



Un'opera dello street artist Yuri

BOLZANO

Non solo passeggio: con l'EcoBike si trasporta la merce

Succede a Bolzano, Filippo Motta a ha ideato un progetto per l'utilizzo della bici come strumento di mobilità alternativa e lavoro: il trasporto di merci a pedali al posto di quello a motore, per pacchi da 0 a 50 Kg di peso. La sua piccola azienda si chiama EcoBikeSpeed. Spiega il giovane ideatore: «La tecnologia esistente oggi permette di trasportare, con biciclette esclusivamente a pedali, carichi di cento e più chilogrammi contemporaneamente. La presenza di un team, costituito da almeno quattro persone in bicicletta, sia leggere sia cargo-bike, e da una persona dedicata agli aspetti di logistica e magazzino appare in prospettiva necessario per garantire un servizio efficiente anche per la merce in entrata da fuori». Bolzano, città ecosostenibile, gli ha permesso di realizzare il suo progetto. *****

Ladri e doping al cinema

Pochi i film sul ciclismo anche se a Hollywood piaceva Lance

La storia di Armstrong aveva fatto colpo. Poi, il disgraziato finale. Allora meglio rivedersi «Totò al Giro d'Italia» del '48 come il capolavoro di Vittorio De Sica

È IL MOMENTO BUONO. IL CICLISMO - INTESO COME SPORT AGONISTICO - È DIVENTATO UN BUON SOGGETTO PER UN FILM HORROR. Si potrebbe intitolarlo *Tour de France in Twilight*. Una carovana di ciclisti mutanti, dediti ad agghiaccianti pratiche di doping, si trasforma durante la corsa in una nuova genia di vampiri che invadono la Francia. Per combatterli, si può scegliere fra Asterix e l'ispettore Clouseau. Scherzi a parte, è un momento terribile per il

ciclismo. I 7 Tour "senza vincitore" rimarranno per sempre una macchia indelebile nella storia di questo sport un tempo così amato. Probabilmente la cancellazione di Lance Armstrong cancellerà anche i possibili incontri fra ciclismo e cinema. Se Armstrong fosse rimasto impunito, un film hollywoodiano sulla sua vita prima o poi si sarebbe fatto. Ci sono (c'erano) tutti gli ingredienti che a Hollywood piacciono tanto: l'adolescenza difficile e inquieta, i primi trionfi, il drammatico annuncio del cancro ai testicoli, la vittoria sulla malattia, il come-back - il ritorno - e l'improvvisa trasformazione da buon corridore per classiche di un giorno in macinatore di Tour de France. 7 vittorie, dal 1999 al 2005, un record che non esiste più. Anche il ridicolo ritorno alle corse qualche anno dopo il ritiro, l'abbiamo sempre sospettato, era programmato in vista di futuri film, future biografie, futuri business. Tutto finito. O meglio, tutto sta finendo, lentamente e con risvolti grotteschi. Se cercate Lance Armstrong nel più importante sito cinematografico on line (www.imdb.com) troverete informazioni su un film definito «in post-produzione»,

Lance Armstrong: the *Road Back*. Un documentario con la voce narrante di Matt Damon. La sinossi che il sito propone - scommettiamo che in pochi giorni verrà cancellata - è ancora più assurda: «Il racconto di come il ciclista Lance Armstrong si allena per vincere il suo ottavo Tour de France». Vittoria che non è mai arrivata, ma il cinema (anche quello documentario, a volte) è il regno della finzione.

Non esistono molti film sul ciclismo ed è meglio che non ne esistano altri, almeno per un po'. Hollywood aveva pensato, in passato, a un film intitolato *The Yellow Jersey* («la maglia gialla») ispirato alla vita del primo americano capace di vincere il Tour de France, Greg Lemond. In Italia, assai più sapientemente, abbiamo fatto *Totò al Giro d'Italia*, che nel 1948 era già un film sul doping! Totò faceva un patto con il diavolo, regalandogli l'anima in cambio della forza per vincere il Giro battendo Coppi e Bartali. Decenni più tardi, Hollywood ha saputo raccontare il ciclismo anche in modo originale e poetico, grazie a un film (*All American Boys*, 1979) scritto da uno jugoslavo emigrato in America, Steve Tesich, e diretto da un inglese, Peter Yates. Due popoli che nel ciclismo non hanno mai spopolato (in Jugoslavia tale sport non esisteva proprio, e l'esplosione del ciclismo britannico è roba recente), ma pur sempre due europei. Il film narrava la storia di un ragazzo americano il cui idolo era, misteriosamente, Felice Gimondi.

Forse è da lì che bisogna ripartire. Dall'amore per la bici, dalla voglia di svegliarsi ogni mattina e andare a pedalare. Dal piacere del vento in faccia. La bicicletta, non il ciclismo (che è un'altra cosa): mezzo di spostamento, occasione di svago, strumento di lavoro. *Totò al Giro d'Italia* è del 1948. Nello stesso anno il cinema italiano realizza anche *Ladri di biciclette*, e non può essere un caso. Nel primo film c'è la bicicletta

La pellicola dedicata al texano si sarebbe dovuta intitolare «The Yellow Jersey» (la maglia gialla)

come racconto epico, il ciclismo come avventura agonistica che riunifica l'Italia dopo la guerra. Il '48 è anche l'anno in cui Bartali vince il Tour salvando l'Italia - secondo una vulgata leggendaria mai del tutto smentita, perché è bello crederci - da una possibile guerra civile dopo l'attentato a Palmiro Togliatti. È difficile crederlo oggi, ma nel '48 il ciclismo era molto più popolare del calcio: nessun calciatore di quell'epoca aveva nemmeno un centesimo della fama di Coppi o di Bartali. Ma in *Ladri di biciclette* il velocipede diventa la «conditio sine qua non» per avere un lavoro, per non morire di fame.

Anche questo è difficile da raccontare oggi, a giovani che hanno visto solo automobili in vita loro: ma le scene del film di De Sica in cui le biciclette si moltiplicano, diventano uno sciame che fa letteralmente impazzire l'operaio romano Antonio Ricci, che la sua se l'è vista sgraffignare da un ladruncolo a due passi da via del Tritone, sono assolutamente reali. Nell'Italia degli anni '40 solo i ricchi avevano l'automobile. La gente comune prendeva il tram o andava in bici. È stata una fase di passaggio dalla civiltà contadina a quella industriale e post-industriale, una parentesi di inurbamento gentile e non inquinante, vissuta da tanti Paesi in giro per il mondo. Non è un caso che *Ladri di biciclette* sia, assieme a *La dolce vita* e a *Roma città aperta*, il film italiano più famoso nel mondo. E il

più rifatto, perché la sua trama primaria e fiabesca è trapiantabile dovunque: *Cylo* in Vietnam, *Le biciclette di Pechino* in Cina... Dovunque arriva la modernità, si può rifare *Ladri di biciclette*.

E oggi? In un mondo dove un film verosimile potrebbe essere *Ladri di I-pad*? Forse bisogna riscoprire la bici come gioco e avventura. Forse un film «in bicicletta» dovrebbe avere come protagonisti dei bambini. *Ladri di tricicli*: una pista possibile. A meno di darsi all'horror, appunto.

alla manutenzione di un'auto), non pretende un eccessivo dispendio di energia, non inquina, si aggrava con poco. L'auto aveva promesso velocità e libertà, ci ha regalato lentezza, sporcizia, il paesaggio deturpato, la feroce eterna lotta per il parcheggio.

La bicicletta conosce nuove fortune anche in Italia, Paese vittima di una smodata e incentivata passione per l'auto (e ora per i Suv, in particolare). Mai come oggi le strade della provincia sono percorse da ciclisti di tutte le età e di tutti i pesi travestiti ad autentici professionisti e la sua area nobile di diffusione se prima era il centro nord tra Toscana, Emilia, Lombardia, Veneto e Piemonte, ora s'è fatta propriamente nazionale (significativo che il nostro corridore più illustre, Nibali, sia siciliano): verrebbe da aggiungere "nazional-popolare", non fosse per le sciurette milanesi, un po' snob ecologiche, che rovinano sempre tutto per pura messa in scena.

...
L'auto aveva promesso velocità e libertà, ci ha regalato lentezza, sporcizia e il paesaggio deturpato

L'invenzione della mountain bike, in Francia più correttamente Vtt, velò tout terrain, ha restituito al velocipede una nuova giovinezza, rivestendola di un telaio più robusto, di gomme più spesse e scolpite, di freni più efficaci, per percorrere strade rotte e sassose. La moda ha resuscitato vecchi modelli (le mitiche Dei o Bianchi con i freni a bacchetta) oppure leggere silhouette a scatto fisso (come le biciclette dei professionisti in pista) per agili utenti.

Il mercato un poco cresce, la bicicletta resta un oggetto ambito dai ladri (a Milano si auspica la creazione di una targa di riconoscimento indelebile come per le macchine), il caro benzina e la lentezza del traffico cittadino ne hanno sospinto l'uso. Peccato che in Italia, un Paese di grandi tradizioni e di grandi ciclisti, al contrario di altri luoghi del centro e del nord d'Europa, per prime le pubbliche amministrazioni l'abbiano sempre trascurata tanto d'aver realizzato finora poco più di un migliaio di chilometri di piste ciclabili (molte sembrano disegnate da chi in bicicletta non è mai salito) contro i quasi quattromila di un paese come la Danimarca. Peccato che nessuno abbia pensato a valorizzare tragitti extraurbani, connettendo località minori, ma di interesse culturale (sarebbero una risorsa turistica, come accade in Germania per il lungo-Reno).

L'azienda italiana ha rappresentato per lungo tempo l'eccellenza della produzione. Pensiamo che cosa sono stati in passato marchi come Bianchi, Legnano, Willier, Atala, Olmo, industrie cui si affiancavano artigiani, meravigliosi costruttori di telai in acciaio e in alluminio. Pensiamo a Campagnolo, inventore e produttore del "Cambio Record" per le bici sportive e da corsa via via più innovativo. La globalizzazione ha colpito anche questo settore. Nomi stranieri si sono affermati. Shimano, giapponese, è cresciuta a dismisura nella produzione dei componenti. Tuttavia la più ricca squadra di ciclisti professionisti, la Sky, ancora utilizza (utilizzerà anche nella prossima stagione), mezzi italiani, cioè biciclette Pinarello (senza dimenticare altre firme "nazionali", presenti in campo agonistico: Colnago, Cipollini, Willier, Guerciotti, Bianchi, ormai non più italiana ma prodotta in Italia).

In tempo di crisi anche i "numeri" della bicicletta non sono ovviamente felicissimi. La produzione di vent'anni fa (quattro milioni di esemplari) si è pressoché dimezzata (siamo a due milioni e mezzo), ma il grosso calo si verificò a inizio millennio mentre ora sembra raggiunta una sorta di stabilità. Stabilità anche nelle esportazioni, alte rispetto alla produzione: un milione e mezzo di pezzi (contro importazioni in calo intorno ai seicentomila

pezzi). Tendenze confermate negli ultimi mesi. In euro, considerando non solo le biciclette ma anche i componenti, si va da un valore stimato in un anno dell'export per circa seicento milioni ad un valore dell'import per quasi trecento. In un caso e nell'altro si segnala una crescita.

È un prodotto dinamico: non vive delle glorie passate e sembra intercettare una tendenza culturale che si diffonde e che si sposa alle decisioni di alcuni comuni: la tassa d'ingresso per le auto in centro a Milano insieme con la diffusione del bike-sharing (la bicicletta a noleggio) ha motivato e incoraggiato chi ama pedalare, ahimè comunque scoraggiato dal traffico, dall'assenza di depositi coperti, dalla penuria delle piste. Siamo in ritardo. Eppure per scegliere la bicicletta basterebbe riflettere sulla sua economicità: tanto per dare un'idea se tutta l'energia contenuta in cento grammi di patate arrivasse ai pedali si potrebbero percorrere dai 21 ai 28 chilometri (a quale velocità non sappiamo). Vale per tutti il conto che illustrava Ivan Illich nel suo indimenticabile *Elogio della bicicletta*: «Per portare quarantamila persone al di là di un ponte in un'ora, ci vogliono tre corsie se si usano i treni, quattro se ci si serve di autobus, dodici se si ricorre alle automobili, solo due se le quarantamila persone vanno da un capo all'altro pedalando in bicicletta».