

SPELS ACADEMY

Rivista bimestrale di medicina e cultura - Anno 3 N. 17 - Maggio-Giugno

ISSN 2704-7466



Maggio-Giugno 2020
Anno 3 - Numero 17

DIRETTORE RESPONSABILE
Andrea Marcheselli

COORDINATORE EDITORIALE
Marco Semprini

COORDINATORE SCIENTIFICO
Stefano Strano

CONSULENTE FISCALE
Carlo De Vincenzi

REVISORE DI BOZZE
Emanuele Chiapponi

EDITORE
SPELS
"Scienza della Prevenzione ed Educazione alla Salute del Cuore" - ONLUS
via Nazionale Tiburtina, 274/A,
00011 Tivoli Terme (RM)

REALIZZAZIONE IMPIANTI E STAMPA
Fotolito Moggio s.r.l.
Strada Galli snc
00010 Villa Adriana (RM)
PI e CF 11807721003
email: info@fotolitomoggio.it

AMMINISTRAZIONE
Redazione di Spels Academy
email: Spelsonlus@gmail.com
sito web: www.spels.it

Anno 3 n. 17 Maggio-Giugno 2020
Registrazione Tribunale di Tivoli
del 26/02/2017, n. 6

PER CONTRIBUIRE
"Associazione S.P.E.L.S. ONLUS"
IBAN: IT16K0871639450000007095093
Presso Banca Centro Lazio Credito Cooperativo - Filiale di Tivoli

Hanno collaborato a questo numero:

Filippo Camerota

Cosimo Cannalire
Ingegnere chimico - Roma

Claudia Celletti

Paola Del Grosso
Anestesista e Rianimatore - Roma

Mario Gentili
Matematico e Scrittore

Nicola Iacovone
Medico dello Sport e di Famiglia, Tivoli

Andrea Marcheselli
Dirigente Medico U.O.C. Cardiologia-UTIC, P.O. di Tivoli, ASL RM5

Paola Marconi
Biologa Nutrizionista, Tivoli

Paolo Maresca

Emilio Merletti
Medico di Famiglia, Tivoli

Stefano Monti

Pietro Nigrelli

Giulia Pascazio

Paolo Pileri

Giovanna Rizzitiello
Medico di Famiglia - Omeopata

Mauro Rosa
Dirigente Medico U.O.C. Ortopedia e Traumatologia, P.O. di Tivoli, ASL RM5

Gianluca Santilli

Marco Semprini
Dirigente Medico U.O.S.D. Angiologia, P.O. Sandro Pertini (RM), ASL RM2

Roberto Sgalla

Stefano Strano
Professore Aggregato di Cardiologia, Università di Roma "La Sapienza"

Gloria Taliani
Professore Ordinario di Malattie Infettive, Università di Roma "La Sapienza"

Rivista edita con il patrocinio di:

SIIA
Società Italiana dell'Ipertensione Arteriosa

CURRY COLLEGE MILTON MASSACHUSETTS FOUNDED 1879

SIMG
SOCIETÀ ITALIANA DI MEDICINA GENERALE E DELLE CURE PRIMARIE

CONSIGLIO REGIONALE DEL LAZIO

Comune di Tivoli

Rotary
Rotary Club Tivoli



SPELS ACADEMY

Maggio-Giugno 2020

Articoli



Dalla Granfondo di Roma alla bikeconomy
di Gianluca Santilli Pag 7



Mobilità ciclistica e tecnologia digitale
di Paolo Maresca Pag 11



Bikeplatinum: l'assicurazione bici
di Giulia Pascazio Pag 13



La bicicletta
di Pietro Nigrelli Pag 19



Le grandi ciclovie che cambieranno l'Italia
di Paolo Pileri Pag 22



E poi un giorno...ti accorgi che
di Stefano Monti Pag 28



Il ruolo della postura nella biomeccanica
di Filippo Camerota e Claudia Celletti Pag 45



Sicurezza su strada e ciclabili
di Roberto Sgalla Pag 48



Inserti



La Discoteca Ideale

Mahler – Sinfonia n° 5

di Cosimo Cannalire Pag 17



Vecchie Storie

I Tiburtini e l'incoronazione della Madonna delle Grazie

di Mauro Rosa Pag 35

Rubriche

Dottor Aneddoto

Il collezionista di biciclette

di Emilio Merletti Pag 53

Salute & Alimentazione

Ciclismo su strada e nutrizione

di Paola Marconi Pag 32

Salute & Sport

Encomio alla bicicletta

di Nicola Iacovone Pag 39

Bicicletta, Società e Benessere

di Stefano Strano

"Porque eu sou do tamanho do que vejo e não do tamanho da minha altura" è un verso di una poesia di Fernando Pessoa, pubblicata nella raccolta "O guardador de rebanhos" (il guardiano della mandria) con l'eteronimo di Alberto Caeiro. Ciò che nasconde il nostro orizzonte, come le grandi case delle città, ci rende piccoli perché ci toglie ciò che i nostri occhi possono darci, "Perché io ho la dimensione di ciò che vedo e non quella della mia altezza" dice Pessoa che in quest'opera, attraverso il suo eteronimo, impersona un poeta-filosofo portoghese vissuto tutta la vita come contadino. Ho scelto questa citazione del poeta "dell'inquietudine" per introdurre il tema di questo numero " Bicicletta, Società e Benessere" perché il nostro ambiente sopravviverà se cambiamo il nostro punto di vista . E noi con esso se impariamo, appunto, a muoverci nell'ambiente cambiando la prospettiva del nostro orizzonte per tornare consapevoli di essere parte della grandezza del nostro mondo naturale fatto di aria, acqua, paesaggi e territorio. Ad ogni chilometro la biodiversità e l'orografia hanno fatto la storia dell'uomo e le strade hanno diffuso passo dopo passo arte e cultura. Sono i cammini che hanno reso grande l'uomo, aprendolo a nuovi orizzonti, nuovi territori, nuovi incontri, nuove espressioni ed a nuove sfide. Basti pensare alla magnificenza delle piccole e grandi città sorte lungo l'antico tracciato della via Francigena. Una per tutte Siena che deve proprio alla sua posizione sulla via Francigena lo sviluppo urbanistico e demografico, nonché finanziario, che visse nel Basso Medioevo. Sono i cammini, le vie lente, che hanno fatto nascere nuove realtà, diffuso la conoscenza e distribuito le risorse sul territorio; non le autostrade che hanno avuto l'effetto di svuotarlo e concentrare le persone nei grandi agglomerati urbani. E oggi saranno proprio le linee lente, i cammini e le vie ciclabili, che ci salveranno aiutandoci a trovare visioni nuove e soluzioni che intercettano i bisogni del nostro tempo e rimettono l'uomo al centro nel rispetto dell'ambiente. Su questo argomento Paolo Pileri , professore di progettazione e pianificazione urbanistica al Politecnico di Milano ed autore del libro "Progettare la lentezza" (Edizioni People, 2020. www.peoplepub.it), ha regalato alle pagine di SPELS ACADEMY un bellissimo articolo su "Le grandi ciclovie che cambieranno l'Italia". Paolo Pileri è infatti l'ideatore e responsabile scientifico del progetto VENTO il percorso cicloturistico che sarà realizzato lungo il fiume Po. Ma cicloturismo significa anche economia legata alla bicicletta, ovvero oltre 500 miliardi di valore nella sola UE. Le ciclabili inoltre distribuiscono la ricchezza, ogni Km mantiene 5 posti di lavoro ed i giovani non lasciano il territorio. Il primo a parlare di Bikeconomy è stato Gianluca Santilli, padre della "Granfondo Campagnolo di Roma", avvocato d'affari esperto di finanza e studioso dell'economia sostenibile. Ce la racconta in queste pagine: è la storia dell'Italia che pedala e di un'intuizione, l'Osservatorio della Bikeconomy, non solo per promuovere il ciclismo ma l'uso della bicicletta per la mobilità delle città del futuro e come volano dell'economia per la crescita del nostro paese. Il suo articolo è illuminante e si conclude con un messaggio a tutti noi: "Pedaliamo, facciamolo assieme, lo dobbiamo a noi, ai nostri figli, al pianeta che ci ospita che stiamo stupidamente e colpevolmente sfregiando." C'è da dire che questo cambio di pro-

L'EDITORIALE



spettiva va di pari passo con lo sviluppo tecnologico della bicicletta, uno dei veicoli più efficienti della storia della mobilità umana che, inventato 203 anni fa, puntualmente si rinnova. Su questo argomento vi invito a leggere l'excursus storico e la bella analisi di Piero Nigrelli sull'evoluzione tecnologica della bicicletta in rapporto ai mutamenti sociali ed economici, nonché sui fatti legati alle emergenze ambientali e sanitarie (leggasi pandemia da COVID-19). Nigrelli, direttore del settore ciclo di Confindustria Ancma, afferma che la bicicletta è stata più volte negli anni un modello di rinascita o di sviluppo di questo paese ma solo oggi assistiamo ad un ritorno all'uso della bici motivato dalla ricerca del benessere attraverso la scelta consapevole di una mobilità sostenibile, a tutela dell'ambiente e della nostra salute. A questo punto gli elementi per parlare delle relazioni tra bicicletta, società e benessere ci sono tutti: evoluzione tecnologica del veicolo, tutela dell'ambiente e sviluppo del territorio, progettazione e creazione di infrastrutture per la ciclomobilità, sviluppo economico e ricerca del benessere equo e sostenibile. Nelle pagine di questo numero speciale Bike di SPELS ACADEMY, troverete dunque tutti gli argomenti che naturalmente vi si collegano come l'indispensabile articolo del prefetto Roberto Sgalla, già Direttore Centrale per la Polizia Stradale, che fa una analisi dei corretti comportamenti per la sicurezza su strada e sulle ciclabili, a fronte dell'immissione in circolazione dei nuovi veicoli a pedalata assistita condotti da persone che si affacciano all'esperienza della nuova mobilità urbana. Le esperienze di cicloturismo in coppia, senza competitività sportiva, alla scoperta del territorio e dei valori umani, amabilmente raccontate da Stefano Monti. Un "Encomio alla Bicicletta" del nostro medico sportivo Nicola Iacovone autore della rubrica "Sport e Salute". In questo settore vi proponiamo anche l'efficace divulgazione scientifica dei due medici fisiatri Claudia Celletti e Filippo Camerota sulla corretta postura in bici con un occhio attento a selle e telai. I due specialisti rispondono alla domanda su quali siano i problemi muscolo-scheletrici ed articolari più frequenti di chi inizia a praticare il ciclismo anche nel tempo libero o per la mobilità quotidiana. Infine, non poteva mancare l'articolo di Paolo Maresca sulla tecnologia digitale in supporto della mobilità ciclistica e al fitness. Molto interessante l'algoritmo BIKERGY, un metodo brevettato, sviluppato da un team medico scientifico dell'Università di Roma SAPIENZA, che garantisce la pratica sportiva in condizioni di sicurezza permettendo di scegliere solo percorsi adatti alla propria forma fisica.

Con la pubblicazione di questo numero speciale, l'intenzione non è quella di indurvi, da domani, a salire in sella ad una bicicletta ma quella di darvi degli elementi di riflessione sui cambiamenti che avvengono nella nostra epoca per scegliere ciò che è meglio e giusto per la vostra salute e l'ambiente. E visto che l'economia entra a buon titolo dentro questo dualismo, vorrei lasciarvi alla lettura con questa frase attribuita a John Maynard Keynes, il più influente tra gli economisti del XX secolo e padre della macroeconomia: "Quando i fatti cambiano, io cambio opinione. Lei cosa fa?"



Dalla Granfondo di Roma alla bikeconomy attraverso il Covid-19

di Gianluca Santilli
(Presidente Osservatorio Bikeconomy)

Bikeconomy, ovvero oltre 500 miliardi di valore nella sola UE (fonte fonte Osservatorio Bikeconomy e European Cyclist Federation - 2018).

Solo 10 anni fa, quando iniziai a studiare questo fenomeno che denominai appunto 'bikeconomy', quasi nessuno ne sapeva nulla.

L'inaspettata pandemia del nuovo Coronavirus (COVID-19) e le misure prese per mitigarne gli effetti (talvolta drastiche come il lock-down) hanno portato ad una 'cesura' che ha cambiato improvvisamente il modo in cui interagiamo con possibili effetti duraturi nelle abitudini e nelle preferenze delle persone.

Si sono quindi aperti diversi quesiti su come la mobilità apparirà in uno scenario post-lock down, sia nel breve periodo che in una 'nuova normalità'.

Analizzare e adattarsi rapidamente a diversi scenari futuri può essere la chiave per cogliere le opportunità in questo periodo di grave incertezza.

La mobilità sarà certamente uno dei settori che subirà le maggiori trasformazioni, determinando un'inevitabile rivoluzione organizzativa, tecnologica ma anche di priorità politiche.

Il sistema dei trasporti italiano, incentrato sull'utilizzo dell'automobile, determina anche effetti negativi quali inquinamento dell'aria, cementificazione, erosione delle infrastrutture, danni all'habitat, contributo ai cambiamenti climatici, che l'ultimo studio commissionato dalla Commissione Europea ha stimato per l'Italia pari a 115 miliardi di Euro di costi esterni, pari al 6,8% del PIL nazionale (fonte:

DG Move, 2019).

Infine, l'elevato uso dei mezzi motorizzati contribuisce alla sedentarietà della popolazione con incidenze considerevoli sullo stato di salute e, dunque, sulle spese sanitarie. In particolare, l'inattività fisica e la sedentarietà rappresentano tra le più diffuse cause di gravi patologie in Italia, e sono stimate essere responsabili di oltre il 14% di tutte le morti, in particolare fattore di rischio rilevante per patologie quali coronaropatie, diabete tipo 2, tumore del seno, tumore del colon-retto e molte altre (ISSN, 2018).

La spesa sanitaria a causa dell'inattività fisica è dovuta principalmente all'incidenza di patologie fisiche, anche se è stato riportato come l'insorgenza e patologie psichiatriche vengano influenzate in maniera rilevante dal livello di attività fisica.

In Italia, si stima che oltre il 34% della popolazione sia completamente sedentario e che solo il 31,4% raggiunga i livelli di attività fisica 'minimi' raccomandati dall'OMS5. La stessa OMS raccomanda la mobilità attiva in bicicletta e/o a piedi come un metodo ottimale per raggiungere tali livelli minimi di attività, e i benefici sanitari che ne derivano.

Il totale dei costi per l'inattività fisica per il sistema sanitario nazionale è stimato intorno ai 12,1 miliardi di Euro all'anno, pari all'8,9% della spesa sanitaria totale.

Inoltre, studi a livello mondiale come il 'Global Burden of Disease', hanno dimostrato come l'inattività fisica sia responsabile di una quota rilevante dell'impatto delle patologie sulla qualità della vita, con una stima a livello europeo di oltre 8 milioni di anni persi al netto della disabilità.

Infine, uno stile di vita sano riduce la probabilità di incorrere in malattie e migliora lo stato di salute generale delle persone, riducendo l'assenteismo sul posto di lavoro con effetti positivi per la produttività. Tali effetti vengono normalmente quantificati in giorni medi di assenza evitati, a cui viene assegnato un valore economico in base ai livelli medi di produttività e costo del lavoro in un paese.

Il sistema di mobilità in Italia, pertanto, era già fortemente incentrato sull'utilizzo dell'automobile privata prima dell'emergenza Co-Vid-19, con importanti impatti negativi sulla collettività.

È utile sottolineare come la 'soglia' dei 10 km copra quasi i due terzi della domanda di trasporto pubblico al 2018 in termini di numero di spostamenti.

La mobilità attiva e la micromobilità rappresentano un'opzione di trasporto economico ed egualitario permettendo l'accessibilità a posti di lavoro e servizi a coloro che a) non possono permettersi l'automobile o il trasporto pubblico per questioni economiche e/o b) per altri fattori legati all'età e le abilità psico-fisiche come, ad esempio, i giovani con un'età inferiore ai 18 anni.

L'economia di prossimità 'green', uno dei trend topic post pandemia, non può svilupparsi senza la mobilità attiva e la micromobilità. Conseguenze saranno l'aumento di valore degli immobili e delle città e la produttività lavorativa, grazie ad una forza lavoro più sana e con minori livelli di stress. Inoltre, si promuoverà la generazione di posti di lavoro e innovazione in un'economia 'green' e sostenibile.

Limitazione della cementificazione del suolo e valorizzazione dell'esistente saranno altri

obiettivi ineludibili.

Realizzare infrastrutture per biciclette e monopattini richiede meno di 1/10 degli spazi necessari per un'automobile, limitando il consumo di suolo e allo stesso tempo consente il recupero e la valorizzazione di asset sul territorio già esistenti.

Promuovere dunque un incremento della mobilità smart e sostenibile contribuisce ad una sfera ampia di benefici che nel loro complesso migliorano la vivibilità e qualità della vita, creando luoghi desiderabili dove vivere, recarsi al lavoro e fare turismo.

Questo si riflette anche sull'immagine proiettata verso l'esterno, aumentando l'attrattività nei confronti di imprese, turismo e capitali.

Ma come fare, 10 anni fa, a rendere visibile un fenomeno di tale portata?

Pensai ad un grande evento di massa di ciclismo realizzato nel contesto più iconico ma anche complesso al mondo: Roma e i Castelli Romani

Roma era perfetta per far capire che cosa sarebbe diventata una delle città più caotiche e trafficate ma anche più belle al mondo, convenrtendosi alla mobilità anche ciclistica, ed i Castelli Romani, splendidi, pieni di storia, cultura ed enogastronomia, rappresentavano il laboratorio ideale per sviluppare il cicloturismo e, più in generale, il turismo lento.

In sette edizioni, Granfondo Campagnolo Roma è diventata, come speravo, uno dei più grandi eventi del genere al mondo con migliaia di ciclisti amatoriali provenienti da tutto il mondo che partivano all'alba dal Colosseo in un contesto unico e di immenso fascino e grande emozione.

Ma, soprattutto, Roma e i romani hanno cominciato a capire che la mobilità poteva iniziare a mutare in chiave sostenibile così come l'area dei Castelli sta operando su un grande progetto di sostenibilità e riqualificazione turistica.

Nel 2016 alla Granfondo Campagnolo Roma si affianca il Bikeconomy Forum, sempre a Roma.

Il primo sul tema in Europa, con la finalità di creare un contesto scientifico di analisi del fenomeno.

Emerge subito chiaramente che bikeconomy è economia sostenibile, l'unica sulla quale di sicuro si riverseranno la gran parte degli investimenti nel futuro.

Bikeconomy è anche il cuore della mobilità smart, a sua volta dirimente per classificare una città smart o meno.

Se si pensa che al PIL si sta sempre più sostituendo il BES (Indice di Benessere Economico Sostenibile) appaiono chiari il contesto e le conseguenti opportunità offerte dalla bikeconomy.

Quali sono i comparti della bikeconomy?

- Produzione di biciclette e relativi accessori
- Turismo ed Enogastronomia
- Tecnologia
- Moda e Design
- Infrastrutture
- Finanza
- Clima e Ambiente
- Salute e prevenzione
- Mobilità
- Smart cities
- Sport e attività fisica
- Occupazione

È significativo evidenziare la contaminazione tra questi comparti, che caratterizza la

bikeconomy.

Ogni comparto è in stretta correlazione con quasi tutti gli altri e ciò comporta innumerevoli combinazioni e sviluppi per creare valore, con la stupefacente unicità di essere tutti valori espressione dell'economia sostenibile e quindi, per definizione, sana.

La necessità di studiare tante interrelazioni del medesimo fenomeno ha portato alla creazione di Osservatorio Bikeconomy: un centro studi composto da esperti, anche stranieri, di ogni settore, che operano assieme al fine di studiare ogni sfaccettatura del fenomeno in modo complessivo ed analitico al tempo stesso.

Perché Bikeconomy è un puzzle che una volta composto offre scenari di straordinaria prospettiva.

Miliardi risparmiati grazie alla prevenzione ed alla cura di tante anche gravi patologie, alla produttività implementata dall'assenza di stress accumulato per spostarsi in città oggi strangolate dal traffico automobilistico, al turismo esperenziale ed esplorativo garantito dallo spostamento lento di una bicicletta ed alla ricchezza oggi inespressa dei meravigliosi territori italiani da ripopolare, alle nuove occupazioni in specie dei giovani, alla innovazione tecnologica asservita alla mobilità sempre più smart, alle nuove infrastrutture, alla diffusione di isole pedonali e ciclabili funzionali ad una qualità della vita oggi sconosciuta.

Torneranno le agorà, la condivisione diretta e non più intermediata solo da web e social, il migliore utilizzo del tempo, risorsa preziosissima la cui importanza è esplosa grazie al Covid-19.

I negozianti del centro e le botteghe artigianali, decimati dai centri commerciali, gli unici



oggi raggiungibili comodamente in auto, se capiranno che chiudere alle auto a favore di bici e pedoni per loro è un enorme vantaggio, torneranno ad essere pieni di acquirenti che tranquillamente e senza ansia da parcheggio selvaggio, indugeranno tra i loro banchi.

In un momento quale questo la bikeconomy può rappresentare l'opportunità per intraprendere un lavoro nuovo e stimolante. Perché l'occupazione, in specie giovanile, è uno dei grandi asset offerti da questo fenomeno ed al contempo è una delle gravissime carenze di questo momento.

Mi piace in particolare pensare ai territori tanto splendidi quanto abbandonati che l'Italia contiene.

A quei paesi e meravigliosi borghi ridotti ad ospizi, che i giovani sono costretti ad abbandonare per un lavoretto in città che non potrà mai appagarli.

Il cicloturismo potrebbe farli tornare a casa per valorizzare i territori creando ricchezza sostenibile, gratificandoli enormemente.

Pedaliamo, facciamolo assieme, lo dobbiamo a noi, ai nostri figli, al pianeta che ci ospita che stiamo stupidamente e colpevolmente sfregiando.



Mobilità ciclistica e tecnologia digitale

di Paolo Maresca

LA TECNOLOGIA DIGITALE AL SERVIZIO DI SOSTENIBILITÀ E BENESSERE

La bicicletta e la ciclomobilità sono intrinsecamente legate ad alcuni dei più importanti trend attuali: salute e lifestyle, ambiente, turismo, mobilità sostenibile.

La valorizzazione del grande potenziale di questi trend, sia a livello del singolo individuo sia a livello di aziende e sistemi economici locali, richiede l'attivazione di logiche commerciali, industriali e finanziarie in grado di connettere imprese con brand forti e innovativi, settori complementari quali turismo e salute & benessere, enti territoriali, istituzioni finanziarie in grado di catalizzare l'interesse degli investitori.

La tecnologia digitale è in grado di fornire sia agli individui che alle aziende e alle istituzioni locali gli strumenti per cogliere queste opportunità.

Le persone che utilizzano la bicicletta per mobilità e per migliorare il proprio stato di forma e quindi di salute e benessere hanno a disposizione app e strumenti di misurazione e monitoraggio che consentono il pieno controllo della 'navigazione' e dei parametri biometrici connessi.

Gli operatori del settore cicloturismo e le istituzioni locali responsabili dello sviluppo del territorio hanno a disposizione una vetrina per percorsi, ospitalità ed eventi per valorizzare il potenziale turistico da weekend ciclistico a località bike friendly

per tutto l'anno.

Le aziende del settore wellness e nutrizione, i produttori di biciclette, componenti, abbigliamento possono utilizzare tecnologie 'mobile' per ottenere visibilità digitale B2B e B2C e implementare iniziative di digital marketing e e-commerce.

LA PIATTAFORMA BIKENESS

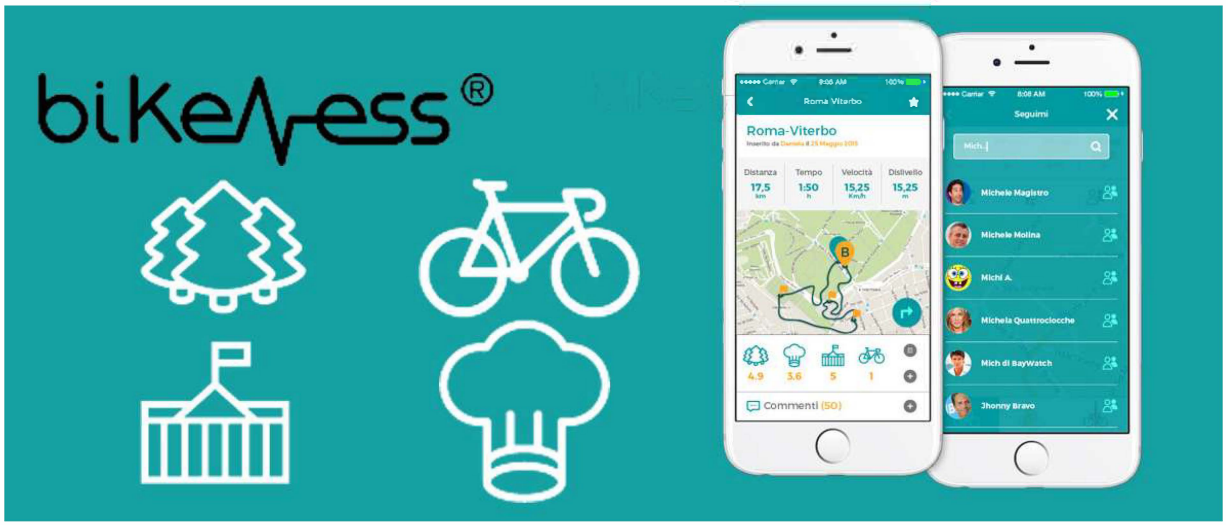
La piattaforma Bikeness è un esempio particolarmente avanzato di utilizzo di tecnologie digitali e di algoritmi per connettere utenti e aziende dell'ecosistema della 'bikeconomy' e per favorire il benessere e la salute delle persone.

Bikeness è una Piattaforma per ciclismo orientato al benessere e alla mobilità sostenibile. Fornisce agli utenti e alle imprese servizi a valore aggiunto per la creazione, fruizione e condivisione di percorsi ciclabili e dei relativi punti di interesse. Fornisce inoltre alle aziende interessate ad una clientela profilata il contatto con l'utente e i relativi servizi di digital marketing, consentendo anche di impostare programmi aziendali per l'incentivazione all'utilizzo della bicicletta con ricadute in termini di immagine e di qualificazione come azienda 'sostenibile'.

L'App è disegnata per imprese e territori che vogliono valorizzare la ciclomobilità focalizzata su benessere e stile di vita, la ciclomobilità urbana come alternativa all'uso dell'automobile e il cicloturismo come possibilità di svago e opportunità di esercizio fisico per essere in forma.

Per gli utenti, Bikeness é una piattaforma social per condividere le esperienze in bicicletta, condividendo itinerari, foto e messaggi per aggregare community con interesse per l'attività in bicicletta e ricerca di benessere e socializzazione.

La piattaforma Bikeness fornisce alle imprese programmi di fidelizzazione e incentivi all'uso della bicicletta, servizi di marketing operativo e di ingaggio della clientela attuale e potenziale.



IL METODO BIKERGY

Il metodo Bikergy si trova esclusivamente sull'app Bikeness e consente di scegliere i percorsi in base al proprio livello di forma fisica.

È un metodo brevettato, sviluppato con un team medico scientifico dell'Università di Roma, che garantisce la pratica sportiva in condizioni di sicurezza permettendo di scegliere solo percorsi adatti alla propria forma fisica.

Bikergy calcola il profilo fisico dell'utente in base a misure biometriche, informazioni comportamentali e una valutazione della capacità funzionale. Determina il grado di difficoltà del percorso in base a dati cartografici, assegnando un punteggio che consente la scelta del percorso. Compara quindi questi due indici perfettamente confrontabili tra di loro e determina il livello di impegno richiesto all'utente.

PROGRAMMI DI INCENTIVAZIONE ALLA CICLOMOBILITÀ

Bikeness consente la gestione e lo sviluppo di programmi incentivanti e premianti basati su una piattaforma tecnologica web e mobile per invogliare ad adottare uno stile di vita più salutare ed eco-friendly: più pedali, più risparmi, più vivi meglio.

In sintesi, la tecnologia digitale consente all'utente, anche non esperto, un utilizzo facile, sano e responsabile della bicicletta e fornisce alle aziende e ai territori le connessioni e gli strumenti per promuovere sviluppo economico e comportamenti sostenibili.



Un computer è come una bicicletta

per le nostre menti

Steve Jobs



di Giulia Pascazio

La bicicletta è diventata sempre di più il mezzo per gli spostamenti quotidiani in città e fuori.

DA DOVE SIAMO PARTITI

Una recente indagine promossa da FIAB (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta) evidenzia come per gli italiani la bici sia diventata sempre più il mezzo preferito per gli spostamenti di micromobilità urbana, non più solo un passatempo per il weekend.

Una famiglia su tre, infatti, compra una bicicletta, spesso e-bike, che viene usata nel 60% dei casi quotidianamente per andare in ufficio.

Nel 2019 abbiamo speso dai 500 Euro in su per l'acquisto di una bicicletta che nel 47% dei casi è stata rubata. Di queste, il 70% era parcheggiata in un luogo pubblico e all'aperto.

Il 43% degli intervistati ha ricomprato una bici nuova dopo il furto e il 20% ha del tutto rinunciato all'acquisto di una bici.

LA BICI: IL MEZZO DEL FUTURO

In questo periodo di 'distanziamento sociale', e con la possibilità di avere incentivi statali all'acquisto, sono sempre di più gli italiani che scelgono di usare le due ruote anche per gli spostamenti quotidiani valutando di acquistare una e-bike di qualità.

La paura del furto però è sempre in agguato.

LE NOSTRE SOLUZIONI

Ci siamo chiesti perché un'assicurazione bici non dovrebbe coprire il furto su strada visto che costituisce il pericolo maggiore a cui è esposta? Abbiamo pensato quindi di offrire un prodotto completo che copra anche il rischio di infortunio durante gli spostamenti.
Insomma, la polizza bici e bici elettrica l'abbiamo creata pensando alle esigenze dei ciclisti.

PARTIAMO DALL'IDENTIFICAZIONE CON CICLO REGISTRO

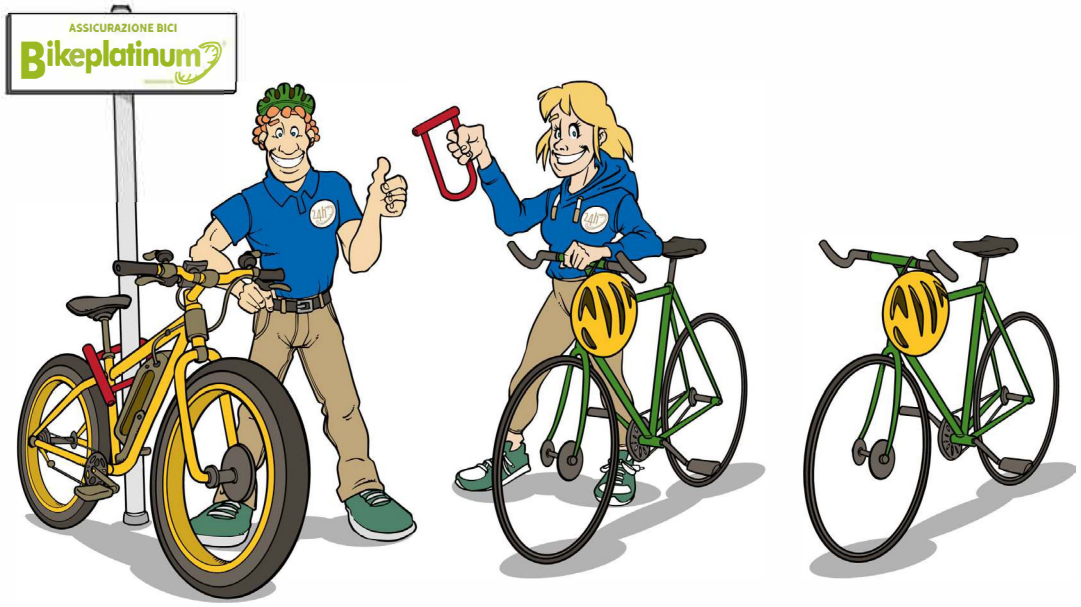
Le soluzioni che abbiamo messo in campo partono dall'identificazione della bici.

Il timore del furto è un deterrente per l'acquisto e per l'utilizzo di bici di buona qualità, per questo a novembre 2019 ANCMA ha presentato e patrocinato Ciclo Registro, il primo registro italiano pubblico di bici, realizzato in collaborazione con case produttrici e forze dell'ordine.

Si tratta dell'equivalente del 'PRA' per quanto riguarda le auto, è gratuito e aggregatore di tutti i registri esistenti con l'obiettivo di fornire all'utente un Certificato Digitale di Proprietà e offrire uno strumento in più alla lotta contro il furto.

Il Ciclo CU è il sistema utilizzato da Ciclo Registro per assegnare ai proprietari dei mezzi registrati una 'Classe di rischio'.

Esattamente come succede per l'automobile, in base alla Classe di assegnazione varia il costo dell'assicurazione, in questo caso in funzione del verificarsi o meno di furti. Proprio come nell'RCA ci sono18 classi crescenti (1 la più bassa, 18 la più alta). Alla registrazione su Ciclo Registro



il sistema assegna al nuovo utente la Classe 14, questa può migliorare di una classe se l'assicurato non subisce alcun furto, mentre può peggiorare in caso di furto.

LA POLIZZA BIKEPLATINUM

Grazie a questo sistema ottenere un preventivo per assicurare la propria bici con Bikeplatinum è veloce esattamente come avviene per le moto! Basta inserire la data di nascita del proprietario e il CicloID (il codice univoco che identifica la bici e la sua proprietà) per sapere quanto costa assicurare la propria bicicletta.

I PACCHETTI

Con Bikeplatinum è possibile scegliere il pacchetto più adatto alle proprie esigenze: 'Light', che assicura la bici contro il furto totale, e 'Comfort', che aggiunge anche una protezione per il conducente in caso di infortunio e copre anche i danni sui componenti elettrici delle e-bike.

Ma non è tutto! Bikeplatinum, in caso di furto, restituisce una bici identica a quella assicurata.

DOVE SI ACQUISTA?

Acquistare il pacchetto prescelto è molto semplice, può essere effettuato online, oppure presso un punto vendita 24hassistance o direttamente dal negoziante convenzionato al momento della consegna della bici.

24hassistance assicura le passioni dei propri clienti anche negli spostamenti quotidiani!



Amici, amici...poi ti rubano la bici!

Anonimo Tiburtino



Mahler
Sinfonia n° 5

di Cosimo Cannalire

Prima del secondo ciclo sinfonico mahleriano (quindi dopo quella che lui definiva la tetralogia delle prime quattro sinfonie), è strutturata in cinque movimenti senza voci (anche se i lied spesso echeggiano in molte parti della sinfonia) ed inizia iconoclasticamente con una marcia funebre.

Pur essendo, a detta dell'autore, poco influenzata da eventi extra musicali, in realtà appare all'ascolto in tutta la sua passionale intensità.

Forse l'essere sopravvissuto ad un grave attacco emorragico aprì nuovi orizzonti all'autore verso la ricerca di uno stile diverso, più strutturato e contrappuntistico.

L'opera si divide in sostanza in due parti divise da uno scherzo. Il quarto movimento deve il suo successo all'uso che ne fece Visconti (di certo il più mahleriano dei registi...): di suo è un tema d'amore, ma è facile farne una metafora più alta di dolore e passione.

La storia esecutiva di questa sinfonia ne evidenzia la possibile flessibilità interpretativa insieme alla necessità di avere a disposizione solisti di alto livello specialmente nel corpo degli ottoni.

Ci sono due tipici difetti che si incontrano in molte interpretazioni: la ricerca lenticolare del dettaglio estremo che ci allontana dall'intento più alto dell'opera e la diluizione sonora dell'adagietto fino a livelli glucidici non tollerabili.

Rattle con i Berliner raggiunge un piacevole equilibrio della struttura sonora privilegiando l'architettura e l'organizzazione del messaggio musicale.

Bernstein con i Wiener, come sua abitudine in Mahler, usa eccessi demoniaci ove appropriato e ci porta per mano verso il trionfo dell'ultimo movimento. Il suono setoso dei Wiener si adatta incredibilmente bene all'adagietto e Bernstein conferma di dare decisa-

La Discoteca Ideale

mente il meglio nel Mahler 'positivo', tipico dello spirito che caratterizza questa sinfonia.

Abbado è un direttore Mahler addicted, produce risultati esaltanti già nel suo periodo berlinese, ma è con Lucerna che riesce a spargere eleganza e grazia anche se, visto il suo taglio analitico, con meno intensità ed angst di altri direttori; il suo adagietto è, visto il contesto, sublime.

Forse l'equilibrio perfetto si ritrova però in Barbirolli a capo della New Philarmonia Orchestra. Si tratta di un disco storico (1969), con spirito e cuore a guidare tutta l'esecuzione. Il direttore sceglie spesso tempi veloci che mettono l'orchestra a dura prova. Quel che colpisce in una sinfonia di fatto disuniforme è viceversa l'unità architettonica del tutto, l'uso del colore sonoro a piene mani, ma soprattutto una radiosità ed umanità uniche, che risolvono magicamente tutti i parametri dell'equazione Mahler.



L'evoluzione degli ultimi cinque anni di un veicolo inventato 203 anni fa:

La bicicletta

di Pietro Nigrelli

Era il 17 giugno 1817 quando Karl Drais depositava, presso l'Ufficio Brevetti di Mannheim, il suo primo brevetto di 'Laufmachine', letteralmente: 'macchina per correre veloce'.

Sei mesi prima, un vulcano in Nicaragua aveva eruttato talmente tanta lava, cenere e lapilli da creare un'immensa quanto gigantesca nuvola di polvere lavica che piano piano arrivò sui cieli di mezza Europa, lasciandosi poi precipitare sotto forma di pioggia acida anche sui terreni della Germania meridionale. La pioggia bruciò intere piantagioni di biada, fieno, erba, che rappresentavano, di fatto, la benzina dei veicoli del tempo: i cavalli.

Ne conseguì una moria di fame degli stessi che portò l'aristocratico tedesco a inventarsi una soluzione per continuare a spostarsi velocemente nelle pianure della Germania del Sud di allora. Nacque dunque un veicolo formato da due ruote in legno, un telaio orizzontale che le univa e un timone per sterzare la ruota anteriore, e che era mosso dalla forza delle gambe del guidatore che, restando seduto, le muoveva come in una sorta di camminata aerea, ma che al contempo scaricava per terra la forza generata dalle proprie gambe dando così modo al velocipede di muoversi velocemente. La velocità media era infatti di circa 15 km/h.

Nasceva la **Draisina** – il nome derivava dal suo inventore – che rappresenta, oggi, la capostipite di quella che oggi chiamiamo 'bicicletta'.

Sono passati 203 anni da allora e la bicicletta ha subito numerose trasformazioni,

fino a raggiungere i livelli di perfezione tecnologica che conosciamo oggi.

La Draisina subì dei cambi nei materiali e nelle dimensioni delle ruote. Successivamente fu data trazione con i pedali, venne aggiunto il cambio, e via via fino ai giorni nostri, in una continua evoluzione di materiali, forme, dimensioni dei tubi, cerchi, gomme, fino a far diventare la bicicletta – e sono in molti a dimostrarlo – il veicolo più efficiente che oggi esista. Essa è, infatti, l'unico veicolo ad avere una massa inferiore – di circa un quinto – di quella di chi la conduce, l'unico strumento di spostamento nel quale si sta seduti, e uno dei pochi in cui non occorre utilizzare energia per spostare in alto il baricentro del sistema veicolo. Banalmente, come accade a chi corre a piedi.

Insomma, una grandissima efficienza di progetto a cui si aggiungono, oggi, importanti innovazioni tecnologiche, come ad esempio i telai in carbonio o i mozzi ruota in ceramica, tali da consentire il minor attrito possibile nei due assi delle due ruote, facilitando così ancora di più la pedalata del ciclista.

Per restare ancora in tema di efficienza è importante che la bicicletta sia realizzata 'su misura'. Esistono infatti diverse misure del telaio, tali da permettere ad ognuno di noi di trovare la giusta regolazione della posizione in sella, e quindi di poter sfruttare al meglio, e senza spreco di energie, tutte le nostre forze per una massima efficienza di pedalata. Diciamo sempre che una bici è come un vestito: occorre indossarlo della taglia giusta.

Negli anni l'evoluzione tecnologica ha spostato il proprio focus dai materiali e dalle soluzioni di maggiore efficienza dinamica alle nuove tecnologie propulsive. Circa 25 anni fa fu presentato sul mercato un veicolo che ricorda – anche se solo in parte – i primi motorini a pedale tipo Velosolex, o il Ciao Piaggio: si tratta dell'E-PAC, la Electric Pedal Assisted Cycle o, come si dice in italiano, la 'Bicicletta a Pedalata Assistita'. Invenzione europea, sta letteralmente ridefinendo tutti i paradigmi legati al mondo delle due ruote a pedali. È una bici normalissima, dotata di un motore a 250 watt che assiste il ciclista nella pedalata e che si interrompe ogniqualvolta lo stesso smette di pedalare o supera la velocità massima di 25 km/h. Questo veicolo è a tutti gli effetti equiparato ad una bicicletta – anche nel codice della strada, esattamente all'art. 50 – e può circolare su pubblica via esattamente come una bici. Ridefinisce i paradigmi perché grazie ad essa una salita, un cavalcavia, o un tragitto più lungo di 5/6 km, non rappresentano più un problema, neanche per i ciclisti meno allenati. Chiunque, grazie alla e-bike, diviene in grado di andare in bicicletta senza fare troppa fatica, modulando la quantità di sforzo in base alle proprie condizioni fisiche. Già di suo, la bicicletta permette di produrre uno sforzo che va dal 'meno possibile' al 'massimo voluto' – dipende dal ciclista – e la pedalata, assistita dal motore con i suoi livelli di potenza disponibili, rende la varietà di opportunità per i ciclisti ancora maggiore. I dati di vendita ci dicono che la percentuale di

clienti e-bike che provengono da un mondo di 'non-ciclisti' è decisamente maggiore rispetto a quella di coloro che, approdati ad essa, erano invece già abituati a pedalare in maniera tradizionale.

Quest'anno sarà ricordato quasi certamente per la pandemia da Covid-19, che ha interessato tutti, lasciando strascichi e situazioni gravi in tutto il mondo. Non eravamo preparati ad un virus così aggressivo e pervasivo, e abbiamo pagato un caro prezzo. Di fronte a scenari così cupi, e con la voglia di cogliere qualcosa di buono legato a questo periodo, possiamo indicare, fra le tante cose, la bicicletta. Soprattutto le e-bike.

Non è la prima volta che la bicicletta rappresenta un modello di rinascita o di sviluppo di questo paese ma, mentre in passato era l'unico veicolo che consentiva uno spostamento, soprattutto economico, delle persone, oggi assistiamo ad un ritorno all'uso della bici motivato per lo più da una evoluzione della consapevolezza dei cittadini oltre che dal fattore 'Bonus all'acquisto'.

Esiste una paura a prendere i mezzi pubblici e, anche se gli indici di contagio, oggi, sono bassi, treni, metropolitane e autobus restano ancora parzialmente vuoti. Aggiungiamo che, appena le persone hanno potuto uscire nuovamente da casa per riassaporare il piacere di una passeggiata, in moltissimi hanno usato la bici.

Tutti questi fattori insieme e la concomitanza, voluta fortemente da ANCMA, della riapertura dei negozi di bici anticipatamente al 5 maggio (rispetto alla data del 18 maggio decisa per tutto il resto del retail), ha creato un boom di vendite: 540.000 bici vendute nel mese di maggio con un incremento di 200.000 bici rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente.

Per la filiera produttiva e distributiva, questo boom di richieste ha letteralmente spiazzato sia i fabbricanti che gli importatori. Non era facile prevederla, e nessuno avrebbe pensato di poter arrivare a questo livello di vendite in così poco tempo, visti anche gli scenari che si profilavano all'orizzonte, a metà marzo, con i primi DPCM, che chiudevano il paese prefigurando scenari apocalittici.

Fra tutte queste ragioni, il Bonus Bici ha determinato una scossa dal punto di vista delle richieste di biciclette in negozio. Questo incentivo apparteneva ad un capitolo di spesa del MATTM già presente nella finanziaria dello scorso anno. Si trattava di fondi previsti nel Decreto Clima che prevedeva un Bonus Rottamazione che avrebbe dovuto convincere gli italiani a rottamare la propria vecchia auto a valore zero, ma, visti i risultati da un punto di vista ambientale ottenuti nel periodo di lockdown, il Ministero ha pensato di trasformare parte di questi fondi in un incentivo all'acquisto. È nata così la proposta di finanziare l'acquisto di bici al 60% del prezzo fino ad un massimo di 500 euro.

Per tutto quanto scritto non è difficile immaginare un futuro ancora in evoluzione per questo straordinario veicolo che, anno dopo anno, si rinnova e sempre ci stupisce.

Buona Bici a Tutti!



Le grandi ciclovie che cambieranno l'Italia. In meglio.

di Paolo Pileri

I sogni di linee lente sono desideri di politiche pubbliche

Quando 10 anni fa abbiamo presentato il progetto VENTO, la lunga ciclabile che andrà da VENezia a TOrino per 700km lungo il grande fiume Po, avevamo un sogno preciso: immaginare un filo sottile, ciclabile e camminabile, con il quale aiutare le aree più interne e fragili del Paese a rigenerarsi, attraverso un meccanismo leggero, gradevole e capace di tenere assieme l'urbano e il non urbano, il turismo con la sostenibilità, l'identità e la diversità di quei luoghi così fragili con l'urgenza di generare occupazione duratura, per i giovani e senza snaturare il senso dei luoghi. Una linea da seguire con andamento lento per far scoprire a tutti la bellezza delle terre di mezzo, per ricucire i pezzi scomposti di un paesaggio e trovare che hanno molto da dirci. Altro che il progetto di una strada ciclabile, altro che il piacere della bicicletta per la bicicletta, la nostra ambizione era ed è quella di un progetto di territorio da vestire con un modello di sviluppo alternativo e dignitoso, incapace di stare nella pelle dei confini amministrativi per vestire geografie disegnate obbedendo alla scala della linea lenta. Ovviamente ci hanno dato dei matti visionari, non rendendosi conto che apostrofarci a quel modo era un complimento per noi, perché chi fa ricerca insegue sempre un'utopia che sa di non poter acciuffare, ma altrettanto sa che correndogli dietro potrà percorrere più strada e fare cose impensabili un attimo prima. Fare ricerca è muoversi nell'impensato, provando a dargli una forma comprensibile. Per noi la forma è stata una linea, lunga e lenta. Oggi

quell'impensato si sta realizzando, quel sogno che era desiderio di politiche pubbliche e di un altro modo di fare governo di territorio si è fatto strada. I governi nazionali e regionali lo hanno accolto nelle loro leggi, hanno appostato le prime risorse, sono stati banditi le prime gare per i primi livelli di progettazione, si sono istituiti tavoli di monitoraggio presso il ministero delle infrastrutture e i trasporti, i comuni, le imprese e la gente hanno capito che si stava facendo ben più di una ciclabile e oggi siamo alla progettazione definitiva/esecutiva di un paio di lotti[1]. Chissà che fra un paio d'anni si inizi già a fare le prime vacanze lente pedalando e camminando lungo il Po, passando accanto al Castello di Maccastorna nel lodigiano o davanti al palazzo vescovile di Quingentole (MN) o bagnandosi i piedi in Po seduti sul molo di Stagno Lombardo (CR) o godendosi il tramonto a Boretto (RE) o a Bondeno (FE) o cadere estasiati davanti agli antichi vetri romani custoditi nel Museo Archeologico di Adria (RO) o, ancora, gustandosi una meravigliosa Panissa a Trino (VC) o un profumato Krumiro di Casale Monferrato (AL).

LA VELOCITÀ CI RENDE PIÙ IGNORANTI, LA LENTEZZA PIÙ CONSAPEVOLI

Tante sono le cose che si potranno fare infilandole una dietro l'altra quando il filo di VENTO ci sarà. Matti si era prima, lasciando a sé stesso tutto quel patrimonio materiale e immateriale fatto di gusti, bellezza, colori, sapori, suoni, storie, persone, architetture e tanto altro. Pezzi di Italia che sono la nostra storia ma che non conosciamo più, così presi a inseguire solo il filo ignorante della velocità, anzi dell'alta velocità. Ignorante perché chi va veloce è tecnicamente impossibilitato a conoscere quel che sta in mezzo al suo frenetico tragitto che va da un punto A a un punto B. Tutto gli scorre accanto con una rapidità inafferrabile, illeggibile. Così, senza volerlo, ci siamo tutti ritrovati in un'Italia fatta di una manciata di punti, quelli delle città connesse alla velocità, dimenticando quell'Italia bella dentro che sta là in mezzo e che può raccontarci tante cose se ci mettiamo a inseguirle alla velocità giusta: massimo 20 km/h. Ecco perché ci serve andare a piedi o in bici, per tornare a inoltrarci con pazienza tra paesaggi e borghi, boschi e natura, arte e gastronomia scoprendo che il nostro Paese è culla di diversità e bellezza, che il riso lungo il Po si fa in mille modi diversi e tutti hanno la loro bontà. Tutto questo per dire che progettare una ciclabile per noi che abbiamo inventato VENTO è ben di più che il disegno tecnico di una mini-strada o liberare la pur meravigliosa voglia di bici. Più precisamente, progettare una ciclabile turistica è disegnare un modello di sviluppo vero e proprio, un modello culturale potremmo dire, dove si genera occupazione (grazie ai futuri turisti), dove ci si inventa lavoro nelle parti più fragili del Paese, dove si toglie la polvere da una bellezza dirompente che non appartiene solo alle città d'arte italiane, ma a tutta quell'Italia che si è salvata dal degrado della speculazione urbanistica di decenni, dove si costruiscono opportunità per i giovani e dove si prova a usare una linea sot-

[1] A luglio 2020 sarà aggiudicato l'incarico per la tratta San Rocco al Porto-Stagno Lombardo (Lombardia) e a seguire quella da Loreo a Chioggia (Veneto). Dopo le tratte emiliane e piemontesi.

tile, lenta, lunga e bella per ricucire una storia di territorio fatta di tante storie che milioni di belle persone a piedi e in bici sono pronte a percorrere. Ma per rendere concreto tutto ciò occorrono uno, due, dieci, cento progetti di ciclovie come VENTO che imbrigliano con leggerezza il Paese in lungo e in largo, come una grande maglia lungo la quale si possono muovere con calma, libertà e sicurezza turisti che oggi non esistono. Quella maglia oggi ha un nome che è Sistema Nazionale della Ciclabilità Turistica (SNCT).

SISTEMA NAZIONALE CICLABILITÀ TURISTICA

Nato nel 2016 su iniziativa del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e di quello dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (MIBACT). All'inizio SNCT si componeva di quattro grandi ciclovie che noi chiamiamo dorsali cicloturistiche per il loro carattere strategico e direttore: VENTO da VENezia TOrino ideata dal Politecnico di Milano; GRAB, il raccordo anulare ciclabile attorno a Roma; SOLE ovvero il tratto Verona-Firenze della ciclovia del Brennero; la ciclovia dell'acquedotto pugliese. A queste si sono aggiunte, con la legge di stabilità 2017, la ciclovia Venezia - Trieste (150km), la Adriatica (820km), quella della Magna Grecia (1000 km), la ciclovia Sarda (1230km), la Tirrenica (870km) e quella attorno al lago di Garda (140km). Seguiranno i tratti che servono a chiudere la Firenze-Roma e la Roma-Lagonegro. Quando tutto sarà completato, il sistema sarà una rete con una lunghezza complessiva di quasi 6.000 km, a sua volta connessa a chissà quante migliaia di chilometri di ciclovie locali che, come capillari, andranno a diffondersi per altri territori, altre bellezze, altri paesaggi. Tutto questo, però, non potrà realizzarsi d'incanto o per caso o grazie alle braccia generose dei volontari. Occorrono risorse, visione, politiche, progetti e tanto coordinamento territoriale perché quelle direttrici cicloturistiche non possono essere fatte a spizzichi e bocconi altrimenti non terminiamo più e sicuramente genereremmo ciclabili che sono tutte diverse a ogni chilometro o interrotte qua e là. Serve a nostro parere una sorta di Agenzia pubblica che vi si dedichi con abnegazione e continuità, come peraltro c'è da anni in alcuni nei paesi a nord della Alpi. Insomma, 'fare' ciclabili non equivale a tirare delle righe su una mappa o mettere dei segnali o usare le strade secondarie che già esistono. 'Fare' ciclabili è un esercizio di pianificazione e progettazione che ha la sua dignità e richiede competenze specifiche e questo è molto bello, perché significa che tanti nostri giovani architetti e ingegneri potrebbero domani dedicarcisi, facendo di quei progetti la loro professione. Una ciclabile ha bisogno di ponti, passerelle, curve, studio dei punti panoramici, intermodalità, protezioni, segnaletica, tecnologie e anche strumenti inediti al nostro pensiero comune, ma che invece sono fondamentali. Ad esempio, lungo VENTO stiamo proponendo di allestire una serie di strumenti salvavita come i defibrillatori, ottenendo la prima ciclovia cardio-protetta d'Italia e forse d'Europa. Lo stiamo facendo assieme alle maggiori società di cardiologia dello sport italiane (GIEC e SICSPORT) dimostrando così che l'interdisciplinarietà può solo migliorare l'esito finale del progetto di una infrastruttura

come una ciclovia, che non è meno importante di una autostrada.

PROGETTARE PER TUTTI E NON PER POCHI ESPERTI

Progettare una ciclovia turistica vuol dire innanzitutto pensarla per tutti dove, tra i tutti, la maggior parte sono inesperti che vanno protetti, messi in sicurezza e accompagnati a scoprire il tanto che possono imparare e apprezzare viaggiando lentamente. Una ciclovia turistica non è una pista da corsa, ma di piacere. Per questo ci piace pensarla come il filo di una collana che tiene assieme pietre preziose di diversa natura e non tutte solo di interesse del ciclista esperto. Nel saper tenere assieme questa diversità di temi e cose si genera un qualcosa che assomiglia a una ciclovia ma è, come dicevamo sopra, un vero e proprio progetto di territorio e non società. Non sono progetti di strade, sebbene le norme e la manualistica spesso così le trattano, non cogliendone la dimensione generativa. Sono veri e propri progetti che tengono assieme tantissimi aspetti, allineandoli su un filo sottile ma robusto che rende possibili cose che prima non lo erano. Tecnicamente usiamo dire che si tratta di una pianificazione territoriale 'line-based' ovvero che ha una linea come elemento ordinatore e centro di gravità. Linee leggere che attivano i benefici della lentezza rimettendo in gioco un modo di relazionarsi con quel che abbiamo attorno che era uscito di scena da tempo. A pensarci bene, la lentezza è la velocità che più ci appartiene e che frequentiamo da millenni. Inoltre oggi, proprio grazie alla velocità, la lentezza non è più l'unico modo per muoversi. Non è più il limite che non faceva conoscere alla gente il mondo al di là del proprio orizzonte domestico. L'ampio accesso alla velocità ha liberato le morse con cui la lentezza ci costringeva fino a 5-7 decenni fa. Oggi la lentezza possiamo sceglierla perché ne vogliamo cogliere i suoi benefici. E se possiamo sceglierla allora significa che è un diritto di ognuno poterla scegliere. Ed è per questo che sosteniamo che la lentezza è un diritto che ancora conosciamo troppo poco, ma verso il quale le politiche pubbliche dovrebbero investire molto, molto di più, per evitare di farci passare dalla padella alla brace, dalla antica costrizione della lentezza, al moderno condizionamento della velocità che, a ben pensarci, implica sempre un rischio sanitario (gli incidenti, gli effetti da inquinanti, etc.) e un costo (i pedaggi, i biglietti, la alta manutenzione delle sue infrastrutture, etc.) al punto che alcuni non possono permettersela. La lentezza, invece, è per tutti perché tutti o molti di più possono frequentarla. Persino chi ha meno abilità o addirittura è disabile può percorrere una ciclovia o un cammino se questi sono stati progettati adeguatamente. Tecnologia ed evoluzioni dei mezzi oggi consentono



a molti che hanno ridotte capacità motorie di compiere tratti di ciclovie che solo 10 anni fa era impossibile fare: è compito di Stato e Regioni garantire che le vie lente siano ben accessibili ai meno esperti e siano sicure ovvero che presentino il minimo fattore di rischio sanitario (no intereferenze con veicoli a motore, meglio se cardio protette, scorrevoli, etc.).

VENTO. LA DORSALE CICLOTURISTICA DA VENEZIA A TORINO

Torniamo in conclusione al progetto VENTO, che oggi è quello più avanzato in termini di realizzazione. Come abbiamo accennato, si tratta di una ciclovia non ancora ultimata. Fin dall'inizio è stata pensata sul modello tedesco, ovvero prevalentemente ad uso ciclopedonale, quindi senza la promiscuità con auto e moto. Conta più di 700 km e attraversa 4 regioni, 12 province, 121 comuni, 242 località (www.progetto.vento.polimi.it)[2]. Il tracciato attuale è l'esito di uno studio di fattibilità del Politecnico di Milano a partire dall'ampia reinterpretazione di quella che era un'iniziale traccia ipotizzata da FIAB[3] (indicata come Bicitalia n. 2) ed ECF[4] (Eurovelo 8) che prevedeva uso promiscuo con le auto e l'ingresso in moltissimi comuni allungando di troppo il percorso (nella progettazione delle grandi ciclovie è preferibile un disegno il più lineare e pulito possibile, lasciando a future diramazioni la congiunzione della dorsale ad ogni borgo). VENTO corre in parte in sponda destra e in parte in sponda sinistra scegliendo di viaggiare per quanto più possibile sulle sommità arginali per offrire al viaggiatore l'inedita e potente possibilità di dominare i paesaggi dall'alto e guardare in pro-



fondità il territorio, apprezzando panorami e bellezze di insieme che stando a terra non riuscirebbe a godere. Chi pedala per viaggiare lo fa per immergersi nella bellezza e quindi il progettista deve in tutti i modi salvaguardare questo aspetto. Buona parte dell'attrattività del turismo lento sta nell'esperienza che si fa chilometro dopo chilometro più che nei punti di arrivo. Ecco perché la bellezza va curata lungo la linea quasi più che nei punti. Ma purtroppo si tende ad applicare al cicloturismo i criteri del turismo tradizionale che si basa sulla 'stanzialità', concentrando tanti sforzi progettuali nei luoghi di arrivo. Invece è il movimento lento e continuo il protagonista indiscusso di ogni viaggio a pedali o a piedi. È lui ad attrarre. È lui a sprigionare emozioni e a disvelare la bellezza, anche guardando un muro scrostato. La cura nel progetto della linea ciclabile è fondamentale e non ci si può arrangiare con qualche cartello e usando strade poco trafficate e magari anche brutte. Procedere in questo modo è, secondo noi, sbagliato, perché significa lasciare ai cicloturisti l'amaro di un'esperienza dove prevalgono la bruttezza, l'insicurezza di un percorso trafficato, il dolore per un fondo stradale troppo e inutilmente sconnesso. Sono tutti inviti a non tornare. Certamente la bellezza ha il suo prezzo e realizzare una grande ciclovia come VENTO infatti costerà 160 milioni di euro. C'è da spaventarsi? Sono soldi pubblici buttati via? Per nulla. Con 160 milioni di euro si comprano 5-7 km di autostrada. Ma, soprattutto, bisogna sapere che le grandi ciclabili europee, ben progettate e ben fatte come quella lungo il Danubio o il fiume Elba o l'Inn in Austria, oggi arrivano a sostenere quasi 5 posti di lavoro per ogni km e producono un indotto annuo che oscilla tra i 100 e i 300.000 euro per km che si scaricano sulle tante attività ricettive, enogastronomiche, culturali e sportive esistenti nei piccoli e medi comuni toccati dalla linea lenta. Sono investimenti pubblici preziosi che generano sana occupazione giovanile, là dove non sapremmo cosa inventarci e dove le soluzioni urbane non sono adeguate. Sono soluzioni che possono aiutare le nostre piccole e medie imprese diffuse sul territorio. Ecco un'altra ragione per non aver paura di fare investimenti pubblici per realizzare queste grandi opere che preferiamo chiamare opere grandi, visto il loro impulso rigenerativo. Poiché, come abbiamo detto più volte, le ciclabili non nascono da sole, occorre che da più parti giunga la richiesta continua a i governi per accelerare il processo di realizzazione e, subito dopo, di gestione unitaria di questa grandi linee che sicuramente potranno cambiare in meglio l'Italia se l'Italia e tanti di noi accetteranno la sfida a cambiare con loro. Covid-19 ci ha insegnato che rallentare è salutare e tanti di noi sono ora più pronti di prima ad accettare questa sfida.

[2] Pileri P., Giacomel A., Giudici D. (2015), VENTO. La rivoluzione leggera a colpi di pedale e paesaggio, Corraini Editore, Mantova
[3] Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta
[4] European Cyclists' Federation



E poi un giorno... ti accorgi che sono passati dieci anni

di Stefano Monti

Se riesci a riempire ogni inesorabile minuto dando valore a ciascuno dei sessanta secondi, tua è la Terra e tutto ciò che contiene, e – cosa più importante – sarai un Uomo, figlio mio!

Concordo pienamente con Rudyard Kipling sulla opportunità di dare il giusto valore al nostro tempo, la cui quantità disponibile costituisce l'essenza stessa della vita e rappresenta un bene troppo spesso ignorato.

Come ciclista ho dovuto fare una scelta: come riempire il mio tempo libero?

Molti ciclisti, di ogni età, non riescono a rinunciare al fascino di impegnativi allenamenti e di raccolte di numeri inerenti alcuni importanti parametri: velocità, tempo, watt, frequenza cardiaca, cadenza, ecc…

Il cicloturista, non avendo alcuna velleità agonistica, utilizza prevalentemente una sola funzione dei ciclocomputer satellitari: quella di navigazione, per mantenersi su una traccia.

Ho scelto di riempire il mio tempo con bellezza, amicizia, arte, fotografia, ispirazione, stupore, natura, esplorazione e conoscenza del territorio con enormi benefici sullo stato psico-fisico.

Quindi, dopo la inevitabile fase pseudo-competitiva, attraversata da chiunque cominci a frequentare con costanza la bicicletta, è nato da sé l'avvicinamento al cicloturismo.

Ne sono derivate uscite che non prevedono rigidità di tempi od orari, anzi possibilmente richiedono la disponibilità di tempo

necessaria per trasformare ogni uscita in un 'happening' della bicicletta, comprendente la scoperta dei territori attraversati, l'apprezzamento delle specialità gastronomiche locali, quattro chiacchiere con amici o con persone appena incontrate (approfittando della naturale predisposizione diffusa ad un atteggiamento di cordialità nei confronti dei cicloturisti) ed un rientro alla base senza affanno.

AMICIZIA

La mancanza di obiettivi prefissati che non siano terminare il giro prima del buio, consente di essere inclusivi, estendendo la partecipazione a chiunque possieda un minimo di allenamento oppure una bicicletta a pedalata assistita, coinvolgendo amici a cui sarebbe impossibile la partecipazione ad uscite impegnative.

Può capitare inoltre che, fermatisi in una piazzetta di paese per un ristoro senza fretta, si faccia avanti una signora offrendo un vassoio di fichi appena cólti.

Episodi del genere vanno inseriti nello zaino dei ricordi e sono espressione di una apprezzabile cordialità verso gli altri che spesso si è persa nella frenesia della vita metropolitana.

Fermarsi di tanto in tanto con qualche pretesto lungo il tragitto porta con sé la possibilità di scambiare due chiacchiere con persone del luogo, venendo a conoscenza di particolari consuetudini locali o di informazioni tramandate per via popolare, nonché di personaggi alquanto bizzarri: proprio di recente, durante una sosta in un paese semideserto, ci si è fatto incontro un personaggio a metà strada fra Gimli (il nano del Signore degli anelli) ed il disneyano Dinamite Bla.

Parlandoci si è rivelato tutt'altro che sprovveduto.

Abbiamo avuto l'ennesima dimostrazione che l'abito non fa il monaco!

ARTE E CONOSCENZA DEL TERRITORIO

Abbracciando convinto la filosofia di Carl Honorè in …*e vinse la tartaruga*, durante le pedalate ho iniziato a sollevare lo sguardo per guardarmi intorno. Paesaggi, edifici storici, targhe ricordo e tutto quanto possa contribuire alla conoscenza ed all'apprezzamento di quanto ci circonda, visto che senza dubbio viviamo nel paese più bello del mondo.

La conseguente curiosità mi ha spinto poi a visitare il centro storico di ogni località attraversata e, quando possibile, visitarne gli edifici di interesse presenti, oppure farne destinazione di una successiva gita senza la bicicletta.nNe è derivato un approfondimento 'sul campo' della conoscenza dell'immenso patrimonio storico ed artistico di cui l'Italia dispone.

Io e la mia 'complice', mia moglie, ci siamo trovati più volte a visitare musei od edifici storici in tenuta ciclistica. Il caso che mi viene subito in mente fu la visita al Castello di Donnafugata, in provincia di Ragusa, durante un meraviglioso tour in Sicilia. I custodi del Castello non solo non fecero obiezioni per il nostro abbigliamen-



to, ma si prestarono anche a controllare le nostre preziose amiche a due ruote, durante la nostra visita. Unica richiesta: togliere le scarpe 'tacchettate'. Non ci siamo certo tirati indietro!

Potrei citarne molti altri, dal labirinto di Franco Maria Fontana a Fontanellato alle innumerevoli visite durante le nostre escursioni domenicali romane, che mi hanno portato ad ulteriormente amare e conoscere la città in cui vivo, al ritmo lento di ruote e pedali. Mai in tanti anni avevo potuto apprezzare angoli tanto belli quanto nascosti. La bicicletta ed il ritmo cicloturistico consentono in tal senso il passo giusto, non troppo veloce e stressante, come quello delle automobili, né troppo lento come quello a piedi, che comporterebbe giornate per un'analoga escursione.

FOTOGRAFIA

Come ulteriore conseguenza ne è derivata la curiosità per la fotografia, che mi ha portato a cercare di migliorare le rudimentali conoscenze tecniche pregresse, legate ad un uso esclusivamente lavorativo, certamente facilitato dalle prestazioni offerte dagli attuali apparecchi elettronici.

Parafrasando Ennio Flaiano che diceva 'meglio perdere un amico che una buona battuta', direi che il tempo necessario per immortalare un'immagine che ci ha colpito e che sarà testimonianza futura dei luoghi visitati, val bene il rischio di perdere la ruota di qualche pedalatore un po' troppo concentrato sulla sua prestazione.

Pur non disponendo tuttora di conoscenze di tecnica fotografica che non siano basilari, l'entusiasmo generato dalle escursioni cicloturistiche mi ha aiutato nella realizzazione di fotografie spesso apprezzate anche dai miei amici che compongono un archivio ormai non trascurabile dei luoghi visitati.

STUPORE E NATURA

Il cicloturismo non prevede obblighi particolari, pertanto può essere praticato anche con biciclette da fuori strada come gravel o mountain bike. In tal caso, c'è la possibilità di immergersi completamente nella natura e di ritrovarsi in luoghi tanto solitari e sconosciuti quanto meravigliosi, di poter ascoltare, in perfetta solitudine, 'il suono del silenzio' e di ritrovarsi al cospetto del proprio respiro, dei propri pensieri, del proprio amore per quanto ci circonda, senza alcun tipo di disturbo esterno.



'Che nel pensier rinnova la paura' dice Dante nel I Canto dell'Inferno! Sostituiamo il termine 'paura' con 'piacere', ed ecco un altro effetto del cicloturismo.

La mia esperienza pluriennale nel Nord Tirolo, e più occasionalmente in Carnia, ha riempito i miei occhi di immagini di luoghi che sogno ad occhi aperti anche nel corso della vita cittadina, nel 'pensier rinnovandone il piacere', che fungono da stimolo per l'organizzazione di nuovi progetti ed itinerari.

Nel caso ci si avventuri in luoghi isolati, non bisogna però trascurare gli accorgimenti per un minimo livello di sicurezza: comunicare a qualcuno la propria méta, gli orari approssimativi, disporre di guide fisiche o cartacee, di acqua e nutrienti, di materiale di primo soccorso e di difesa in caso di incontri imprevisti, del tipo cani da guardia.

BENESSERE FISICO

Contemporaneamente al benessere psichico stiamo comunque svolgendo un'attività fisica. Quindi sono necessari un minimo livello di preparazione ed il controllo medico essenziale. Dopodiché, basta partire per ottenere gradualmente e senza l'affanno di tabelle da rispettare un invidiabile miglioramento delle proprie condizioni fisiche.

Fatti i debiti scongiuri, le mie analisi non sono mai risultate così buone come da quando ho iniziato a pedalare in libertà. Per non parlare degli effetti benefici, ad esempio, sul diabete. Conosco gruppi ciclistici composti esclusivamente da ex diabetici che hanno trovato nella bicicletta la migliore terapia contro obesità ed iperglicemia.

L'allenamento fine a sé stesso non ha impedito ad esempio a mia moglie, di indole assolutamente non agonistica, di conseguire un livello di preparazione tale da consentirle di scalare il Monte Zoncolan, spauracchio di molti ciclisti.



ISPIRAZIONE

Per ultimo, ma non ultimo, poiché da alcuni anni mi diletto nella composizione di sonetti in romanesco, molto spesso le esperienze cicloturistiche sono state per me fonte di ispirazione.

Confidando nella bontà del lettore, concludo quindi allegando un verso facente parte di un sonetto composto traendo ispirazione da una mia caduta dalla bicicletta:

...io nun pedalo, sogno

Ciclismo su strada e nutrizione



di Paola Marconi

Ogni popolazione sviluppa, in funzione dei bisogni, della disponibilità alimentare e della propria cultura, un suo specifico modello dietetico, che viene in origine generalmente riprodotto e tramandato attraverso il suo nucleo familiare.

Nel tempo, questo schema iniziale viene modificato perché l'individuo cambia le sue abitudini e le esigenze fisiche e sociali. Oggi, in Italia c'è una sempre maggiore attenzione verso l'aspetto 'corporeo' grazie anche allo sviluppo di una cultura del benessere e della salute incoraggiata dalle varie organizzazioni competenti.

La relazione tra dieta, salute e forma fisica costituisce ormai un valore tanto indivi-

duale quanto sociale, fondamentale per la realizzazione di una migliore qualità della vita, la promozione della salute e la prevenzione delle malattie.

L'attività sportiva, dal semplice movimento all'agonismo, favorisce e potenzia gli effetti di uno stato fisico ottimale, concentra e coordina le funzioni corporee in tecniche espressive che coinvolgono il corpo e la mente di un individuo.

Per questo è importante promuovere, a partire dall'infanzia, una corretta educazione alimentare e un'adeguata attività fisica sia da parte dei genitori che degli operatori sanitari, affinché la cultura della salute entri sempre di più a fare parte della vita di ognuno di noi.

A livello amatoriale, uno degli sport che da tempo sta catturando l'interesse di una notevole fetta di popolazione è il ciclismo. Anche per coloro che non praticano questo sport a livello agonistico, e quindi non sono coinvolti in competizioni, è importante sapere che la dieta fornisce, attraverso gli alimenti, le molecole utili per svolgere le corrette funzioni fisiologiche, promuovere un incremento della massa muscolare e ottimizzare il lavoro fisico, reintegrare infine le perdite dovute allo stress fisico e mentale, anche se praticato a livello amatoriale.

L'efficacia della dieta dipende dall'adeguatezza dell'apporto energetico, dalla sua composizione in nutrienti e dalla modulazione degli apporti nutrizionali delle varie fasi di allenamento, compreso il recupero.

Non esistono alimenti 'magici' o diete particolari che possano migliorare la prestazione sportiva. Solo una sana e adeguata alimentazione contribuisce a rendere l'organismo efficiente ed in grado di affrontare gli impegni di allenamento, da quelli più leggeri a quelli più impegnativi.

Senza eventi agonistici è suggeribile una dieta prudente molto simile all'alimentazione consigliata per la popolazione generale, con qualche piccola accortezza. Solo se l'impegno sportivo diventa particolarmente sostanzioso, la razione alimentare giornaliera deve tenere conto delle maggiori necessità connesse alla pratica sportiva in oggetto, sia in termini di energia sia per quanto concerne i nutrienti non energetici. Una dieta prudente è in grado di prevenire le malattie dismetaboliche e/o degenerative anche negli anni successivi all'interruzione dell'attività sportiva.

Come per la popolazione generale, anche per ciclista amatoriale la maggior parte della razione alimentare deve essere formata da carboidrati, i quali devono coprire fino ad un massimo del 60% circa dell'intera quota giornaliera di energia; l'80% di questi carboidrati deve essere rappresentato da zuccheri complessi come quelli contenuti nei cereali (pasta, pane, biscotti, fette biscottate, riso, mais, ecc.) e nei tuberi (patate). Agli zuccheri semplici (marmellata, miele, dolci, frutta, ecc.) è affidata la copertura del restante 20%. I carboidrati rappresentano il substrato principale energetico per i muscoli in attività, forniscono una buona quantità di energia e quindi sono indicati tanto nei gesti sportivi rapidi ed intensi quanto nelle attività protratte nel tempo, come l'uscita in bicicletta.

Le proteine, con la loro funzione plastiti c

I lipidi sono nutrienti ad elevato contenuto energetico, sono usati come fonte energetica insieme ai carboidrati nell'impegno sportivo di lunga durata e di intensità medio-bassa. Devono essere consumati in quota variabile, a seconda delle circostanze, tra il 25% e il 30% dell'introito calorico giornaliero. Vengono assunti sia come grassi contenuti negli alimenti (latte, formaggi, uova, pesci, semi oleosi, frutta secca, ecc.) sia come condimenti (olio, burro). È preferibile una fonte di origine vegetale come l'olio extravergine di oliva.

La distribuzione media dell'energia tra i pasti, con allenamento la mattina di massimo 2 ore, potrebbe essere la seguente:

- Prima colazione – 20% dell'energia totale giornaliera; potrebbe essere composta da tè con zucchero, biscotti tipo frollini, una spremuta di arance fresche e una porzione di dolce da forno tipo crostata o ciambellone fatti in casa.
- In allenamento – 10% dell'energia totale giornaliera, sarebbe opportuno consumare almeno 2 litri di bevanda energica fatta in casa con aggiunta di sale da cucina per le perdite saline durante l'allenamento.
- Spuntino dopo l'allenamento – 10% dell'energia totale giornaliera; potrebbe essere composto da un panino al latte farcito con 2/3 fette di prosciutto crudo o cotto magri.
- Pranzo – 25% dell'energia totale giornaliera; ad esempio composto da riso al sugo di pesce, condito con olio extravergine di oliva, seguito da patate e funghi in padella sempre conditi con un cucchiaio di olio di oliva extravergine e infine un frutto, ad esempio una mela preferibilmente con la buccia.
- Merenda – 10% dell'introito calorico giornaliero; una spremuta di arance fresche, una banana media, una fetta di ciambellone fatto in casa.
- Cena – 25% dell'energia totale giornaliera; polpettine al sugo, una porzione di verdure cotte in padella tipo broccoletti, un frutto medio come una pera da consumare preferibilmente con buccia, tutto condito con olio di oliva extravergine.

L'alimentazione deve essere variata, composta cioè da alimenti diversi, ricca di frutta e di verdure consumate sia crude sia cotte per garantire un adeguato apporto di acqua, sali minerali, vitamine e fibra alimentare. Infine, da non dimenticare, un adeguato apporto idrico giornaliero che non può andare sotto 1,5/2 litri di acqua nelle 24 ore.





I Tiburtini e l'incoronazione della Madonna delle Grazie

di Mauro Rosa

"...Un grido universale di gioia risonò nel labbro dei Tiburtini all'annunzio...che concedeva la coronazione della sagra immagine di S. Maria Maggiore..."(4)

La concessione Vaticana è ottenuta, il tanto desiderato atto di omaggio e devozione è fattibile, iniziano i preparativi. Siamo nel Gennaio del 1851; il Canonico decano della Basilica Vaticana, Monsignor Francesco de Pichi, già Vesovo di Tivoli per tredici anni, ha accolto le parole e preghiere del popolo tiburtino a lui presentate; si realizza il desiderio nato all'indomani del 8 giugno 1755 quando furono coronate le immagini sacre di Maria e Gesù Bambino venerate nella chiesa di Quintiliolo...

La *Sagra immagine*, tramanda la tradizione, è stata dipinta dall'evangelista San Luca e donata al popolo Tiburtino da Papa Simplicio; agli albori del IV° secolo, San Benedetto, dal ritiro dello Speco di Subiaco, benedice il formarsi di comunità di sacerdoti deputate alla cura dei fedeli secondo la sua Regola; per farlo numerosi conventi sorgono sul territorio, anche in Tivoli; e in Tivoli la maggiore per dimensioni e importanza nasce nella chiesa di Santa Maria Maggiore, eretta sui ruderi della villa di Gaio

Sallustio Crispo dalle comunità protocristiane e anch'essa donata ai Tiburtini da Papa Simplicio (4,6).

Tra Fede e mito, Storia e leggenda (5,8,9) anche San Francesco nel 1223 onorò Tivoli della sua presenza e parola; qui operò due miracoli (9,11) liberando dalle catene l'eretico Pietro da Alise (evento dipinto tuttora visibile nella Basilica Superiore di Assisi) e donando la grazia di

una maternità con figlio maschio alla moglie di un Giudice; i frati minori Francescani, per istanza di Papa Gregorio IX nel 1241 e volere di Papa Alessandro IV° nel 1256, sostituirono i Benedettini nella conduzione di Santa Maria Maggiore; nel XIII° secolo commissionarono al confratello Jacopo Torriti il rinnovo del quadro (foto1) ligneo a somiglianza dell'immagine della Madonna dell'Aracoeli (7).



Foto 1: La Madonna delle Grazie nel dipinto ligneo custodito nella Chiesa di San Francesco

Nel 1551 il Cardinale Ippolito I° d'Este edificando la sua villa dalle mura dell'annesso convento, avviò profondi lavori di ristrutturazione della chiesa soprattutto del coro e del presbiterio, trovando poi degna sepoltura all'interno della stessa. L'immagine custodita dai Francescani continuò ad essere oggetto di culto e venerazione, di suppliche e preghiere come nel 1733 e 1810 quando Tivoli, colpita da un terremoto e dal conseguente sciame sismico, o nel 1826, per la rovinosa piena dell'Aniene, vide l'effige portata in processione per le vie della città.

Siamo dunque agli inizi del 1851; ricevuto il consenso Vaticano Monsignor Carlo Gigli, vescovo di Tivoli, assecondando i desideri dei membri dell'Università de' Muratori, custodi della sacra immagine, nomina una commissione di quattro membri deputati ad organizzare una degna celebrazione dell'evento; c'è bisogno di fondi e la raccolta ha inizio proprio con i 200 scudi del Priore dell'Università Bonfiglietti e degli 87 scudi dei membri dell'Università. Il 16 aprile con una lettera indirizzata al municipio, ai cittadini agiati, al clero secolare e regolare, alle confraternite cittadine, la raccolta si fa pubblica; si avvarrà del contributo di tanti, anche i più umili, anche i forestieri, per un totale finale di 2.446 scudi d'argento. Per inciso il controvalore dello scudo dell'epoca (1) è di odierni 65/70 euro: si raccoglie dunque la non indifferente somma di circa 160/170.000 euro davvero ragguardevole, considerato che il territorio non vive di rendite particolari ma del duro lavoro quotidiano. A giusto titolo il retro di una delle due medaglie coniate (vedi foto2) riporta l'epigrafe *"de pecun collat tibvrtes"*.(4)



Foto 2: Il lato verso di una delle due medaglie con la dedica dei Tiburtini a Maria madre di Dio

L'organizzazione prese settimane di lavoro; si scelsero e realizzarono gli addobbi della chiesa e della città, si predisposero cinque giorni di feste popolari incluse le tombole, lo sparo di mortaretti e fuochi d'artificio, canti, balli, tridui, litanie e sopratutto la solenne processione.

Il Superiore dei Francescani del Convento Padre Luigi Bartocci commissionò e supervisionò la creazione di un'immagine in rame dalla quale si ottennero 2500 copie in carta distribuite ai cittadini nei giorni dei festeggiamenti; da altra lastra in rame voluta dai quattro deputati si ottennero 3313 copie in carta e 63 in seta fregiata da un bordo dorato; gli stessi deputati incaricarono Bonfiglio Zaccagnini, (3) estroverso incisore vaticanista, di preparare i conii di due medaglie devozionali: entrambe con unico lato recto rappresentante San Francesco orante in ginocchio davanti alla Madonna delle Grazie in atto benedicente (foto3) e due lati versi, uno con dedica su nove righe sovrastante due rami di rosa decussati, l'altra (10) con le immagini di San Gregorio e San Simplicio(2). Una delle medaglie, unica in oro, fu donata a Papa Pio IX°, 66 in argento alle personalità che a vario titolo avevano contribuito alla realizzazione dell'evento, 1000 in bronzo e 1027 in oricalco ai fedeli che *"... contribuirono in parte alla solennità della coronazione della sagra immagine..."(4)*

E la festa ebbe inizio(4).

La sera del 14 agosto la solenne processione si concluse con l'incontro tra il Salvatore e la Vergine sul piazzale di San Francesco tra ali di folla convenuta dalla città tutta, da quelle vicine, dai forestieri; la mattina del 15 il suono delle campane e lo sparo dei mortaretti annunciò la messa solenne; il 16 si ripeterono le funzioni sacre, si tenne una tombola pomeridiana con premio da 110 scudi e fuochi d'artificio serali; ed il 17 l'apoteosi: il Cardinal Mattei, arciprete del capitolo vaticano, dette disposizione di lettura della Bolla di incoronazione: *"...Mario per misericordia divina vescovo Tvscvlano di santa romana chiesa cardinale Mattei...essendo stata riconosciuta e comprovata...l'antichità del culto, la moltitudine dei prodigi...la frequenza dei Tiburtini...assai di buon grado ha decretato l'aurea corona...a questa Immagine della Vergine delle Grazie";* nel pomeriggio l'immagine fu portata in processione per le vie della città: Un triduo di ringraziamenti concluse il 20 agosto i solenni festeggiamenti.



Foto 3: Il lato recto delle due medaglie: San Francesco orante, la Madonna benedicente.

Bibliografia essenziale:

1)Forum Italiano della Commissione per gli Ordini Cavallereschi "I nostri avi", agosto 2013
2)Lamoneta.it: Medaglie italiane 1851
3)Lamoneta.it: Ginocchi R.:"Brevi biografie degli incisori vaticani"
4)Melchiorri S.:"Memorie storiche del culto e venerazione dell'immagine di Maria Santissima", Roma, 1864
5)Mosti R.:"Storia e monumenti di Tivoli", pg113-4, Tivoli 1968
6)Pacifici V.:"Per il restauro di Santa Maria Maggiore" AMST XVIII-XIX, pg126-34, 1938-9
7)Pacifici V.:"L'inchinata di Tivoli" BSSAT 41, anno XI, pg.1423-39, 1929
8)Pecchi F.:"San Francesco a Tivoli. Testimonianze e leggende" Archeotibur ottobre 2017
9)Petrocchi G.:"Tivoli e San Francesco" Atti e memorie STSA, vol.VII, pg34-51, 1927
10)Rosa M.:"Pap Simplicio" Spels Ac demy, 2, 12, pg46-8, 2019
11)Viola S.:"Storia di Tivoli" tomo II, libro XI, pg.175, 1819

Encomio alla bicicletta

di Nicola Iacovone

E ORA PEDALA: DESTINATARI DEL MESSAGGIO E OBIETTIVI

A chi è rivolto: a tutti i sedentari (compresi bambini, adolescenti e meno giovani), a tutti coloro che sono affetti da fisiopatologie sensibili all'attività fisico-motoria soprattutto nella terza e quarta età (artrosici, osteoporotici, ansiosi o depressi), alle persone affette da patologie conclamate ma sensibili all'attività fisico-motoria (diabetici, obesi, dislipidemici, ipertesi, cardiopatici ischemici, bronchitici cronici, asmatici, ecc.), a chi ricerca un nuovo 'stile di vita' per il proprio benessere, a chi vuole 'ricominciare da zero'.

Per tutti coloro che volessero iniziare a dedicarsi al proprio stato di salute, l'andare in bicicletta deve rappresentare un momento essenziale. È utile, ad esempio, praticarlo ogni qual volta sia possibile o si renda necessario farlo, tenendo bene in mente che i maggiori benefici salutistici si ottengono con la continuità e l'assiduità. Infatti, le continue sollecitazioni permettono al nostro organismo di adattarsi ai carichi di lavoro sempre più intensi e, quindi, di trarne giovamento fisico e mentale.

Quali obiettivi ci proponiamo: una migliore qualità della vita, un minore ricorso all'utilizzo dei farmaci, una riduzione delle ospedalizzazioni, un risparmio economico, una nuova e/o migliore conoscenza del territorio in cui viviamo, un invito al turismo sportivo, esempio di eco-sostenibilità.

Lo sport parla un linguaggio universale, applica le medesimi leggi o regolamenti e si rivolge a chiunque, di qualsiasi tradizione culturale ed etnia. Esso rappresenta, per ognuno di noi, crescita socio-educazionale di virtù e di valori e non solo di ricerca di talenti atletico-sportivi.



LA BICICLETTA COME MOBILITÀ ALTERNATIVA E SOSTENIBILE

Le attività turistiche sono sostenibili quando si sviluppano in modo tale da mantenersi vitali in un'area turistica per un tempo illimitato, non alterano l'ambiente naturale, sociale, artistico e non ostacolano o inibiscono lo sviluppo di altre attività sociali ed economiche.

(Organizzazione Mondiale del Turismo)

I nuovi e moderni stili di vita prevedono, come attori consapevoli, tutti i cittadini, ma possono essere attuati e sviluppati solo se il palcoscenico urbano ed extraurbano è pronto a sostenere questo nuovo modo di vivere, affinché possa giocare un ruolo necessario nell'incoraggiare i cittadini verso comportamenti attivi e quindi necessari per la salute sia sul versante fisico, sia su quello mentale.

Tutte condizioni ambientali che devono, quindi, essere opportunamente pianificate e, se necessario, modificate, tenendo presenti anche queste necessità connesse con la difesa della salute.

Far muovere con assiduità e continuità la gran parte della popolazione è un risultato che si può ottenere solo in presenza di una qualità di contesto, di organizzazione urbana e dei trasporti. È necessaria, oggi più che mai, una nuova cultura della mobilità e modifiche territoriali che vadano verso una riqualificazione del tessuto urbano ed extraurbano esistente ('città diffusa' o 'dispersione urbana').

Questo obiettivo riguarda ovviamente anche la realizzazione di percorsi casa-scuola-lavoro-luoghi di svago, della durata anche di un'ora, da percorrere quotidianamente per tutti i cittadini (attività di grande utilità per migliorare le condizioni di salute della popolazione generale).

La responsabilità per la scelta di stili di vita attivi non può essere lasciata esclusivamente ai singoli individui, ma deve diventare una responsabilità condivisa dall'intera comunità: strutture sociosanitarie, amministrazioni comunali e tutti coloro che sono coinvolti nella pianificazione urbanistica del territorio.

Gli obiettivi generali per un intervento di questo genere prevedono la riorganizzazione, il controllo e la moderazione del traffico urbano e sono: il miglioramento della fruibilità e sicurezza della strada per tutti gli utenti e in particolare per quelli più deboli (bambini, diversamente abili e anziani); il miglioramento dell'accessibilità, la qualità e la vivibilità degli spazi pubblici, il favorire la mobilità con la bicicletta per spostamenti più o meno lunghi, riducendo l'uso dell'automobile.

Un legame che si sta perdendo con il territorio, con le sue tradizioni e la sua gente: andare in bicicletta dentro e fuori le mura cittadine è un modo nuovo per emozionarsi e stupirsi, praticando al contempo azione terapeutica e preventiva, ma anche sociale, didattica e culturale. Sono la nuova frontiera anche per il turismo sportivo: un turismo sostenibile e d'avanguardia che influenza positivamente lo 'stile di vita' di chi

lo pratica. Essendo cambiato radicalmente il concetto di salute, inteso come benessere globale, è cambiato anche il concetto di riposo e di svago, il tutto all'impronta del dinamismo.

La cultura è conoscenza, ma richiede la volontà e l'impegno educativo da parte della famiglia, della scuola e dell'ambiente sociale in cui viviamo, tenendo ben presente che l'attività fisico-motoria o sportiva è uno strumento necessario per promuovere questo progetto cognitivo, il tutto a favore dell'uso dei pedali della bicicletta.

INQUINAMENTO DELL'ARIA E PATOLOGIE CORRELATE: LA BICICLETTA COME ANCORA DI SALVEZZA

Nell'atmosfera sono presenti centinaia di composti chimici, molti di essi provengono da fonti naturali (incendi, eruzioni vulcaniche, cicli biologici, radioattività naturale, etc.), ma la gran parte proviene dalle attività dell'uomo.

Gli effetti nocivi causati dall'inquinamento dell'aria si estrinsecano solitamente a lungo termine, ossia presentano un'evoluzione lenta con lunghi periodi di latenza, tale da rendere difficile lo studio dei fattori di rischio ad essi correlati.

Inoltre, le variabili individuali (livello di esposizione ai diversi agenti e grado di suscettibilità individuale), associate a fumo di tabacco, malsana alimentazione, clima abitativo viziato e occupazione lavorativa, possono ulteriormente incidere nella genesi di patologie, generalmente localizzate a livello degli organi respiratori e cardiovascolari con risvolti negativi sulla produttività e quindi di ordine sanitario, economico e sociale.

Purtroppo, anche il livello di esercizio fisico sostenuto è un fattore che condiziona la dose di inquinante che viene a contatto con l'apparato respiratorio (soprattutto nelle aree urbane). L'aumento della prevalenza della bronco-pneumopatia-cronica-ostruttiva (BPCO), della cardiopatia ischemica, delle malattie allergiche respiratorie, del sistema endocrino-riproduttivo, delle malattie oncologiche, nei paesi industrializzati, è legato all'aumento degli inquinanti atmosferici quali: clorofluorocarburi, metano, anidride carbonica, anidride solforosa, biossido di azoto, ozono e DEP (Particolato Esausto Diesel).

La bicicletta è la soluzione: zero inquinamento, emissioni e smog, è economica, facile da usare, fa risparmiare tempo negli spostamenti più o meno lunghi, elimina il problema del parcheggio e tutti i disagi nel prendere i mezzi pubblici e l'unica energia che si consuma non è quella prodotta da combustibili ma quella del proprio organismo.

Pedalare è inconsciamente un modo nuovo di fare sport: abbandono della competizione (a volte eccessiva ed esasperata), nel rispetto della globalità fisiologica dell'individuo.



BENEFICI DELLA BICICLETTA

Le attività sportive si dividono in sei gruppi (A. Dal Monte), e tale classificazione si basa sulle sorgenti energetiche utilizzate nel lavoro muscolare e sulle caratteristiche biomeccaniche proprie dei gesti delle singole discipline sportive.

Il ciclismo si colloca nelle attività prevalentemente aerobiche o di resistenza, ossia attività di tipo dinamico ad impegno cardiocircolatorio costante (come ad esempio lo sci di fondo, la marcia, la maratona, il canottaggio, ecc.): sono discipline sportive di lunga. In esse si attuano movimenti dinamici per la massima parte della prestazione, la cui intensità non è superiore alla quantità di rifornimento energetico aerobico veicolato alla muscolatura scheletrica dagli organi cardio-vascolo-polmonari. Lo sviluppo di tali organi svolge un ruolo decisivo, facendo pervenire la maggiore quantità di ossigeno per la produzione di energia contrattile. Tali discipline richiedono contrazioni muscolari isotoniche di intensità moderata e prolungata nel tempo.

Per definire in maniera semplice e completa il concetto di resistenza, essa deve essere vista come la 'capacità di mantenere costante nel tempo una certa prestazione dopo aver fornito un consistente lavoro muscolare, tenendo lontana il più possibile qualsiasi forma di fatica'.

Affinché ciò avvenga, nell'organismo dell'atleta si devono produrre delle modificazioni (adattamenti), tali da realizzare prestazioni fisiche sempre migliori e superiori, purché lo stimolo allenante sia efficace, e quindi specifico.

È importante iniziare, e quindi creare, tali adattamenti già nei bambini e nei giovani, infatti, 'l'attività ludico-ricreativa' va intesa come un processo a lungo termine proiettato verso lo sviluppo e l'incremento di alcune caratteristiche psico-fisiche decisive ad ottenere alte prestazioni per ogni specifica disciplina sportiva nelle età successive.

Gli adattamenti sono modificazioni fisiologiche morfo-funzionali di uno o più organi o apparati dell'organismo, come conseguenza di uno stimolo allenante costituito dalla pratica regolare e costante di un'attività sportiva, e dipendono dall'intensità, dalla frequenza e dalla specificità del carico di lavoro utilizzato. La sospensione dell'attività sportiva comporta una regressione di tutti gli adattamenti.

La pratica regolare e costante della bicicletta costituisce un programma di esercizio fisico, dosato e controllato in quanto a qualità, quantità, modalità di esecuzione e schema di allenamento, con finalità ludico-addestrative o igienico-preventive e non competitivo-agonistiche, che risulta un mezzo preventivo e terapeutico fisiologico, efficace e a basso costo, tutto ciò sulla base di dati epidemiologici, clinici e sperimentali, accolti nei Documenti di Consenso di Società Scientifiche nazionali ed internazionali.

LA BICICLETTA DOPO IL COVID-19

L'obiettivo è quello di creare un nuovo modello di mobilità, dove la bicicletta sia considerata il punto di partenza per gli spostamenti (nei tratti urbani, 1/3 di essi sono inferiori ai 2 chilometri e i 2/3 inferiori ai 10 chilometri, ossia dai 10 ai 30 minuti di pedalata).

Tutto ciò dimostra che la bicicletta è più di un mezzo di locomozione, ed è più di un semplice



strumento per la pratica sportiva. Essa rappresenta, invece, una scelta di vita coscienziosa, salutistica ed ecologica e che, come tale, richiede attenzione, senso di responsabilità e programmazione di avviamento alla pratica.

È buona norma osservare inizialmente alcune regole:

- cominciare con tratti pianeggianti e alternare progressivamente le salite e le discese;
- allenarsi a giorni alterni, incrementando gradualmente il tempo di ogni uscita (le prime volte dedicargli 20-30 minuti);
- mantenere il ritmo di pedalata costante durante il tempo di movimento;
- utilizzare abbigliamento comodo ed idoneo (soprattutto il casco, i pantaloncini, le scarpe, i guanti ed il giubbetto);
- porre attenzione alla regolazione della sella e del pedale.

Tutto ciò per evitare, come in ogni attività fisico-motoria, traumi o sovraccarichi osteo-artro-muscolari, soprattutto nelle fasi iniziali.

LA MOUNTAIN BIKE: UN GEMELLAGGIO CON LA NATURA

La motivazione principale che spinge a praticare lo sport è il divertimento, che ovviamente si può ricercare in diversi modi.

Pensiamo, ad esempio, al piacere di competere sia con sé stessi che con gli altri nella disciplina sportiva della mountain bike, che consente questo avvicendamento. Confrontarsi con sé stessi, in questo caso, può anche significare l'utilizzo dell'ambiente naturale come stimolo per la sua variabilità (componente meteorologica), la sua asprezza o per la sua difficoltà tecnica.

Senza pensare alle situazioni estreme che la natura può offrirci, possiamo ricercare in que-

sta attività motoria il piacere dell'esplorare, del viaggiare o della socializzazione.

Viaggiare per raggiungere i luoghi della competizione, la facilità di costruire relazioni nuove, aspetti conviviali del vivere insieme la natura, l'istintiva cooperazione che le persone hanno quando si trovano in contatto con l'immensità della natura (alta montagna, colline oppure lidi marini), tutto questo può essere offerto dagli sport all'aria aperta e in particolare con la pratica della mountain bike.

Altre motivazioni, quali la ricerca di affiliazione, la socializzazione, lo sviluppo di abilità, la competenza sportiva ed il giocare, sono presenti nella attività motoria in ambiente naturale.

L'esercizio fisico, soprattutto se praticato all'aria aperta, porta ad un aumento della percezione di benessere psicologico, e quindi ad un miglioramento del tono dell'umore, purché sia divertente, aerobico e non eccessivamente competitivo. Inoltre, deve essere temporalmente e spazialmente certo, includere movimenti ritmici e ripetitivi ed essere di media intensità (caratteristiche tipiche della bicicletta).

Inoltre, molti studi hanno accertato il miglioramento nell'abilità percepita di saper far fronte allo stress e di controllarne le emozioni conseguenti, nei soggetti che praticano programmi di allenamento sportivo continuativo. L'agente stressante non viene eliminato né modificato, ma viene regolata la percezione dell'emozioni o viene indotto uno stato di rilassamento attraverso la riduzione della tensione muscolare o come forma di distrazione.

Lo sport permette anche di rafforzare e stabilizzare nel tempo il concetto di 'autoefficacia' e di 'autostima', ambedue determinanti nella scelta dell'attività da svolgere e dello sforzo profuso nel compimento di esso, nonché indicatore di benessere e di adattamento come componente fondamentale della qualità della vita connessa alla salute.

Nel silenzio della natura è possibile percepire con chiarezza le proprie energie, i propri limiti e soprattutto i cambiamenti che avvengono nel nostro corpo mentre ci muoviamo: l'aumento del battito cardiaco, degli atti respiratori e della sudorazione che si trasformano in piacevoli variazioni che aumentano il senso di benessere psico-fisico: W la bicicletta!



Il ruolo della postura nella biomeccanica del ciclista

di Filippo Camerota e Claudia Celletti

Molti studi scientifici testimoniano dell'impatto positivo dell'andare in bicicletta sul nostro organismo. Si può considerare il mezzo ideale per promuovere la salute divertendosi e facendo gruppo. Il ciclismo, oltre ad essere praticato da atleti agonisti, è praticato anche da atleti 'amatori' giovani e meno giovani che cercano nella pratica di questa attività una condizione di benessere psico-fisico unito alla prevenzione di varie patologie metaboliche e del sistema cardio-respiratorio. La pratica del ciclismo in particolare può essere considerata una delle migliori scelte per ottenere e mantenere un buon grado di efficienza fisica. Non è raro tuttavia che alcuni atleti lamentino problemi a carico della colonna vertebrale (lombalgia, cervicalgia) delle ginocchia (condropatia femoro-rotulea, tendinite rotulea), dei piedi (metatarsalgia) parestesie e formicolii alle mani per compressione del nervo ulnare al polso; problemi legati alla pressione sulla regione urogenitale. In realtà, il ciclismo non è uno degli sport a più alto rischio di 'rachialgia' ma, posture incongrue in sella e la durata eccessiva dell'allenamento con posture obbligate in presenza di problemi posturali non valutati preliminarmente, possono facilitare l'insorgenza di rachialgie.

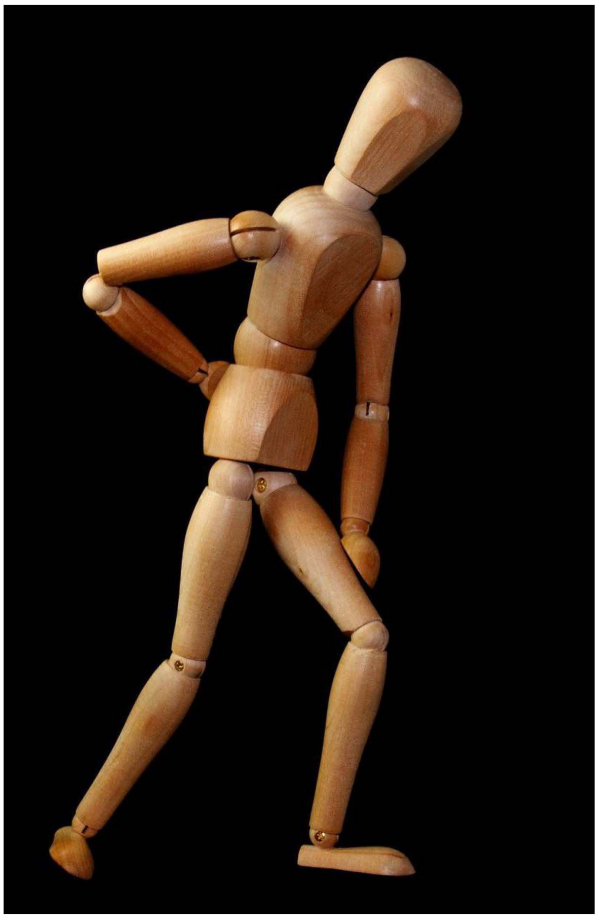
Il controllo della postura è di fondamentale importanza per l'esecuzione della maggior parte dei compiti motori che affrontiamo ogni giorno. Le due componenti della postura, l'orientamento e l'equilibrio, richiedono continui aggiustamenti. L'orientamento posturale riguarda la posizione assunta dalle varie parti del corpo le une rispetto alle altre e rispetto

all'ambiente circostante; l'equilibrio posturale richiede lo sviluppo di una resistenza attiva in grado di contrastare in particolare la gravità. La postura ed il movimento in bicicletta sono influenzati dalla geometria dei telai e dalla corretta regolazione della bicicletta. Diversi sono i disturbi correlati alla postura assunta durante la pedalata lamentati dai ciclisti e descritti in letteratura; questi possono interessare gli arti inferiori, il rachide cervicale e lombare e gli arti superiori. Le cause sono da ricercare in una sella mal regolata, o in una scorretta regolazione del manubrio.

Una corretta regolazione del telaio della bicicletta permetterà di assumere una postura idonea durante l'attività a cui potrà associarsi una pedalata fluida e così un equilibrio tra efficacia ed efficienza del movimento. La ricerca di una postura ottimale è funzionale ad ottenere un equilibrio tra potenza erogata e resistenza, ma anche tra prestazione e prevenzione degli infortuni, ponendo attenzione a quest'ultimo aspetto. L'altezza della sella, la lunghezza del pedale, la posizione delle tacchette per le scarpe determinano nel loro insieme l'aspetto 'verticale' della postura durante la pedalata, mentre l'inclinazione delle braccia e l'altezza e la larghezza del manubrio determinano la postura 'orizzontale' o lunga.

La flesso-estensione di anca, ginocchio e caviglia deve avvenire entro dei range che consentano un gesto sportivo fluido che sviluppi una elevata potenza della pedalata. Diversi test hanno mostrato che l'angolo del ginocchio nella posizione di massima estensione non debba superare i 150 gradi ed in massima flessione i 65 gradi; la flessione plantare ottimale in massima estensione del ginocchio dovrebbe essere intorno ai 13 gradi. Una corretta posizione della sella è funzionale sia ad evitare la iperpressione rotulea in flessione di ginocchio sia il dolore lombare per la posizione assunta dal bacino.

Va considerata anche la posizione delle tacchette, in modo tale che la testa del primo metatarso sia posizionata direttamente sopra il mandrino del pedale; una posizione inadeguata può determinare una compressione dei nervi interdigitali metatarsali o determinare un sovraccarico del tendine di Achille e dei muscoli flessori plantari.



Nel considerare le problematiche posturali in senso anteroposteriore, sicuramente la distanza tra la parte posteriore della sella e il manubrio è fondamentale perché la posizione inclinata del tronco per un lungo periodo determina una contrazione prolungata dei muscoli del rachide cervicale, della colonna e dell'addome nonché dei muscoli degli arti superiori; una corretta postura deve permettere una condizione di riposo dei muscoli prevenendo in particolare problematiche cervicali e lombari. Infatti, una postura eccessivamente compatta può aumentare la cifosi dorsale creando una iperlordosi cervicale e cervicalgia correlata. Tali posture scorrette possono condurre anche a sindromi da compressione nervosa in particolare agli arti superiori; la più frequente è la paralisi dell'ulnare nota anche come paralisi del ciclista. Il nervo ulnare passa nella mano all'interno del Guyon, un canale osteofibroso localizzato nella porzione ulnare del polso, e all'uscita dal canale, il nervo si biforca in rami motori sensoriali e profondi. Il ramo sensoriale fornisce sensazione al quinto dito e metà del quarto dito mentre il ramo motorio innerva i muscoli dell'eminenza ipotenar. In questo decorso il nervo, essendo molto superficiale, può venire facilmente compresso, e per questo motivo sono indicate misure per prevenire la paralisi del ciclista, come ad esempio indossare guanti imbottiti e cambiare spesso la posizione delle mani.

Nonostante la posizione maggiormente aereodinamica del manubrio sia quella profonda, va considerato però che, oltre alle problematiche compressive, tale posizione concorre nel determinare sintomi da sovraccarico lombare nonché problematiche del pavimento pelvico. Per quel che concerne la larghezza del manubrio, questa deve essere tale da non ostacolare la respirazione, e viene considerata la larghezza delle spalle come parametro di riferimento.

In conclusione, una valutazione di tipo posturale può essere utile al fine di evitare sindromi da sovraccarico e progettare assetti ergonomici.

La vita è come andare in bicicletta:

se vuoi stare in equilibrio devi muoverti.

Albert Einstein



Sicurezza su strada e ciclabili

di Roberto Sgalla

UNA MOBILITÀ DIVERSA

Il covid-19 ci sta lasciando in eredità una mobilità diversa.

Le difficoltà connesse all'uso dei mezzi pubblici, dovute al distanziamento personale, e il rischio di un'ulteriore esplosione dell'uso del mezzo privato, con l'insorgere di ingorghi che in alcune città rasentano il paradosso della circolazione – e cioè la quantità di suolo occupato per numero di veicoli che rende impossibile la circolazione – rappresentano solo l'aspetto di maggior impatto.

A ciò vanno aggiunti i problemi ambientali ed ecologici dovuti all'inquinamento da CO_2 che hanno rilanciato **l'uso dei mezzi di mobilità dolce e alternativa.**

Biciclette, e-bike, monopattini elettrici hanno subito un'impennata di vendite impensabile, sostenuta anche dal bonus per l'acquisto previsto dal governo. Anche ANCI e CNEL hanno elaborato documenti e protocolli per un uso massiccio di questi mezzi.

Ma **se salutiamo positivamente l'incremento dell'uso dei mezzi di mobilità alternativa**, dobbiamo tuttavia richiamare le principali autorità responsabili, sindaci, amministratori, alla presenza di criticità che già hanno prodotto incidenti e vittime.

SICUREZZA STRADALE

Parlo della 'sicurezza stradale'.

Durante il periodo del lockdown avevamo maturato la convinzione che alla ripresa 'nulla sarebbe stato come prima', che, per questo segmento,

avrebbe significato **maggiore responsabilità, rispetto delle regole del codice della strada, tolleranza reciproca tra utenti.**

Probabilmente ciò si sarebbe verificato se la quarantena fosse stata accolta non come il solo divieto di circolare per la paura di ammalarsi, ma per il senso di responsabilità verso gli altri, per il rispetto del mondo della sanità in prima linea nella lotta al virus.

Tant'è che **in poco più di un mese sono tornati gli incidenti**, anche gravi e mortali, per eccesso di velocità, distrazione per l'uso di device, abuso di alcol e di sostanze stupefacenti.

A ciò si sommerà **una presenza massiccia di nuovi 'veicoli'** che purtroppo risentono di una strategia emergenziale.

NORMATIVA *WORK IN PROGRESS*

Il decreto rilancio prevede alcune norme dedicate alla **segnaletica necessaria per la circolazione delle bici e dei monopattini.**

Le ho chiamate 'ciclabili di emergenza' perché chiaramente non ci sono le tempistiche necessarie per avviare un'adeguata strategia infrastrutturale.

L'art. 229 del decreto rilancio 'Misure per incentivare la mobilità sostenibile' prevede quella che è definita '*Casa avanzata: linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli'* e la '*Corsia ciclabile: parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, delimitata mediante una striscia bianca discontinua, valicabile ed a uso promiscuo…'*.

Eppure, nel dicembre 2017, era stata approvata una legge che, se attuata, oggi avrebbe permesso di avere una rete di 'arterie ciclabili' non solo in ambito urbano ma anche per gli spostamenti medio-brevi.

Nel dicembre scorso il governo ha sbloccato 4,1 milioni di euro da destinare al cofinanziamento di interventi per la progettazione e la realizzazione di nuove infrastrutture e la messa in sicurezza di piste ciclabili. Ciò significherebbe piste ciclabili logiche, con un inizio e una fine, e non come oggi che spesso finiscono nel nulla o restano incomplete.

Ancora, **viviamo in una specie di 'limbo'** perché **i veicoli elettrici** sono ancora sottoposti a un **periodo sperimentale**; l'e-bike non ha trovato elementi di chiarezza, se si superano i 25km/h occorre uso del casco, immatricolazione, assicurazione.

PERPLESSITÀ

Nel quadro di previsione della nuova segnaletica, non mi convince la norma chiamata 'linea di casa avanzata'.

Il ciclista che parte al 'verde' **davanti alle auto non ha lo stesso spunto** e c'è il rischio che qualche automobilista intollerante compia manovre azzardate con pericoli reali.

SITUAZIONE ATTUALE SULLA STRADA

Oggi **i comuni**, vista la situazione di emergenza, **si limitano a segnalare piste ciclabili con una linea di colore bianco** che delimita il luogo del transito delle bici e monopattini.

Ciò restringe la carreggiata con risentimento degli automobilisti.

D'altro canto, la maleducazione di certi soggetti fa sì che **vediamo sfrecciare monopattini**

nei marciapiedi dedicati ai pedoni, con incidenti, anche gravi (purtroppo si registra già un deceduto).

Cosa si dovrà fare e cosa si farà perché queste norme da provvedimenti emergenziali siano trasformate in veri e propri piani di mobilità urbana?



COSA C'È DA FARE

I comuni dovranno limitare a 30km/h le strade percorse da bici (a Milano alcune strade sono state interdette alla circolazione delle auto).

Saranno indispensabili **maggiori controlli** e una più stringente presenza della polizia locale; **campagne di comunicazione** per far comprendere quali sono le regole di utilizzo; il governo e il parlamento dovranno **legiferare finalmente in modo organico.**

Basta con le 'sperimentazioni'; occorre definire le tipologie di veicoli (solo per le bici si parla di decine di tipi, da quelle da città a quelle per le gare, a scatto fisso, ecc.), prevedere l'uso obbligatorio del casco per bici e monopattini per tutte le età.

Per le bici si pone anche il **problema dell'identificazione e quello assicurativo.**

È evidente che **un boom di biciclette porterà a un aumento di furti**; occorrerà un chip, una targa o altro che **permetta di associare il mezzo al proprietario**, con un registro che potrebbe essere gestito dalla FCI.

I comuni, le aziende, le scuole dovranno attrezzarsi per creare **parcheggi sicuri e gratuiti.**

TOLLERANZA, RISPETTO, CONVIVENZA

Il messaggio finale che voglio dare è che **i ciclisti sono utenti deboli e vulnerabili e per questo vanno tutelati.**

Il tema della **tolleranza** e del **rispetto reciproco** sono le pietre miliari su cui fondare la convivenza tra tutti gli utenti della strada.

POCHI CONSIGLI MA MOLTO UTILI:

- controllare il buono stato della bicicletta (gomme, freni, luci);
- rendesi sempre visibili, soprattutto di notte;
- non procedere appaiati ad un altro ciclista;
- se possibile usare le sedi riservate (piste ciclabili);
- niente cuffiette per telefono o musica;
- indossare sempre il casco.

COSA CI RISERVA IL FUTURO

La speranza è che in futuro l'intelligenza artificiale diventi l'angelo custode di ogni ciclista e pedone.

Nel gennaio scorso Uber ha annunciato di voler sperimentare delle biciclette autonome.

Ma questa è tutta un'altra storia!



CARDO MARIANO: curarsi con le spine

di Giovanna Rizzitiello

Il **Cardo Mariano** (Sylibum Marianum) è una pianta erbacea presente in tutto il bacino del mediterraneo. I suoi fiori, molto profumati, sono di colore rosso purpureo, i frutti sono degli acheni oblunghi di colore nero, provvisti di un pappo setoloso bianco.

È anche un simbolo mariano perché, secondo la leggenda, la Vergine Maria, durante la fuga in Egitto, trovò riparo in una vegetazione di cardi; mentre allattava Gesù del latte si versò sulla pianta conferendole le striature bianche presenti sulle foglie. Per questo motivo è sempre stato indicato durante l'allattamento per le sue proprietà galattogene.

Le sue proprietà officinali erano già note a Plinio il Vecchio che descrive, in *Naturalis Historia*, come il succo della pianta venisse usato 'per digerire e favorire il flusso della bile'. Kent, nel suo *Materia Medica*, scrive: «Questo rimedio provoca una salutare scarica di bile e perciò elimina formazioni di calcoli biliari».

Il fitocomplesso si estrae dagli acheni ed è composto dalla SILIMARINA, miscela di flavonolignani, che possiede proprietà depurative e protettive del fegato; è un colagogo in quanto favorisce l'escrezione di bile. Esplica un'azione rigeneratrice sulle cellule epatiche per la presenza nel fitocomplesso della SILANDRINA che modula la cicloossigenasi II e la SILOMONINA che modula la pompa ATP-dipendente.

Interferisce sul rilascio di acido arachidonico svolgendo un'attività antiossidante, rinforza le pareti dei capillari con effetto benefico sulla circolazione.

Il cardo va a stimolare il fegato come organo emuntore per l'eliminazione delle tossine, può essere utilizzato in quei pazienti che debbono sottoporsi a lunghi cicli di chemioterapia.

Ancora Kent, nel suo *Materia Medica*, scrive: «Il paziente di CARDO MARIANO è sensibile al freddo, ha tristezza, irritabilità e pianto, dolori di testa congestivi, sclerotica gialla, bruciori nei margini delle palpebre, bruciore entro il naso, epistasi, gusto amaro, insipido o mancante, lingua cattiva, anoressia, pirosi gastrica».

E, per chi ha il coraggio di affrontare le sue spine, ecco una gustosa ricetta…

…Coste di cardo mariano in padella

Ingredienti per 2 persone:

- una decina di coste di cardo mariano;
- aglio;
- olio evo;
- mezzo limone;
- prezzemolo fresco tritato;
- sale e pepe.

Preparazione:

Pulire le coste del cardo, tagliarle a pezzi e metterle in ammollo in acqua e limone.

Nel frattempo, fare saltare una fesa di aglio in camicia in poco olio in una padella a fuoco medio, quindi aggiungere i cardi, salare e pepare a piacere; coprire e cuocere così per circa 20 minuti, mescolando di tanto in tanto e aggiungendo poca acqua se necessario.

Sono cotti quando si riescono a bucare con una forchetta e risultano morbidi. Spegnere quindi il fuoco e cospargere di prezzemolo fresco tritato prima di servire.

Il servizio più grande che può essere creato

in qualsiasi paese è quello di aggiungere

una pianta utile alla sua alimentazione

Thomas Jefferson

Il collezionista di biciclette

di Emilio Merletti

Con l'arrivo della bella stagione mio fratello ed io salivamo in soffitta per recuperare le nostre bici, in letargo dalla fine dell'estate e, con gran disappunto, non le trovavamo quasi mai... pronte all'uso!

A volte i freni non andavano, altre volte le gomme non ne volevano sapere di gonfiarsi. Insomma, bisognava spingerle a mano fino alla bottega di Adalberto, il ciclista, per le opportune riparazioni.

Adalberto era un ometto basso di statura e dal fisico minuto. Aveva una 'officina' ricavata da una vecchia stalla, con poca luce e molte cianfrusaglie legate al mondo del ciclismo. Ma a noi ragazzi interessava solo la zona dedicata alle riparazioni. Osservavamo con ammirato rispetto i gesti professionali con i quali, sollevata la bicicletta, l'appendeva, manubrio e sellino, a due ganci che pendevano da due catenelle fissate al soffitto, e da quel momento iniziava tutti i controlli del caso. Tensione e oliatura della catena, registrazione dei freni, riparazione degli pneumatici e relativo gonfiaggio, con una pompa che a noi appariva mastodontica, rispetto a quella 'di servizio' fissata sotto la canna, e che dava alle gomme una tensione davvero eccezionale. Pagate le poche decine di lire ce ne andavamo soddisfatti, pedalando sotto lo sguardo di Adalberto, più soddisfatto di noi, che ci osservava appoggiato allo stipite della sua bottega.

E sì, perché Adalberto, oltre ad essere 'ciclista' come riparatore di bici, era anche 'ciclista' nel senso agonistico del termine. Insieme ad alcuni suoi amici aveva costituito una vera e propria squadra che partecipava con successo alle gare locali.

Col tempo lo persi di vista. Me lo ritrovai in studio pochi anni fa, ormai imbiancato ed appesantito.

Lo salutai un po' commosso. E commosso era anche lui. Mi disse subito, dandomi del tu: «Adesso sono io ad aver bisogno delle tue cure».

Era tornato in città da poco tempo. La necessità di un lavoro più solido lo aveva spinto a 'migrare' verso le grandi fabbriche del Nord, ma non aveva mai abbandonato la sua passione per il ciclismo, che praticava anche lassù, nei fine settimana ed in tutti i momenti liberi.



Sennonché, un paio di anni prima, aveva cominciato ad avvertire una perdita di forza a carico della gamba destra, insieme ad una serie di sensazioni vaghe, difficili da definire: una sorta di tremore delle braccia, mentre lavorava, formicolii passeggeri sui polpastrelli, l'impressione come di 'distrarsi' durante un ragionamento. Finché un giorno, all'improvviso, era comparsa una diplopia che lo aveva spaventato davvero, e così, finalmente, si era deciso a parlarne al suo medico.

L'iter diagnostico, e in particolare le immagini RM, con le caratteristiche lesioni della sostanza bianca periventricolare, aveva confermato il sospetto iniziale di una sclerosi multipla, in una fase particolarmente attiva.

Adalberto in realtà non era appesantito, aveva invece una diffusa ritenzione idrica. La tipica facies da cortisone. Assumeva anche Interferone beta, e questo aveva, se possibile, accentuato dolori muscolari e sonnolenza. Ultimamente aveva provato anche la terapia con la Cannabis, ma con risultati deludenti, valutati sia soggettivamente, sia tramite le varie scale (Ashworth, NRS ecc.).

Con una certa difficoltà di linguaggio mi parlò dei suoi guai. In particolare, gli dava una gran pena la necessità di dover usare il catetere per orinare, a causa della vescica neurogena. Ma soprattutto, il suo più grande rammarico era legato all'impossi-

bilità di praticare la sua grande passione, e questo a causa delle difficoltà di coordinamento motorio e della spasticità, oltreché dell'astenia. Aggiunsi alla terapia una dose iniziale di 5 mg. di Baclofene per 3 volte al giorno, che, stranamente, nessuno gli aveva ancora prescritto e, più di tutto, cercai di rassicurarlo come potei. Gli dissi che la sua malattia poteva avere fasi di remissione molto nette, durante le quali avrebbe senz'altro potuto tornare ad inforcare con successo la sua bici, ma si convinse poco.

Un giorno, però, riuscì a suscitarmi una meraviglia che ancora oggi, a distanza di anni, mi procura la stessa emozione di allora.

Ci incontrammo per caso sotto casa sua. Lui era sottobraccio a sua moglie, camminava con difficoltà, ma quando mi vide si animò, ebbe un moto di inaspettata vivacità, per l'idea che gli era all'improvviso saltata alla mente. «Vieni con me, ti mostro una cosa!» mi disse, e trascinò letteralmente sua moglie davanti alla porta della sua vecchia bottega.

L'uscio fu aperto.

In un lampo rividi l'officina dei miei ricordi di adolescente.

Solo che, da decine di catenelle di ottone, appese al soffitto, pendevano ora a mezz'aria biciclette di ogni foggia e colore! Me le illustrò una ad una, da esperto e con uno slancio davvero sorprendente. Ecco una Bianchi, ed una Taurus con i freni a bacchetta. Ecco una Benotto degli anni Trenta, e una Cinelli. C'era anche un tandem… a tre posti, e addirittura la riproduzione artigianale di un'antica Draisienne.

Tutti modelli che aveva raccolto nel tempo, e che poi aveva sistemato così, come in un museo, quando aveva cessato l'attività di riparatore.

Ma la cosa alla quale più teneva la tirò fuori alla fine, con solennità, da una busta di stoffa blu, custodita nel cassetto di una vecchia credenza. Una fotografia in bianco e nero di un famoso campione del passato, incorniciata e posta sotto vetro. Sulla foto c'era una dedica, che lui era riuscito ad ottenere una volta che, da bambino, con suo padre, aveva assistito all'arrivo di un Giro ciclistico che faceva tappa da queste parti.

La dedica recitava così: 'Ad Adalberto, campione del futuro. Gino Bartali.'

Mentre leggevo ad alta voce indovinavo lo sguardo fiero di Adalberto, ed il luccichio dei suoi occhi.

Di diventare campione non gli era riuscito. Ora tuttavia combatteva un'altra battaglia con vero coraggio, e condividere con me l'emozione di quel ricordo, per un attimo, era stata per lui la medicina migliore.

Si ringraziano:

Boehringer Ingelheim

FARMASAN

NOVARTIS

BAYER

Daiichi-Sankyo



Leon Francois Comerre
Bicyclette au Vésinet
Musée du Petit Palais (Parigi)

PROGETTO GRAFICO
Eleonora Semprini e Lorenzo Semprini