CICLO-STILE *di* FRANCESCO FRANCHI

La bici alternativa allo scooter

Si chiamano Longtail: sono una nuova categoria di biciclette cargo, dotate di una parte posteriore allungata per trasportare passeggeri e carichi pesanti, in piena sicurezza

Nell'aprile del 1948, lo scrittore Alberto Savinio scriveva sul *Corriere d'Informazione*: «Nel regolamento del ciclismo c'è il divieto di portare una seconda persona sulla bicicletta, Dura lex». Insomma, zero fidanzata sulla canna, figuriamoci i pargoli sui seggiolini. Cosa avrebbe detto oggi, Savinio, della nuova umanità che pedala strane bici cariche di bambini, sacchi della spesa e pesi vari? Facciamo un passo indietro. Ai primi del '900 era facile vedere per le strade delle nostre città furgoncini a pedali, per esempio quelli dei fabbri o dei gelatai. Una tradizione poi dimenticata, fino a quando, nel 1972, nel vibrante quartiere creativo di Christiania a Copenaghen, non sono comparse le prime cargo bike. Bici a due o tre ruote, con la parte anteriore allungata e adibita al trasporto di merci o persone. Diffusissime nelle città del Nord, non solo per uso commerciale, ma anche, anzi soprattutto, come mezzo di trasporto per i piccoli di casa. In Italia, fino a poco tempo fa, tutto questo sembrava fantascienza, ma negli ultimi anni le cose sono cominciate a cambiare. I motivi? Si va dal crescente spirito ecologista, alla moda del turismo lento. Dal bisogno di una costante attività fisica, alla mera necessità economica – benzina e assicurazione auto, in periodo di inflazione, pesano. Tuttavia, per avere un mezzo a pedali che davvero potesse essere considerato sostitutivo dell'auto o dello scooter in città, serviva una bicicletta che permettesse il trasporto di merci, ma soprattutto di passeggeri grandi e piccoli, in piena sicurezza. Da un punto di vista normativo, l'art. 182 del nostro Codice della Strada recita al comma 5: «È vietato trasportare altre persone sul velocipede a meno che lo stesso non sia appositamente costruito e attrezzato. È consentito tuttavia al conducente maggiorenne il trasporto di un bambino fino a otto anni di età, opportunamente assicurato con le attrezzature, di cui all'art. 68, comma 5». Sulle biciclette tradizionali è quindi consentito il trasporto di passeggeri, tuttavia in numero limitato a uno e solo se di età inferiore agli 8 anni. Che succede però se i bambini in famiglia sono due o tre? E quando crescono? E se occorresse, invece, portare un adulto? La soluzione esiste ed è, necessariamente, la bicicletta cargo. Un mezzo che può trasportare fino a oltre 100kg (conducente escluso) e che, soprattutto grazie all'introduzione delle versioni con pedalata assistita, negli ultimi cinque anni ha fatto registrare un boom di vendite. Un sondaggio nell'ambito del progetto *CityChangerCargoBike*, finanziato dall'Ue, dice che siamo passati da 17.800 modelli venduti nel 2018 a 46.600 nel 2020, e la richiesta è in costante aumento. Se fino a qualche anno fa, incontrare una cargo per le vie di una città italiana era una rarità, oggi è sempre meno inusuale. E si tratta di numeri destinati a crescere ancora visto che sono già previsti incentivi all'acquisto e altri potrebbero essere in arrivo. Il Comune di Bologna, per esempio, ha recentemente rifinanziato un'iniziativa per favorire la mobilità sostenibile erogando a partire dall'11 luglio scorso 1.000 euro di incentivo per l'acquisto di una cargo bike a pedalata assistita. Veniamo ai modelli: alle tradizionali bici cargo con carico anteriore (le *longjohn*), si sono ora affiancate altre varianti. Tra queste, le *longtail*, "a coda lunga", più simili in termini di estetica e di ingombro a una bicicletta tradizionale, ma dotate di una parte posteriore allungata, appositamente costruita e attrezzata per trasportare carichi pesanti (merci e persone) in sicurezza. Non ci sono più scuse quindi: l'alternativa ecologica allo scooter e alla citycar esiste e peraltro presenta rispetto alle soluzioni più inquinanti numerosi vantaggi, tra cui la maggior facilità di parcheggio, la comodità di accedere alla Ztl e, rispetto allo scooter, la possibilità di portare bambini anche sotto i 5 anni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

1

MOEZ

A Trasporto persone

C Borse cargo

B Seggiolino bambini

D Trasporto carichi

LA LONGTAIL REGINA

La **Multitinker** di **Riese & Müller** porta a destinazione due bambini, una spesa voluminosa e oggetti vari in sicurezza e senza sforzo. È una vera e propria alternativa allo scooter in città.
➔ *www.r-m.de*

L'ULTIMA NATA

Cake, azienda svedese, famosa per il design dei suoi ciclomotori elettrici, ha presentato **Åik**. Una ebike compatta da trasporto con telaio in alluminio, ruote da 20" e motore centrale, progettata per sopportare carichi gravosi in ambiente urbano. Monta tre batterie che gli consentono un'autonomia fino a 360 km. Tra le sue configurazioni anche la possibilità di trasportare due bambini.
➔ *ridecake.com*

2

MOEZ

1 2 Riese & Müller è la limousine delle cargo
3 Cake ha uno store a Milano

3

GLI ALTRI MODELLI

Vello SUB
Telaio in acciaio o titanio e ruote da 20 pollici
➔ *en.vello.bike*

Tern HSD
Una longtail compatta, ma capace di trasportare 180 kg
➔ *ternbicycles.com*

Yuba Kombi
Disponile anche in versione muscolare a un prezzo contenuto
➔ *yubabikes.it*

Benno Boost
Si guida e si usa come una normale bicicletta
➔ *bennobikes.com*

Fabriga Modula
Pieghevole e a moduli per servire un intero ciclo di vita familiare
➔ *fabriga.it*

MIND *di* FABIO LUCIDI

Come Atlante tra la terra e il cielo

Fabio Lucidi
Professore presso il Dipartimento di Psicologia dei Processi di Sviluppo e Socializzazione, La Sapienza, Università di Roma

Su due ruote alla ricerca di emozioni per provare a guardare il mondo con occhi diversi

«L'esplorazione è veramente l'essenza dello spirito umano», diceva Frank Borman. Per una volta inizio con la citazione di un astronauta che, in fondo, non è altro che un atleta, laureato in ingegneria aerospaziale. A luglio, ogni anno, un gruppo di 175 atleti esplora la Francia e i limiti della fatica umana in bicicletta. Il Tour de France non è roba per tutti, con oltre 3.300 km da percorrere, quasi 56 mila i metri di dislivello e l'attraversamento di cinque massicci e 30 passi, il tutto con medie che superano largamente i 40 km orari. Sembra facile, a guardarlo dalla televisione, ma dietro a una corsa così c'è un'enorme ricerca. Nei materiali e nelle tecnologie delle bici avveniristiche, per esempio, così come nella metodologia dell'allenamento, nelle scienze della nutrizione, nella biomeccanica, nella medicina e nella psicologia dello sport.
In fondo, i ciclisti non sono altro che astronauti che, però, di solito non dispongono di una laurea in ingegneria aerospaziale. Ispirano noi amatori. Io, però, non sono un ciclista da gruppo, di quelli "giù la testa e pedalare". Amo invece perdermi in solitudine, dirigendo la bici verso il mare o verso le colline, sapendo che sarà il navigatore a riportarmi sulla strada verso casa. La tecnologia permette questo e altro e ciascuno di noi può spostarsi facilmente e senza alcuna paura, portando con sé, attaccato al manubrio, un enorme Atlante che contiene qualsiasi mappa geografica del mondo, del peso e delle dimensioni di un telefonino. Proprio come Atlante, condannato da Zeus a sorreggere la volta celeste sulla sua vertebra cervicale, il sellino della bici diventa per il cicloturista un luogo di confine tra terra e cielo, in perenne fluttuazione. Atlante, come la mia bici, in quel momento racchiude in sé l'Universo intero e i suoi elementi, la terra e il mare che gli danno vita, il cielo e le stelle sopra le spalle. Il mito di Atlante era centrale nello Sturm Und Drang, quel movimento letterario tedesco che si opponeva all'intellettualismo illuministico, cercando di riportare in vita, oltre alla ragione dei "Lumi", la sensibilità, la gentilezza, l'intuito. Frutti di cui si nutre chi passa la domenica spingendo sui pedali senza riuscire a superare la dimensione della lentezza, ma con la speranza di sperimentare, in qualche momento di una salita, un sentire profondo, magari doloroso, ma di stampo universale. Macinando chilometri alla ricerca di emozioni romantiche, pur con la consapevolezza che la fatica del reale si supera solo attraverso la ragione. Un Atlante che ci accompagna lungo un viaggio dove siamo chiamati a guardare con altri occhi un paesaggio noto, dove, però, niente è mai veramente piatto. In fondo, citando Proust, «Il vero viaggio di scoperta non consiste nel trovare nuovi territori, ma nel possedere altri occhi per vedere l'Universo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA