



13 aprile 2017  
Anno XXIV n. 14

**VO**  
**CE**

ARGOMENTI **13**

**COSTUME** - Il legame è solido e antico. E tuttavia – al di là delle carenze strutturali – la bici non è ancora vissuta in città come nel Nord Europa

# Civiltà della bici: si può fare di più

DI FLORIO MAGNANINI



Erano in 400 all'ultima edizione di Sciami di Biciclette che domenica 10 ha percorso la parte nord del territorio: l'iniziativa dimostra il rapporto strettissimo della città con le due ruote

La civiltà della bicicletta: ovvero, storia, cultura e antropologia di un mezzo di trasporto che più popolare e diffuso a Carpi non si può, complice l'assenza di contrafforti, di discese ardite e di risalite della città dei Pio. Dove il massimo del dislivello si raggiunge in via Volturno o nei brevi tratti di congiunzione tra le vie Paolo Guaitoli e Berengario con la via Tre Febbraio, per il fatto che da una parte c'erano la "mura" e dall'altra l'avvallamento della campagna.

Complice la bella stagione che moltiplica fra città e campagna gli sciami di biciclette, turistici o "balordi" che siano, vogliamo qui dare una rappresentazione dello stato dei rapporti tra i Carpigiani e la bici. Per arrivare alla conclusione che la popolarità del mezzo di trasporto non coincide affatto con quella del mezzo da diporto. E che la bicicletta dei giorni feriali, dei trasferimenti da lavoro, da commissioni o comunque da necessità, differisce, nell'uso come nella tipologia

del mezzo, da quella della domenica, dello svago, della performance sportiva. Creando una frattura che ci dice come, anche in questo, Carpi sia molto lontana da quei paesi d'Europa, piatti come il nostro, in cui la bicicletta è parte integrante del costume e delle abitudini di mobilità, nei giorni feriali come in quelli festivi. Aprendo orizzonti diversi alla salute, alla pratica sportiva e, molto più delle domeniche senz'auto, alla salubrità dell'aria.

# “Necessaria come le scarpe”: la bicicletta secondo Guareschi

*Per parlare di civiltà della bicicletta in area padana, non si può prescindere da uno scritto – stupendamente evocativo quanto poco conosciuto – di Giovanni Guareschi, l'inventore della saga di Don Camillo. A leggerlo, questo testo, i non più giovanissimi ricorderanno la scena finale del film “Don Camillo e l'onorevole Peppone” (1955) di Carmine Gallone, con la corsa in bicicletta tra i due protagonisti su una strada d'argine fiancheggiata da filari di pioppi. E ricorderanno le estati riarse, gli inverni con i cumuli di neve, le nebbie impenetrabili, le sagome di uomini intabarrati e di donne con fazzoletto nero in testa intente a pedalare lungo strade bianche e polverose sotto il solleone e che divenivano strisce fangose d'inverno. Oggi, quell'attitudine all'uso utilitaristico e funzionale della bici, in campagna si è trasferita tutt'al più agli inservienti indiani e pakistani addetti alle stalle, mentre sono sempre più rari gli anziani che eroicamente non rinunciano alle due ruote per andar a Chèrp.*

\*\*\*

**N**on si riesce a capire come, in quella fettaccia di terra che sta fra il grande fiume e la grande strada, ci sia stato un tempo in cui non si conosceva la bicicletta. Difatti, alla Bassa, dai vecchi di ottant'anni ai ragazzini di cinque, tutti marciano in bicicletta.

E i ragazzini sono speciali perchè lavorano con le gambe di sbieco in mezzo al triangolo del telaio e la bicicletta cammina tutta di traverso, ma va. I vecchi contadini viaggiano per lo più con biciclette da donna, mentre i vecchi agrari con pancione adoperano ancora le vecchie “Triumph” col telaio alto e montano in sella servendosi del predellino avvitato come dado al perno della ruota posteriore.

C'è davvero da mettersi a ridere vedendo le biciclette dei cittadini, quegli scintillanti arnesi di metalli speciali, con impianto elettrico, cambio di velocità, portapacchi brevettati, copricatena, contachilometri e altre porcherie del genere.

Quelle non sono biciclette, ma giocattoli per far divertire le gambe.

La vera bicicletta deve pesare almeno trenta chili.

Scrostata della vernice in modo da conservarne soltanto qualche traccia.

La vera bicicletta, tanto per incominciare, deve avere un solo pedale.

E dell'altro pedale deve essere rimasto soltanto il perno che, levigato dalla suola della scarpa, luccica meravigliosamente ed è l'unica cosa luccicante di tutto il complesso.

Il manubrio, privo di manopole, non deve essere stupidamente perpendicolare al piano della ruota, ma essere spostato a destra o a sinistra di almeno dodici gradi.

La vera bicicletta non ha parafango posteriore: ha

soltanto quello anteriore in fondo al quale deve penzolare un buon pezzo di pneumatico d'automobile, preferibilmente di gomma rossa, per evitare gli spruzzi.

Può avere anche il parafango posteriore qualora dia fastidio al ciclista la striscia di fango che si viene a formare sulla sua schiena quando piove.

In questo caso, però, il parafango deve essere inclinato un bel pezzo in modo da permettere al ciclista la frenata all'americana che consiste appunto nel bloccare, con la pressione del fondo dei pantaloni, la ruota posteriore.

La vera bicicletta, quella che popola le strade della Bassa, non ha freno e i suoi copertoni devono essere debitamente sbudellati indi tamponati con trancie di vecchie gomme, in modo da creare nel tubo pneumatico quei rigonfiamenti che poi permettono alla ruota di assumere uno spiritoso movimento sussultorio.

Allora la bicicletta fa veramente parte integrante del paesaggio e non dà neppure lontanamente l'idea che essa possa servire a dare spettacolo: come appunto succede con le biciclette da corsa che rispetto alle vere biciclette, sarebbero come le ballerine da quattro soldi nei confronti delle brave e sostanziose donne di casa.

(...) Nella Bassa la bicicletta è una cosa necessaria come le scarpe, anzi più delle scarpe perchè mentre uno anche se non ha scarpe ma ha la bicicletta può andare tranquillamente in bicicletta, uno che ha le scarpe ma non ha la bicicletta deve andare a piedi.

Qualcuno magari osserva che questo può succedere anche in città: ma in città è un'altra cosa per via che c'è il tram elettrico, mentre nelle strade della Bassa, non ci sono rotaie ma soltanto, segnate nelle polvere, le righe diritte delle biciclette e dei barocchi e delle moto, tagliate ogni tanto dal solco leggero e saettante che fanno le bisce quando passano da un fosso all'altro”.



Sopra, *Autoritratto con la bicicletta* di Giovannino Guareschi  
Sotto, Fernandel e Gino Cervi nel film “Don Camillo e l'onorevole Peppone” (1955)



## Bicicletta e bottega

Un tempo la bicicletta non era solo un mezzo di locomozione ma anche un atelier ambulante con cui commercianti e artigiani portavano il loro mestiere a domicilio dei potenziali clienti. Nelle immagini qui a sinistra, alcuni esempi di laboratori a pedali: la bici-barberia, la bici-arrotino e la bici del calzolaio.

# A Friburgo andata e ritorno



Immagini di quotidiano uso della bici a Friburgo. Sotto, l'assessore Cesare Galantini e il gruppo di amministratori e tecnici modenesi in viaggio di studio nella città tedesca



**FRIBURGO** – Il 65 per cento degli spostamenti in bici, contro il 35 in auto (a Modena, che ha solo 45 mila abitanti in meno, è esattamente l'opposto). In giro biciclette di tutti i tipi, inclusi il tandem, o quelle agganciate con carriolini o la carrozzina per il bimbo o il trasportino per il cane. Look sportivo da ciclista che accomuna professionisti e impiegati, operai e insegnanti e che magari, arrivati a scuola o in banca o nello studio legale, trovano lo spogliatoio con doccia e per il cambio d'abito. Tante piste nel territorio extraurbano, vere e proprie strade dedicate a bici, pedoni, trattori e a tutto ciò che non è auto. Poche piste ciclabili, nel tessuto urbano, perché, dicono, è meglio far circolare tutti insieme, due ruote e quattro ruote, essendo in questo modo le auto più portate a rispettare le biciclette, specie quando si pensi che le zone 30 e 20 all'ora sono la norma e un'auto non può né sorpassare né suonare il clacson se si imbatte in due ciclisti affiancati. Le rastrelliere delle scuole elementari piene di mini bici dei bambini che, in una città così, a scuola ci vanno veramente da soli. In periferia, niente mega centri commerciali dove è indispensabile recarsi in auto, ma una fitta rete di negozi di vicinato che permettono di fare spese più frequenti, ma a misura di bici.

Sono alcune delle impressioni riportate dall'assessore alla Mobilità di Carpi, **Cesare Galantini**, durante il recente viaggio compiuto da tecnici e pubblici amministratori modenesi nella città tedesca di Friburgo, nel Baden-Württemberg, per iniziativa dell'Agenzia della Mobilità di Modena proprio per conoscere

le soluzioni adottate nella città ritenuta all'avanguardia per la mobilità sostenibile. Fra l'altro, ci vive e lavora un modenese che ha fatto loro da guida: **Andrea Burzacchini**, master in politiche ambientali e alle spalle dieci anni di lavoro per Iclei, la rete mondiale delle città per la sostenibilità ambientale che ha la sede europea proprio a Friburgo: «Non c'è nessun integralismo ecologista – spiega Galantini – nessuna guerra ideologica alle auto. Semplicemente le auto sono spostate sulla grande viabilità tangenziale e dentro la città non c'è traffico di attraversamento. Qui le auto convivono con le bici nelle zone 20 e 30, ma soprattutto c'è una fittissima rete filotramviaria, con passaggi ogni 5 o 7 o 10 minuti, quando per Arianna stiamo cercando di passare da 30 a 20». C'è un'altra cosa che ha colpito l'Assessore: «Queste sono le manifestazioni che si vedono – dice –, ma prima c'è una progettazione della città in cui la dislocazione dei servizi nelle aree di nuova espansione avviene prima delle lottizzazioni private». E ora che ha visto tutto questo, gli chiediamo, con quale carica di frustrazione si accinge a riprendere il suo lavoro?». «Potevamo andare là – è la risposta – da semplici turisti, consolandoci con il fatto che sono molto diversi da noi, in fondo sono tedeschi, hanno più mezzi e 3 mila 200 addetti comunali contro i 1.200 di Modena. E invece abbiamo deciso di trasformarci in un gruppo di lavoro. Lo abbiamo chiamato "patto di Friburgo", impegnandoci a vederci regolarmente per portare avanti dei progetti, ciascuno nella propria realtà».

## Anna Molinari: in bici da quando avevo 5 anni

«Certo che vado in bici. Mio padre mi spingeva tenendomi che avevo appena cinque anni. E poi, come è accaduto a tutti, mi ha lasciato andare e ho imparato così. Nella bella stagione tutte le mattine vado in fabbrica in bici: me l'ha regalata il Sindaco di Forte dei Marmi, bianca, e una nera l'ha donata ad Andrea Bocelli. Ho un cestino davanti per portare le mie cose e la cosa più bella è arrivare in via Spallanzani da via Battisti, dopo aver pedalato un po' in centro e magari con una piccola deviazione nel parco. Nella casa di Santa Croce la uso per andare a messa cercando le stradine meno frequentate, perché lì c'è molto traffico e non esiste la pista ciclabile».

## Alessandro Varisco: i miei week end a due ruote

«Io vado spesso in bicicletta quando sono a Milano e nei weekend. A Carpi ogni tanto. Trovo che la viabilità soprattutto nella zona industriale sia pericolosa per i ciclisti. Arrivando dalla zona industriale di Correggio non mi fido molto».



Due esempi di bici a scatto fisso, popolari fra i giovani

# Dal negozio smart all'officina in garage per capire le attese che fanno mercato

**CARPI** – Sono una dozzina a Carpi i rivenditori di biciclette, la maggior parte dei quali affianca alla vendita l'assistenza e la riparazione. Una carrellata fra loro permette di cogliere tendenze e costumi legati alle due ruote, dove si riflette la dicotomia che c'è a Carpi – superata invece nelle grandi città e nei paesi del nord e centro Europa – tra l'uso della bici come mezzo universale per gli spostamenti che si riassume nel concetto di city bike e quello, decisamente maggioritario, che la vede invece soprattutto come mezzo di svago, di turismo o come pratica sportiva nelle sue diverse declinazioni: dal ciclismo da corsa degli amatori che partono da via Ugo da Carpi per affrontare le salite appenniniche o che le salite e le discese e le vanno a cercare più lontano, agli appassionati del trekking e della mountain bike che trovano modo di competere nella Fossbike o che esplorano gli itinerari in solitario fra argini e carreggiate quando non sui trattori di montagna. A parte si colloca l'ultima moda, in auge presso i *teenager*, delle bici a scatto fisso senza troppi orpelli e personalizzabili nei colori. E non si possono dimenticare le bici "balorde" dell'omonimo raduno in programma quest'anno il 14 maggio all'insegna della massima "cattiveria": un evento a sé, ma che non sarebbe mai esistito senza la popolarità delle due ruote da queste parti.



Luca Bussei



Roberto Barbieri



Fabrizio Pederzoli

Spiegano al negozio Bertani di via Pezzana: «Mountain bike, da corsa, bici classiche e vintage, a scatto fisso o a doppio uso, fisso e a ruota libera per i più giovani: ne vendiamo di tutti i tipi. Ma si ripara molto più di una a volta, anche arrivando a spese che tanto varrebbe comprarsela nuova, la bici. Sportiva o classica la bici si usa più per diporto e svago che come attrezzo funzionale agli spostamenti. Io, medico o avvocato o professionista che la utilizzano per andar al lavoro non ne conosco». «Chi viene qui – spiegano a Galliani cicli di viale Cavallotti – non è necessariamente lo specialista: vendiamo soprattutto bici da città, dal bambino all'adulto, per un approccio soprattutto funzionale, da tutti i giorni. E come prezzi si va dai 130 ai 300 euro». Da Borsari, tempio delle due ruote in piazzale Ramazzini ora gestito da **Roberto Barbieri** la gamma è ancora più ampia: «La bici è usata più per il tempo libero che come mezzo di spostamento per necessità o lavoro: e la nostra gamma può arrivare fino ai 10 mila euro per le bici da corsa più sofisticate. Il deterrente principale dell'acquisto? I furti: ma se si spendesse qualche cosa di più nei lucchetti e nelle catene ci sarebbe anche maggior sicurezza». Altro tempio delle due ruote è lo storico Colli Cicli Carpi, trasferito da **Fabrizio "Pit" Pederzoli** dalla sede di via Etna in via Galvani 21, dove apre il 15 aprile con una formula innovativa «E' una formula smart – spiega lui – più legata cioè alle tecniche di vendita attuali. Io sarò un consulente che si colloca tra il cliente e l'acquisto on line direttamente dalle case produttrici. Il magazzino viene così eliminato e sostituito da un monitor con presentazioni della bici in grado di trasmettere emozioni molto più di un un catalogo». Perché è decisamente l'emozione trasmessa dagli spot pubblicitari che influenza la clientela specialistica del negozio, votata soprattutto alla corsa e al trekking. E per lei Colli Cicli Carpi riserverà, nella nuova sede, cinque aree specialistiche: la ciclofficina con lo shopping per le manutenzioni; un bike shop per gli accessori; un corner per l'abbigliamento; un training center per test funzionali con personal trainer e un'area social dove i clienti possono scambiare esperienze, bersi un caffè, guardare la televisione». Più legato alla tradizione delle riparazioni del quotidiano, **Luca Bussei**, anche lui un pezzo di Colli Cicli, si è messo in proprio aprendo la classica ciclofficina ("Ciclomeccanico", inaugurata in questi giorni in via Dallari) nel garage di casa, riadattato: «Ho pensato – confida – che in rete le bici le trovi anche al 30 o 40 per cento in meno che nel negozio. Internet però non le ripara e sono sempre più numerosi quelli che preferiscono la manutenzione all'acquisto».