esportazioni e la produzione intorno ai quattro milioni di pezzi all'anno. Sembrava crisi nera, addirittura «epocale» come la definisce Costantino Ruggero, segretario generale del salone. Invece i voli di Pantani a Giro e Tour hanno dato una formidabile scossa alle vendite.

«In realtà, c'era un problema di saturazione» spiega Ruggero. «Per anni abbiamo vissuto sul boom delle mountain bike, un mercato che va ancora fortissimo negli Stati Uniti e in generale all'estero. Qui in Italia puntiamo sempre più alla bicicletta da corsa. Qui abbiamo maestri come Colnago, De Rosa, Pinarello e tantissimi altri che producono modelli all'avanguardia.

All'inizio, avevamo avuto qualche timore a fare un salone esclusivamente centrato sulle biciclette. Prima si faceva anche con le moto, ma era una fiera biennale. Per reggere la concorrenza con le altre grandi fiere europee, come quelle di Colonia e di Friedrichshafen, abbiamo dovuto accettare la sfida. Beh, non poteva andar meglio. Fin dal primo giorno c'è stata un'affluenza straordinaria, un fiume di gente dalla mattina alla sera. Non ancora siamo riusciti a fare bene i calcoli, ma alla fine saremo sulle centomila persone».

Le cifre parlano da sole: 500 espositori in rappresentanza di 24 paesi con gli spazi già venduti da tempo. Dinovità ce ne sono di tutti i tipi: biciclette che sembrano dei gioielli, con telai in alluminio sempre più leggeri. Prezzi di tutti i tipi, alcuni anche astronomici, altri più a buon mercato. C'è il futuro, ma anche il passato: la Bianchi con la quale Gimondi vinse il suo ultimo Giro d'Italia, la bici con la quale Fausto Coppi pedalava nel 1936 e '37 per raggiungere la salumeria di Novi Ligure. Una miniera di offerte: occhiali, caschetti, guanti, scarpe, integratori alimentari, cambi sofisticatissimi, telai in carbonio a doppia ammortizzazione, la bici d'avventura Porsche che ha accompagnato Paolo Venturini nel suo «Canguru raid», 4000 chilometri attraverso l'Australia.

Anche il pubblico è particolare: giovani, vecchi, mezza età, moltissime donne (l'ingresso per loro era gratuito). Gente molto educata, tranquilla, che fa le code senza spingere, che guarda tutto con competenza e passione.

## QUI MILANO

## Con il retrovisore per non essere travolti

**MILANO** Che cosa succede a Milano? Centomila persone al salone del Ciclo, il Vigorelli che riapre dopo 13 anni di silenzio e di demagogia (gli fu fatale la grande nevicata del 1985), cicloraduni, manifestazioni su due ruote, biciclette ecologiche. Dopo anni di letargo, Milano torna a pedalare. Perfino il tribunale di Milano, con una sentenza dell'ottava sezione civile, dice sì alle biciclette nei cortili. In ogni condominio sarà obbligatorio mettere una rastrelleria in modo che i ciclisti, postini o quant'altri, non vengano respinti sul marciapiede.

Ma è solo una mano di vernice per coprire la ruggine? Una coppia che, di biciclette e di velodromi, se ne intendono, cioè Antonio Maspes e Sante Gaiardoni, i due grandi pistori degli anni d'oro della pista, lo temono. «Non voglio fare il guastafeste» commenta Gaiardoni «ma ho l'impressione che la riapertura del Vigorelli sia il classico fuoco di paglia. Non basta aprirlo, bisogna anche gestirlo, organizzarlo delle scuole, coordinare un'attività costante che faccia da richiamo per i più giovani. La pista ormai vive di ricordi. Chi va al Vigorelli? Ci vogliono istruttori, gente motivata, iniziative spettacolari. Io sono pessimista. Del resto, basta guardare le strade di Milano. Io ho un negozio di biciclette, ma bisogna avere un bel coraggio per affrontare in bici un traffico così caotico. Nel migliore dei casi si respira il gas dei camion e delle auto. Nel mio piccolo, ho anche costruito uno speciale specchio retrovisore per evitare d'essere travolti. Ma non basta, ci vuole ben altro. Rimpianto dei miei tempi? No, io rimpiango solo quel clima magico e irripetibile. Per vedere le sfide con Maspes i bagarini facevano pagare un biglietto

## Festa al Vigorelli

## Pedalata ecologica per le vie del centro

Si comincia con «Milano che pedala», tradizionale manifestazione per sensibilizzare all'uso della bicicletta in città. In prima fila le scuole medie che apriranno la manifestazione alle 10 (ritrovo alle 9,30) in via Dante. Ci si può iscrivere all'ultimo momento. Alle 10 al Vigorelli per la riapertura ricco programma che parte con giochi per bambini di hockey su prato e football americano. Ore 14 Giro d'Italia delle piste (scratch). 14,20 partita di hockey su prato, 14,45 Giro d'Italia piste, gare ad eliminazione. Ore 15,10: football americano, ore 15,30 intervento del sindaco. Ore 16,15: collegamento con «Quelli del calcio...». Ore 18,30 Giro d'Italia: individuali a punti. Ingresso gratuito.

300mila lire. a gente non riusciva ad entrare. Avevo vent'anni. Ora ne ho 59 e trenta chili in più».

Anche Antonio Maspes è molto critico. «Il Vigorelli? Mah, sono poco convinto. Lasciatemi fare un paragone: un bambino può anche essere di buona famiglia, ma se vive nella giungla crescerà come un'anima. Ora il Vigorelli viene ribattezzato, ma deve crescere bene, facendolo conoscere ai milanesi, creando una serie di scuole di istruttori che spieghino ai bambini quanto sia bello e poco pericoloso correre in pista. Il problema è che a Milano in bicicletta non si può andare. Dove sono le piste ciclabili? Io non ne vedo più. Quelle che c'erano sono diventate dei parcheggi. Ai miei tempi, quando ero ragazzo, non c'era il traffico di adesso. Ora è pazzesco. Negli altri paesi, le auto vengono tenute fuori dal centro. Qui è terra di nessuno».

20VAR05AF01  
Not Found

20VAR05AF01

## QUI MODENA

## Tutti a pigiar sui pedali nel regno dell'auto

SILVIA FABBRI

**MODENA** Passeggiando per Modena se ne vedono ovunque: parcheggiate davanti a tutti gli uffici, alle scuole, sotto i portici. La usano gli adulti - uomini e donne - i bambini e i ragazzi. Gli anziani non potrebbero mai uscire senza. Insomma, la bicicletta è, per i modenesi, non lo svago della domenica pomeriggio o il modo per fare una passeggiata di salute, ma il principale mezzo di spostamento per le vie della città. Pagine e pagine di letteratura hanno narrato le grazie delle donne emiliane appoggiate sul sellino, da Parma a Bologna: la bici è una costante lungo tutto l'asse della via Emilia, grazie anche all'assenza di salite e discese. Modena - che come tutta l'Emilia è per tradizione terra di biciclette - è consapevole di essere una città di pedalatori: e allora si è dotata di ben 67 chilometri di piste ciclabili (per 180 mila abitanti) che attraversano i quartieri e i parchi dalla periferia al centro storico. Che non può essere attraversato dal traffico delle auto private. L'amministrazione comunale, negli anni, ha realizzato un piano che ha previsto la creazione di corsie dedicate alle due ruote là dove non c'erano, sottraendo spazio, in qualche caso, alla prima donna delle città, l'automobile. Ma tutte le nuove strade, o quelle che vengono ristrutturate per manutenzione, nascono già con la striscia d'asfalto vietatissima alle auto, separata dai tubi di scarico da cespugli e alberi.

Praticamente, è possibile oggi girare tutta la città senza mai scendere dalla bici e usando solo le piste ciclabili, anche se in alcuni tratti sono state un po' "inventate", strapate con cordoli o semplici strisce gialle a

## Il giro d'affari

## Centomila occupati con fatturato di 2000 miliardi

Le aziende delle biciclette danno lavoro a oltre 100mila persone e hanno un fatturato che supera i 2000 miliardi. Negli ultimi anni, per cause diverse (la saturazione del mercato delle mountain bike) la produzione italiana è passata dai 5 milioni 800mila pezzi del 1994 ai 3 milioni e 900mila dello scorso anno. Stesso discorso anche per le esportazioni crollate dai 3 milioni e mezzo di cinque anni fa al milione e mezzo del 1997. L'andamento negativo si è riproposto anche nei primi mesi dell'anno, ma nell'estate qualcosa si è mosso grazie ai successi di Bartoli e Ballerini nelle classiche del Nord e soprattutto delle vittorie di Pantani al Giro d'Italia e al Tour de France.

strade progettate negli anni '50, strette e ingombrate da parcheggi, marciapiedi e altri interventi urbanistici. E non è raro, neanche nella città delle bici, trovare automobilisti arroganti che parcheggiano oltrepassando le strisce gialle della frontiera anti-motori. Va detto, del resto, che una rete talmente vasta di ciclabili ha bisogno di manutenzione continua: per l'ultimo piano di manutenzione generale della rete - non ancora concluso - è stato accantonato dal Comune circa un miliardo.

Ma la rete è ancora ampliabile: non solo nelle strade di nuova costruzione, ma anche in quelle già esistenti. Sono previste piste in via Emilia, nuove ciclabili per collegare quartieri periferici, e anche in strade di grande traffico, proprio dove sono più necessarie. E la provincia non sta a guardare: 245 chilometri di ciclabili già realizzate, che collegano tra di loro frazioni e cittadine, mentre altri 230 sono in progetto.

foto di Uliano Lucas