

BELLO PEDALARE

La bicicletta non è solo roba per gretini Fa bene al cuore, ai muscoli e... all'amore

È stata il mezzo di trasporto per eccellenza di tanti italiani, aiuta a combattere l'ipertensione e a sviluppare la zona pelvica, fondamentale per l'attività sessuale. Con il traffico, portarla in città è un rischio, ma sono numerose le iniziative per rimetterla in pista. Rilanciando così pure il commercio

di **GEMMA GAETANI**



■ Ricordate quella canzone di **Riccardo Cocciante**? Si per motivazioni, innanzitutto, di militanza ecologica. E così entriamo in uno scenario distante anni luce da «viali silenziosi» e «domenica mattina»: la bici della mobilità che piace senza fretta la domenica mattina, / fra i capelli una goccia di brina / ma che faccia rossa da bambina, / si pedala trafelati verso il fai un fumetto respirando, / mentre mi sto innamorando... / Lungo i viali silenziosi accanto a te» e così via, in una narrazione canzonettistica di una nascente coppia ciclistica degna degli *Amoureux* dell'illustratore francese **Peynet**. Si tratta di una rara contestualizzazione musicale della bici in quanto mezzo di amena e romantica gita domenicale. Ciò che la bicicletta è ancora oggi, per i ciclisti della domenica sportiva come urbani: i primi macinano decine di chilometri fuori porta, i secondi qualche migliaio di metri in città, ma per entrambi la bicicletta è eccezione e non regola locomotiva.

SURROGATO DELL'AUTO?

Accanto a questi, aumenta però il popolo che usa regolarmente la bicicletta come sostituto di qualsiasi strumento di locomozione, per motivi di militanza ecologica. E così entriamo in uno scenario distante anni luce da «viali silenziosi» e «domenica mattina»: la bici della mobilità che piace meno che non si viva in un delizioso paesino, mentre si pedala trafelati verso il lavoro dal lunedì al sabato, sfreccia su viali afflitti dall'inquinamento atmosferico e acustico, fa slalom tra automobili, camion e mezzi pubblici, incagliandosi nelle rotaie del tram (ci si è inceppata anche la ruota della bici di **Fabrizio Corona**, rotolato a terra mesi fa, durante una *story* su Instagram nella quale pedalava su via Torino, a Milano, cantando *Viva la libertà...*). La bici come mezzo ecologico, economico e sportivo non presentava alcuna controindicazione fino a qualche decennio fa. Infatti, era il mezzo elettivo delle generazioni italiane passate, fino al dopoguerra compreso, prima del boom economico che iniziò a

riempirci di automobili: lo raccontano film come *Ladri di biciclette* del 1948, nel quale il protagonista, con la sua bicicletta, lavora - fa l'attacchino. Oppure *Pane amore e fantasia* del 1953. In esso **Vittorio De Sica**, nei panni del maresciallo Carotenuto, trasporta sé stesso e pure la levatrice Annarella, di cui s'innamorerà, sulla sua bici Bianchi con motore Cucciolo, attualmente esposta al Museo del Sidecar di Cingoli insieme ad altri veicoli che hanno fatto la storia del cinema italiano.

PROGETTO MINISTERIALE

Nel film *I soliti ignoti* del 1958, passata la nottata del fallito e comico furto, Capannelle e Peppe attirano l'attenzione di due carabinieri in bicicletta perché la sveglia - rubata - che uno dei due ha in tasca si mette a suonare. Allora, muoversi in bicicletta era la norma. Cancellata dall'automobile, la due ruote a pedali era rimasta in uso per il ciclismo sportivo, turistico o ricreativo, ma da un po' di tempo è ritornata in auge come mezzo di locomozione. Il 12 maggio scorso si è celebrata, per il nono anno consecutivo, la Giornata

nazionale della bicicletta, istituita dal ministero dell'Ambiente. Quest'ultimo ha anche informato che, con altri dicasteri competenti, Regioni e Comuni sono già partiti più di ottanta progetti per le città volti a promuovere piste ciclabili, bike sharing e ciclovie. Il ministro, **Sergio Costa**, ha spiegato l'obiettivo: «Incentivare tutti i cittadini, cominciando dai più piccoli, a muoversi per le strade dei propri territori senza inquinare, facendo esercizio fisico, facendo bene a sé stessi, agli altri e all'ambiente. Sono stati approvati già dieci progetti di ciclovie, da quella degli Appennini a quella della Magna Grecia al Grab, percorsi sostenibili che legano l'Italia a emissioni zero e che permettono di preservare e rendere ancora più interessanti i parchi e le aree protette del nostro Paese».

A Piacenza, è partita l'iniziativa Negozi amici della bicicletta. Pensata dalla sede piacentina della Federazione italiana ambiente e bicicletta, insieme con l'Unione commercianti e Confesercenti, vuole incentivare l'uso della bici per fare shopping, al posto dell'automobile, e riscoprire piccoli negozi o angoli

cittadini dimenticati, del centro come della periferia. L'operazione è al centro di una vera e propria sinergia urbana.

La Fiab auspica che sia di stimolo per realizzare nuovi parcheggi e depositi per bici nella cittadina e d'altronde alcuni studi, si legge su *Il Piacenza*, dimostrano come nei centri urbani che favoriscono pedoni e ciclisti, le attività commerciali abbiano incrementato il giro d'affari.

Verrebbe da dire, parafrasando **Franco Battiato**, che ormai «tutto l'universo obbedisce alla bicicletta», la nuova, comprensibile ossessione di chi vuol trovare un compromesso tra contemporaneità e buon senso del passato.

GLI EFFETTI SULLA SALUTE

In effetti, da un punto di vista prettamente salutare, usare la bicicletta invece dell'automobile può fare soltanto bene. Andare in bicicletta, infatti, è uno sport intrinseco. Che fa bene anche se, semplicemente, si va e si torna dall'ufficio, dalla spesa o da un giro senza scopo pedalando. Pedalare è un'attività aerobica e basta farlo 20-30 minuti al giorno per usufruire dei benefici che apporta. Andando in bici 30 minuti al giorno, il cuore si fa più

pesante e grande: contiene più volume di sangue, aumenta la capillarizzazione dei muscoli e si affatica meno per pompare, risultando più protetto e diminuendo il rischio di infarto come di problematiche circolatorie ipertensive. In quanto vero e proprio allenamento, muoversi in bicicletta tonifica i muscoli, soprattutto dalla cintola in giù (per potenziare l'esercizio sui glutei basta pedalare sollevandosi dal sellino), e riattiva la circolazione, penalizzata, invece, dalla vita sedentaria.

I muscoli del fondo-schiiena e della zona pelvica, insieme a un sistema cardiovascolare ben funzionante, che garantisce un buon afflusso di sangue ai genitali, sono anche

alla base di una buona attività sessuale, sia maschile sia femminile. La bicicletta aiuta anche il dimagrimento e il sonno, in modalità che non tutti conoscono e che non rispondono alla semplice conseguenza logica del dimagrire bruciando calorie con il movimento o dell'aver più sonno per stanchezza post attività fisica.

Riguardo al dimagrimento, alcune ricerche pubblicate sul *Journal of applied physiology* mostrano come dopo due settimane di spostamenti in bicicletta, anche solo un giorno sì e uno no, il corpo aumenti la sua capacità di bruciare i grassi del 36%. Quanto al sonno, pedalando anche solo 20 o 30 minuti al giorno, studi condotti alla Facoltà di medicina dell'Università di Stanford hanno dimostrato che gli insonni ciclisti si addormentano in metà tempo e che il loro sonno aumenta di circa un'ora: il motivo parrebbe risiedere anche nel fatto che, andando in bici di giorno, si pedala sotto la luce naturale.

Il Rensselaer Polytechnic Institute Lighting Research ha condotto uno studio su un campione di adolescenti, poi pubblicato su *Neuroendocrinology Letters*, che spiega meglio la connessione. Nello studio, sono stati fatti indossare ai ragazzi occhiali arancioni che filtravano la luce del mattino eliminando le lunghezze d'onda blu che presentano un effetto benefico nella regolazione del ritmo sonno-veglia. I ragazzi, ritardando l'insorgenza della melatonina a causa delle lenti arancioni, si addormentavano con 30 minuti di ritardo rispetto al solito.

LUCE E LUCIDITÀ

Esporsi pienamente alla luce del giorno, e in bicicletta lo si fa (chiusi nell'abitacolo del bus o nel vagonne della metropolitana no), stimola, dunque, una giu-

sta produzione di melatonina. Pedalare fa poi bene all'efficienza mentale: l'allenamento fisico genera la produzione di nuove cellule nell'ippocampo, laddove esercitiamo la memoria. Uno studio dell'Università dell'Illinois ha evidenziato un miglioramento del 15% in test di prestanza intellettuale a seguito di un miglioramento della performance in bicicletta del 5%. Pedalare fa bene anche all'umore: l'attività fisica stimola la

produzione di endorfine e poi anche l'autostima cresce, perché ci spostiamo in modalità meno passiva rispetto allo stare chiusi nell'auto imbottigliata nel traffico.

Ci sono, poi, gli aspetti che riguardano un benessere, diciamo così, a noi esterno. Quello del portafogli: *Forbes* fece un'indagine sul costo annuale dell'auto e della bicicletta, parlando di 8.220 dollari necessari a muoversi in automobile contro 308. Quasi 27 volte di meno. Non è una rivelazione, la bicicletta costa meno di un'auto, non richiede carburante, la manutenzione è infinitamente meno onerosa, si può circolare senza spendere per bollo, assicurazione e parcheggio, tuttavia colpisce scoprire quanto, in effetti, si risparmi. Anche l'ambiente migliora il suo benessere, sia in termini di inquinamento dell'aria (la bici non ha alcuna emissione di Co2), sia in termini di inquinamento acustico. Va anche detto, però, che la motivazione ecologica non ha tanto senso se trova applicazione solo presso pochi.

È vero che chi gira in bici non inquina, ma chi continua a girare in auto sì. Direttamente nel naso di chi circola in bici. Col che non stiamo dicendo che bisogna vietare la circolazione delle auto, ma che occorre prendere con le pinze la ragione ecologista riguardo al trasporto a peda-

li, perché non ha grosso impatto sull'inquinamento. Non è consigliabile - secondo noi - farsi prendere dal furore ecologista, se si vive in metropoli, dar fuoco all'automobile e andare a lavorare in bici: ci si può andare con i mezzi pubblici o l'automobile e poi usufruire dei benefici della pedalata andandocene a fare una bella mezz'ora sulle piste ciclabili o, meglio ancora, nei parchi.

Far diventare la bicicletta l'unico mezzo della propria mobilità vuol dire girare soprattutto sulle carreggiate delle strade per le automobili, perché le grandi città italiane difettano di piste ciclabili, e questa è anche una delle ragioni che - dobbiamo rammentarlo - rende la bicicletta un mezzo di trasporto a due ruote più pericoloso di altri.

L'ultimo, tragico episodio è quello dello scorso 19 maggio a Roma, sulla Tiburtina, a poca distanza dall'uscita del Raccordo anulare. Il cinquantatreenne **Fulvio Di Simone** è stato travolto da un camion.

I PERICOLI

Mentre il ciclista spirava lì, sulla strada, un passante, approfittando del caos, ha rubato il portafogli caduto a terra. Lo sciacallo è stato fermato qualche giorno dopo: aveva effettuato due prelievi con il

bancomat della vittima. Che per gli amanti dei pedali la strada sia un pericolo, lo confermano pure le statistiche. Gli infortuni per chi guida il motorino, infatti, si attestano sull'1,06%, quelli per chi viaggia in moto sull'1,96%. Quelli per chi sceglie la bicicletta salgono al 2,18%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ANTENATO

In principio (forse) fu il «celerifero» Quella di Leonardo è un falso storico

■ Come nasce la bicicletta? Con due ruote unite da una stecca che poi nel tempo diventerà l'attuale telaio. La prima versione della bicicletta, ideata dal francese **Mède de Sivrac** nel 1791, si chiama «celerifero». Confrontato con una bicicletta attuale fa sorridere, perché è una sorta di monopattino con ruote maxi e seduta. Immaginiamo che alcuni schianti contro i muri debbano esserci stati: il celerifero, infatti, era una bicicletta senza pedali, senza freni e senza sterzo... Si poteva soltanto orientare leggermente inclinando il corpo, ma naturalmente questo non consentiva l'ampiezza rotatoria di uno sterzo. Non v'era, poi, un vero manubrio, ma - pare - una criniera di cervo o di leone cui il guidatore del celerifero si aggrappava. In conclusione, per cambiare direzione, il guidatore doveva scendere, girare il celerifero, risalire in sella e percorrere un altro tratto diritto. Nel tempo, si sono sviluppati dubbi sull'effettiva esistenza del celerifero. Se ne iniziò a parlare nella fine del XIX secolo, per opera del divulgatore francese **Louis Baudry de Saunier**, che però espresse riserve anche sull'esistenza di **Mède de Sivrac**, pro-

tabilmente per ribadire una superiorità tedesca rispetto ai francesi e, soprattutto, un primato inventivo. Tedesca, infatti, era stata l'invenzione della draisina da parte del nobile **Karl Friedrich Drais von Sauerbronn**, nel 1816. Nata come alternativa al cavallo, nel primo viaggio documentato percorse 13 chilometri in un'ora. Di legno, pesava oltre 20 chili, non aveva pedali ma, almeno, comportava la presenza della ruota sterzante.

Ecco un'altra curiosità. La famosa bicicletta di **Leonardo Da Vinci**, che anticiperebbe di parecchio l'invenzione e la italianizzerebbe, è un falso storico. La tesi si basa su un disegno del *Codice Atlantico* che sembrava l'odierna bicicletta. Durante il restauro, si staccarono i fogli in esso incollati e **Augusto Mainini** annunciò che sul retro del foglio 133 ci fosse il progetto della bicicletta. Ma nel 1978 **Carlo Pedretti** pubblicò una copia del disegno che con i suoi stessi occhi aveva visto in controluce nel 1961, prima del restauro. Consta di due tondi, non uniti tra di loro, e qualche tratto diritto su di essi, che non sono di certo il progetto di una bicicletta.

36%

L'aumento della capacità di bruciare grassi di un corpo allenato alla bicicletta

SPIRITUALITÀ E OLTRE

Il ciclismo può diventare zen Ma badate a macchine e pedoni

■ Ricordate l'intenso *Lo zen e l'arte della manutenzione della motocicletta*, di **Robert Maynard Pirsig**? Pubblicato negli Stati Uniti nel 1974, arrivò in Italia nel 1981, in un'imperdibile traduzione Adelphi, negli anni in cui il mito era la moto. Siccome oggi è la bicicletta, occorre leggere *Bicizen. Ciclismo urbano come meditazione* (Utet), di **Juan Carlos Kreimer**, scrittore e giornalista argentino che medita zen e va in bicicletta ogni giorno.

La figura ideale per spiegare gli effetti zen dell'andare in bicicletta: «Se ti è mai capitato di salire in bici, di iniziare a pedalare e di provare la sensazione che le tue azioni fossero indipendenti dalla tua volontà, e che tutto ciò a cui stavi pensando si fosse fermato, non devo spiegare cosa intendo. *Lo zen* dice che significa essere completamente presente». Perché «meditare non si-

gnifica restarsene seduti a gambe incrociate con i palmi delle mani rivolti verso l'alto nel tentativo di arrivare a uno stato mentale differente: già essere lì seduti è quello stato. Allo stesso modo, stare seduti a gambe penzoloni muovendoci al ritmo dei pedali, con le mani sul manubrio, è lo stato mentale della bici». Il libro, però, affronta anche gli aspetti più concreti del muoversi in bicicletta in città, letti in chiave zen: «Il boom della bicicletta sta aprendo a nuove sfide. Il suo utilizzo sempre più diffuso e la creazione di corsie dedicate per la sicurezza dei ciclisti devono essere accompagnate dall'educazione di chi pedala. L'idea della coesistenza deve entra-



re nella testa di chi indossa il casco. In alcuni esperimenti i partecipanti hanno assunto il ruolo di automobilisti o pedoni per imparare a dialogare». È importante ribadire anche il rapporto potenzialmente conflittuale tra ciclista e pedone. In molte città i ciclisti pedalano sui marciapiedi, con poca attenzione nei confronti del pedone cui il marciapiede sarebbe, invece, riservato.

2 RUOTE, 3 CIFRE

275

Quanto si spenderebbe dollari mediamente ogni anno (in euro) per muoversi in bici. L'auto costa 27 volte di più.

1.300.000

Gli italiani che dichiarano di praticare abitualmente il ciclismo. Quasi 5 milioni e mezzo lo seguono in tv.

5

In miliardi di euro, quanto vale il mercato delle biciclette in Italia.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

DAL SELLINO AL BANCONE

Ed ecco i migliori cocktail d'Italia che si ispirano alle due ruote

■ Esiste - eh già - una bicicletta da bere. Di cosa si tratta? La Panaché (foto) è un cocktail alcolico, nato in Francia, che si prepara con birra e gassosa (ci sono anche le varianti, che prevedono di sostituire la birra con la Sprite o l'acqua tonica, o comunque con una bibita gassata non aromatica). Le proporzioni sono due parti di birra e una di gassosa e si può realizzare un'ottima versione analcolica usando la birra analcolica. Questo cocktail, dalla Francia, è pian piano penetrato anche presso i bevitori italiani e, in Emilia Romagna, la Panaché si chiama Bicicletta (oppure Bici).

Ma c'è pure un altro drink, nato proprio nel Nord Italia durante il periodo fascista, probabilmente negli anni Venti, che si chiama Bicicletta. Si tratta di una bevanda a base di Campari soda o bitter. Originariamente considerato un aperitivo dozzinale, da maschiacci che andavano a giocare a carte nelle

osterie, il suo nome ha un'origine ben precisa: allude al fatto che chi andava a sorseggiarlo al bar in bici, poi, ebbro, era costretto a tornare a casa portando la bicicletta a mano, per evitare incidenti. Esistono varianti un po' ovunque nella nostra Penisola: quella sarda, ad esempio, include l'utilizzo di Vernaccia o Vermentino.

Ultimamente, questa Bicicletta sta acquistando sempre più popolarità, in particolare tra i turisti stranieri che visitano l'Italia e tra le donne. Per alleggerirlo, a uso e consumo del gentil sesso, basta aggiungere un po' d'acqua gassata.

