

# Randagio



IL MAGAZINE DEI RANDONNEURS ITALIANI

N.13 GIUGNO 2023

# RADUNO NAZIONALE ITALIANA RANDONNEUR

*Parabiago - 24 Giugno 2023*

*Centenario della vittoria di Libero Ferrario al Mondiale*

**ASSEMBLEA DEI SOCI E CONSEGNA DELLE MAGLIE**  
La Nazionale 2023-2026 prende forma

**DAVIDE VALACCHI SI RACCONTA**  
"Ora che ho perso la vista, ci vedo di più."

**ALIMENTAZIONE E IDRATAZIONE**  
Intervista a Pietro Manarolla, esperto nutrizionista

**L'IMPORTANZA DEL POSIZIONAMENTO IN SELLA**  
Massimo Calcaterra ci parla di biomeccanica

**SERVIZIO BAG  
DROP  
PARIGI 2023**



# INTRODUZIONE



MINO REPOSSINI

Potete inviare il vostro materiale, le vostre idee, le vostre storie, le vostre foto all'email della redazione.

Il Randagio è il giornale di tutti e saremo ben lieti di pubblicare i vostri elaborati e le vostre immagini nei limiti del possibile e dello spazio a disposizione.

GRAZIE!



Web Magazine

<https://randagiari.wordpress.com/>



E-mail

[randagio.redazione@gmail.com](mailto:randagio.redazione@gmail.com)



Telefono

338 362 27 08



*Apro questa introduzione parlando di quello che NON troverete in questo giornale: gli articoli sulla 6+6 e sulla Transalp, semplicemente perchè li abbiamo rimandati al prossimo numero, dove avremo più spazio e, soprattutto, tempo per fare un buon lavoro di intervista a chi c'era.*

*Al contrario troverete un sacco di cose nuove e originali, ma andiamo con ordine. Copertina ed editoriale sono dedicati al Raduno della Nazionale di Parabiago con la celebrazione di **Libero Ferrario**. Dopo una bellissima foto delle nostre (ormai ex) maglie azzurre, **Cinzia Vecchi** ci presenta i racconti di **Matteo Grioni** ed **Emanuele Pizzato**, rispettivamente della Mi Ge To Mi e della Florence Rando. **Concetta Mauriello** si avvale della prestigiosa penna di **Paolo Landri** per fare un viaggio nel mondo dei media e della ciclabilità. **Claudia Lavazza** ci parla di **Davide Valacchi**, una persona a dir poco eccezionale. Per la serie "quattro salti in pedivella" **Piero Manarolla** ci propone le sue ricette per una corretta alimentazione e idratazione. Allo stesso modo, **Massimo Calcaterra** tratteggia le modalità con cui posizionarsi correttamente in sella.*

***Ivan Folli**, provocatorio come sempre, solleva il coperchio del mondo gravel, mettendo in luce le potenzialità del movimento e l'ancora inefficace capacità dei soggetti istituzionali di catturarne l'essenza. **Franco Mazzucchelli**, dotato di ubiquità, esterna la consueta panoramica sul nostro calendario, mentre con i dati statistici di **Giancarlo Benivento** abbiamo fatto un'analisi della Parigi Brest Parigi da un punto di vista spietatamente numerico.*

*Chiudiamo il magazine con due articoli diametralmente opposti. Da un lato il puntuale aggiornamento del nostro campionato nazionale e dall'altro il secondo capitolo della carrellata del ciclismo nel mondo della musica e del cinema: stavolta scomodiamo **De Gregori** con la sua ballata country del Bandito e il Campione.*

*Come vedete, c'è tanto da leggere e tanti spunti da sviluppare. Io sono particolarmente orgoglioso di questa ricchezza di contenuti, che ogni volta si rinnova.*

*Il nostro magazine compie due anni e c'è ancora molto entusiasmo in chi scrive e si impegna a creare una rivista dignitosa e degna di essere letta. Purtroppo il tempo da dedicare è sempre limitato e, spesso, ci troviamo a rincorrere i tempi per stare al passo con gli appuntamenti.*

Vi auguro una buona lettura

Mino Repossini



# SOMMARIO



## 07

### EDITORIALE

*Il 24 giugno la Nazionale si radunerà a Parabiago, dando vita finalmente al team azzurro del nuovo quadriennio. Parabiago Caput Mundi per un weekend!*

## 10

### FOTO D'AUTORE

*La Nuova Nazionale sta per formarsi e i randagi non perdono l'occasione di indossare i colori del proprio Paese. Tutti i randonneurs non vedono l'ora di indossare la maglia del nuovo quadriennio!*

## 11

### LE CRONACHE DI ARI

*Matteo Grioni ci racconta la sua avventura alla MI-GETO-MI, una 600 km a cavallo di tre regioni resa ancor più complicata dalla pioggia incessante.*

## 16

### LE CRONACHE DI ARI

*Emanuele Pizzato è stato a Firenze, alla Florence Rando organizzata da Polisportiva Casellina, una 600 km tosta, ma addolcita dagli splendidi panorami Toscani.*

## 21

### PEDALANDO VERSO SUD

*Concetta Mauriello propone un interessante articolo di Paolo Landri, sociologo e dirigente del CNR di Fisciano, un focus sui media e la loro influenza sulla ciclomotilità.*

## 23

### SEGNI PARTICOLARI

*Claudia Lavazza ha intervistato per noi Davide Valacchi, giovane ciclista non vedente che coltiva la sua passione per la bici viaggiando in tandem con gli amici che lo accompagnano nelle sue avventure.*



# SOMMARIO

## 31

### QUATTRO SALTI IN PEDIVELLA

*Piero Manarolla, esperto nutrizionista, ci parla di alimentazione e idratazione durante gli sport di endurance fornendo consigli utili a tutti i randagi.*

## 37

### IN SELLA ALLA BERSAGLIERA

*Massimo Calcaterra, ciclista e meccanico d'alto livello, ci parla di biomeccanica e dell'importanza del corretto posizionamento in sella.*

## 41

### RANDOFRECCIA

*Il nostro Ivan ci parla di Gravel, fenomeno di tendenza e in forte crescita, prova concreta che il randonneur ama anche sporcarsi di fango...*

## 46

### RANDONEWS

*Franco e Rosanna ci tengono aggiornati sulle ultime dalle rando, inviati speciali del Randagio. Come al solito, non ne saltano una!*

## 50

### STATISTICHE PBP

*Quante lucette rosse ci sono alla Parigi Brest Parigi? Dalle origini ad oggi la presenza italiana alla madre delle randonnée ha avuto sempre un ruolo preminente.*

## 52

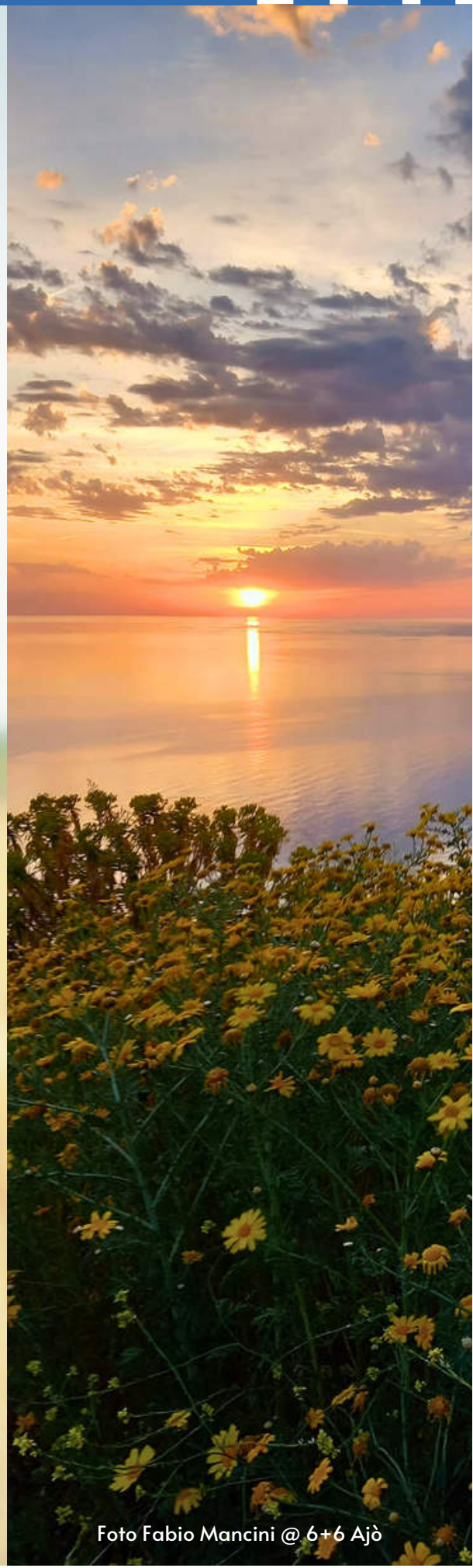
### CAMPIONATO ITALIANO

*Come di consueto, facciamo il punto sulla situazione. La rincorsa al tricolore diventa ogni anno più combattuta ed avvincente, il livello è altissimo e se manchi una sola rando sei fuori gioco.*

## 55

### CINEMA, MUSICA E CICLISMO

*Il nostro caporedattore propone un altro riferimento ciclistico, questa volta rivolgendosi maggiormente all'ambito musicale, con un pezzo di Francesco De Gregori, divenuto spunto per una breve fiction televisiva.*







Parabiago



SABATO 24 GIUGNO 2023

# RADUNO NAZIONALE

*Audax Randonneur Italia*

CONSEGNA  
MAGLIE  
AZZURRE



FORMAZIONE  
NAZIONALE  
ITALIANA



PRANZO DEL  
RANDONNEUR



# 100

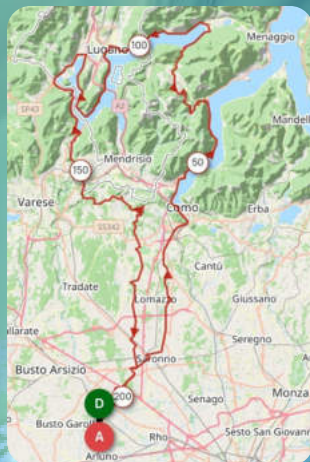
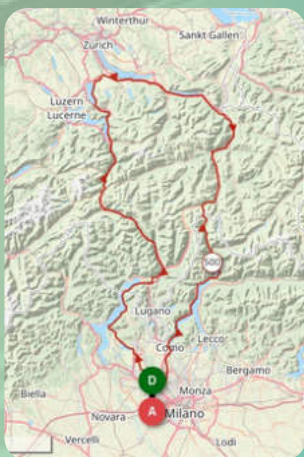
Zurigo 1923 - Parabiago 2023  
centenario vittoria Libero Ferrario  
Campionato del Mondo di ciclismo

## TRE PERCORSI!

MILANO-ZURIGO-MILANO  
600 KM

SAN BERNARDINO  
400 KM

LAGO DI COMO E LUGANO  
200 KM



INFORMAZIONI  
E  
ISCRIZIONI

[www.audaxitalia.it](http://www.audaxitalia.it)  
338 362 27 08

*Ne forte, ne pians...  
ma sempre lontans!*





# PROGRAMMA



*Raduno Nazionale Italiana Randonneur*

## SABATO 24 GIUGNO 2023

DALLE ORE 8.00

»» APERTURA AREA ESPOSITIVA CON STAND COMMERCIALI E DI RAPPRESENTANZA.  
REGISTRAZIONE PRESENZE E CONSEGNA DOCUMENTI DI VIAGGIO RANDONNÉE.  
CONSEGNA MAGLIE AZZURRE AGLI AVENTI DIRITTO

»» ORE 10.00: ASSEMBLEA DEI SOCI ARI  
INTERVENTO DI OSPITI E AUTORITÀ

»» ORE 11.45: BRIEFING PRE-RANDO

»» ORE 12.00: PRANZO DEL RANDONNEUR

»» ORE 14.00: INCOLONNAMENTO E TRASFERIMENTO A VELOCITÀ CONTROLLATA IN  
PIAZZA MAGGIOLINI, ATTRAVERSO LE VIE DI PARABIAGO

»» ORE 14.30: FOTO DI GRUPPO DELLA NAZIONALE ITALIANA RANDONNEUR

»» ORE 15.00-16.00: PARTENZA RANDONNÉE 400 E 600 KM



## DOMENICA 25 GIUGNO 2023

ORE 7.00-08.30: PARTENZA RANDONNÉE 200 KM <<<

DALLE ORE 18.00: ARRIVO DEI CICLISTI <<<

## LUNEDÌ 26 GIUGNO 2023

»» ORE 07.00: ULTIMI ARRIVI RANDONNÉE 600 KM

»» CHIUSURA MANIFESTAZIONE





# PARABIAGO CAPUT MUNDI

**La Nazionale Italiana Randonneur riempirà le strade di Parabiago il prossimo 24 Giugno sfoggiando con orgoglio una maglia conquistata con sudore e determinazione. È tempo di radunarsi: Parigi aspetta!**

**A cura di  
Mino Repossini**

*Signore e signori, io sono emozionato. Siamo ai primi di giugno e molte cose di cui abbiamo parlato a lungo si sono realizzate. Se ci pensate, sembra ieri che si raccontava come accedere alla Parigi Brest Parigi. Ebbene, l'anno delle prequalifiche è storia passata, il periodo delle preiscrizioni è andato e la stagione dei famigerati quattro brevetti volge al termine.*

*Molti randagi si sono definitivamente iscritti all'Olimpiade delle randonné e quasi tutti hanno conquistato i requisiti per far parte della Nazionale Italiana.*

*Le maglie azzurre sono pronte e il passaggio dei capitani è ormai cosa quasi fatta.*

*Qualcuno deve ancora perfezionare la sua registrazione sul sito francese, ma la stragrande maggioranza è più che a posto.*

*Tutta questa fase preparatoria culminerà con il Raduno della Nazionale a Parabiago, dove ogni tassello andrà al posto giusto.*

*Il lungo avvicinamento alla rando parigina compirà il suo corso e presto ci ritroveremo a Rambouillet pronti a partire.*

*Questo "lungo avvicinamento" si è trasformato per molti ciclisti in un training per diventare un randagio a tutti gli effetti. Questa è la vera magia della PBP: ha la capacità di trasformare un ciclista in un randonneur. E credetemi: dopo questa trasformazione è difficile tornare indietro. Il fascino delle lunghe distanze e delle notti sui pedali ti entra dentro e non ti molla più.*



COMUNE DI PARABIAGO

*Con gli anni può cambiare, attenuarsi, modificarsi o adattarsi alle proprie condizioni, ma certe avventure ti restano dentro e un ciclista che si definisce randagio non accetterà mai il suffisso di "ex".*

*E allora quella maglia azzurra che verrà consegnata nella cittadina lombarda assumerà un significato tutto particolare, che va ben al di là del capo d'abbigliamento.*

*Così come sarà bello mettersi in posa per la foto di gruppo, tutti con quell'azzurro che porteremo in Francia con un orgoglio nazionale che agli italiani spesso manca.*

*Ma non è tutto qui.*

*A Parabiago abbiamo invitato degli ospiti, la cui presenza è molto importante. Molto più importante, mi scuseranno l'impertinza, di qualunque cosa diranno al microfono.*

*A tal proposito, dobbiamo fare un passo indietro e vedere le cose nel loro insieme. Siamo abituati a pensare ad ARI (o anche all'ACP francese) come la massima autorità nel campo delle randonné. Non è sbagliato, sia chiaro, ma è un po' miope.*

ARI è un'associazione e non un ente. Nasce nel 2008 per gestire un numero di soci assai limitato e nei primi anni non riscuote particolare interesse da parte di Federazione o degli Enti di Promozione Sportiva italiani. I presidenti Rigamonti e Bonechi la fanno crescere e oggi abbiamo numeri di tutto rispetto.

Al nostro Raduno del 24 giugno, interverranno esponenti di alto livello proprio di FCI e dei maggiori enti di promozione. Per la prima volta, il nostro incontro estivo sarà legittimato da quelle persone che rappresentano il ciclismo in Italia. Insomma, la loro presenza porterà la nostra "piccola" associazione sul palco principale del ciclismo amatoriale italiano.

E questo non è così scontato.

Una manciata di anni fa sarebbe stato impensabile; questo parterre di ospiti non sarebbe stato disponibile e questo rende il Raduno di Parabiago una pietra miliare della nostra breve storia.

La scelta di Parabiago nasce da una motivazione che abbiamo ampiamente ripetuto: quest'anno ricorrono i cento anni dalla vittoria di Libero Ferrario al mondiale di Zurigo. Il campione di origini parabiaghesi, al quale abbiamo dedicato la copertina di questo giornale, fu il primo italiano a vestire la maglia iridata e proprio quella maglia sarà messa in mostra al nostro Raduno, insieme alla stupefacente medaglia d'oro.

Una vecchissima maglia di lana del 1923 con i colori dell'iride tanto sbiaditi quanto capaci di suscitare emozioni. Il tributo che i randagi dedicheranno a Libero Ferrario è partire da Parabiago, raggiungere Zurigo in bicicletta e tornare entro le quaranta ore.



La riunione di Parabiago esige una prima parte formale, finalizzata ad espletare quelle funzioni che il nostro organo supremo, l'Assemblea dei Soci, è tenuto a rispettare.

Avremo diverse faccende da affrontare, non ultima l'impostazione del rinnovo del Consiglio Direttivo, arrivato a fine mandato e quindi in scadenza a fine anno. Ormai siamo tanti e non possiamo più permetterci di gestire gli organi sociali senza rispettare tutti i dettami dello statuto. Per questo motivo, dovremo formare una Commissione Elettorale che imponi il lavoro nel modo più corretto e trasparente possibile. Tutto ciò deve essere impostato nel nostro Raduno per poi essere formalizzato nel Meeting di Autunno di Pedavena, a novembre.



La corretta impostazione di questo lavoro permetterà un rinnovo del Consiglio Direttivo, nel modo meno traumatico possibile e, di conseguenza, una conferma o un cambiamento dei ruoli all'interno dello stesso. Potrebbero esserci modifiche tra i responsabili delle diverse funzioni di ARI, a partire dal Presidente.

La nuova Capitana della Nazionale, Pamela Cepparulo, prenderà le consegne dai capitani uscenti Pino Leone e Angela Zizza.





*Nella seconda parte, invece, daremo spazio ai nostri ospiti, in modo da avere un confronto importante con le più alte cariche istituzionali del panorama ciclistico amatoriale.*

*Ci sarà infine una sezione più tecnica dedicata alla randonné che prenderà il via nel pomeriggio: il cosiddetto briefing.*

*Dopo pranzo, i randagi attivi si sposteranno con un trasferimento a velocità controllata dal Campo Sportivo Marazzini Venegoni alla Piazza Maggiolini di Parabiago, dove avverrà la partenza della rando.*

*Prima di abbassare la bandiera a scacchi, però, i membri della nuova Nazionale si uniranno per la foto ufficiale, che resterà negli annali della nostra associazione.*

*A quel punto, tutto sarà stato fatto e non resterà che pedalare.*

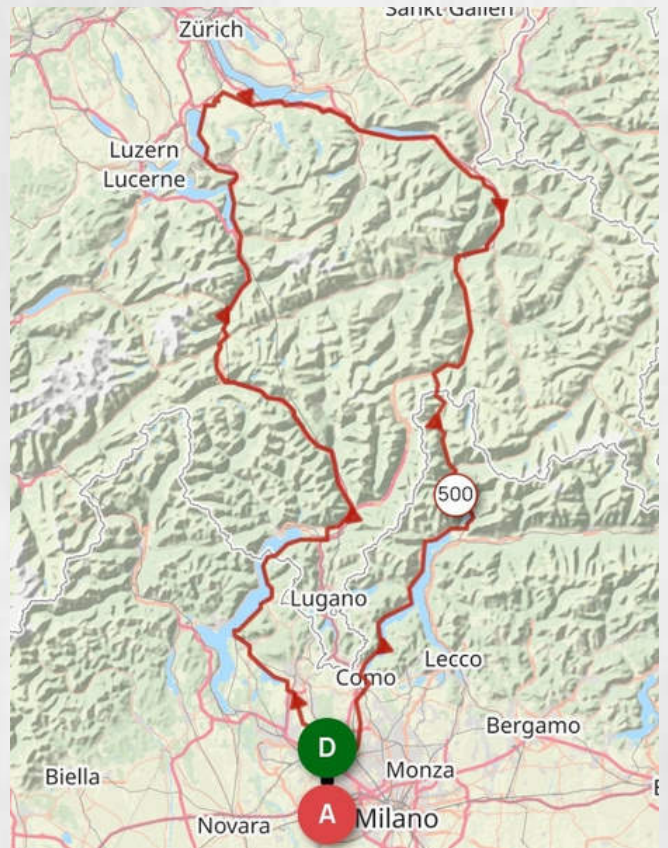
*I randonneurs prenderanno il largo puntando verso nord, direzione Varese, dividendosi tra un percorso da 400 km e uno da 600 km.*

*Chi farà il 600, affronterà una rando dai toni epici, dalla caratteristica quanto mai vicina al viaggio, attraverso terre straniere, pianure, alte montagne, lunghe vallate, laghi e città. Questa 600 era stata pensata come tributo al Campione Parabiaghese e non funzionale alle qualifiche della PBP. Tanto è vero che quando fu discusso il calendario, gli organizzatori delle 600 si disputarono acutamente le prime date disponibili per organizzare le loro manifestazioni in ottica Parigi. A nessuno interessava l'ultimo weekend di giugno, anche perché di 600 ce ne sarebbero state talmente tante che era impensabile che qualche randonneur avesse ancora bisogno di quel brevetto per staccare il biglietto francese.*



*La Rando Libero Ferrario nasce avulsa dalla logica ACP ed è dedicata a chi vuole intraprendere un viaggio nel cuore dell'Europa.*

*Purtroppo, la concomitanza della rando col Raduno impone la partenza nel pomeriggio del sabato, che significa portare la scadenza delle 40 ore nelle prime ore del lunedì. Confidiamo nel fatto che la maggior parte dei randonneurs impieghi mediamente 32/35 ore per fare una simile distanza e pertanto dovrebbe tagliare il traguardo nella tarda serata di domenica, risparmiandosi la seconda notte in bici.*



*La 400 può essere gestita con più calma, sebbene preveda anch'essa la scalata al Passo San Bernardino e la parte finale del Passo dello Spluga. In ogni caso, i ciclisti saranno di ritorno nella giornata di domenica, senza alcun timore di fare troppo tardi.*

*Ci sarà poi un percorso di 200 km in partenza la domenica mattina, per coloro che desiderano pedalare entro le 13 ore. Un percorso relativamente facile, adatto a tutte le pedivelle.*

*Come avete capito, il Raduno di quest'anno è particolarmente importante per contenuti e presenze. Ci saranno beni materiali, significati simbolici e ricorrenze illustri, ma non mi stancherò mai di ripetere che la motivazione più importante è ritrovare tanti amici che condividono la stessa stupida voglia di massacrarsi con distanze siderali e fare festa.*



# ORGOGGLIO



# TRICOLORO

UNO SCATTO SULLE STRADE DELLA TRANSALP RANDO.  
CICLISMO VALCHIAMPO - ALESSANDRA DALLA COSTA, ANNALISA MARCHESINI E TIZIANO PANAROTTO





**MATTEO GRIONI**

**MI - GE - TO - MI**

*a cura di  
Cinzia Vecchi*

Questa cronaca di Ari ci giunge da Matteo Grioni, randagio milanese, con all'attivo due partecipazioni alla PBP nonché a numerose altre randonné. Matteo incarna perfettamente lo "spirito randagio": amante delle lunghe distanze, macina centinaia di km divertendosi e trovando sempre il lato ironico anche nelle disavventure che possono capitare.

Come gli accadde nel 2019, alla Rando Lombardia, anche questa 600 km l'ha pedalata quasi tutta sotto la pioggia battente. Si vede che l'ultimo di brevetto di qualificazione per la PBP deve essere, per forza, benedetto dalla pioggia!

Matteo cura il blog "Spirito Randagio" ([www.spiritrandagio.it](http://www.spiritrandagio.it)) dove potete leggere delle sue avventure a pedali e respirare un po' dello spirito randagio che lo anima: "Lo Spirito Randagio è quella cosa che non ti fa sentire la stanchezza nel rubarti ore al riposo, nello svegliarti presto al mattino, o fare tardi la sera, ma che per sdebitarsi del dazio pagato, ti sa regalare emozioni impagabili, come quella di guardare un'alba o un tramonto dal luogo più privilegiato che esista: la propria Bicicletta".

Ma lasciamo la parola a Matteo che ci racconterà della sua Milano - Genova - Torino - Milano

*Sulla strada che porta alla Nazionale Italiana e alla Parigi Brest Parigi, inevitabilmente bisogna cimentarsi in un brevetto da 600 km.*

*È un brevetto importante perché per alcuni è l'ultimo scoglio per coronare il sogno della Paris Brest Paris, per altri è la riconferma della propria natura "randagia". La Randonnée Milano Genova Torino Milano, organizzata dai Randagi Prealpini, capita purtroppo in un momento storico emotivamente particolare e molto forte.*

*Tutti noi avevamo ancora negli occhi ciò che è successo alla nostra amata Romagna.*

*Ognuno di noi ha sicuramente un parente, un amico, un compagno ciclista di quelle zone.*

## 600 KM.

MILANO GENOVA TORINO MILANO

CASTANO PRIMO - MILANO  
20/21 MAGGIO 2023



*Non si può far finta di niente, non si può rimanere indifferenti verso quello che è accaduto alla popolazione di quella zona.*

*Tin Bota Romagna!*

*Da iscritto alla Rando, mi sono chiesto più volte se avesse senso parteciparvi, viste le pessime previsioni meteo.*

*Alla fine, la risposta me la sono data da solo: Mister Ciclo Fachiro alias Fulvio Gambaro, organizzatore dell'evento, non ci avrebbe mai messo in alcuna situazione di pericolo.*

*La sua serietà ma, soprattutto, la sua esperienza ci avrebbero fatto da guida spirituale.*

*Il nostro compito? Pedalare, perché al resto ci avrebbe pensato lui che consideriamo un padre protettore che ci veglia lungo tutto il percorso.*

*Alla partenza di sabato mattina incontro amici e facce sorridenti. In fondo, siamo tutti sulla stessa barca (in tutti i sensi), cosa dobbiamo temere?*

*Con grande meraviglia e felicità, è stato bello rivedere Ivan ai blocchi di partenza al rientro da un infortunio.*



# LE CRONACHE DI ARI

La prima parte di percorso è tutta sotto la pioggia. Ci aspettavamo una piccola tregua, ma niente, non c'è stata.

Mattia e il "Dannato del Pedale" Umberto mi accompagnano durante questa avventura.

Bello vedere come ognuno di noi interpreta l'abbigliamento contro la pioggia, con il goretex a farla da padrone.

Ma i nostri occhi sono rimasti ammaliati e stupiti dal genio del mitico Bruno. Come un dio greco avvolto tra le nubi si è presentato a tutti in una tenuta a dir poco geniale.

Inizialmente, abbiamo pensato che qualcuno stesse partecipando con una barca a vela!

Il genio di Bruno si è spinto oltre: era avvolto da una costruzione tipo "serra" ambulante fatta con un telo di plastica che gli copriva corpo e bici.

In questo modo è riuscito a contrastare vento e pioggia.

Si è meritato l'amichevole soprannome di "La Medusa" perché, mentre pedalavamo ancora con la luce, immaginavamo la sua bioluminescenza notturna.



A Cremolino, al controllo segreto, incontriamo Fulvio in persona.

Il controllo segreto ha suscitato molto interesse tra i ciclisti, perché ultimamente non se ne vedono più.

Passata l'asperità del Turchino, e un'ulteriore foratura, dopo 190km, siamo arrivati a Genova.

La pioggia ci ha dato una provvisoria tregua che ha alleggerito gli animi facendoci ridere e scherzare e apprezzare una fantastica e meritata focaccia assieme a Fabrizio e Dafne.

Dopo aver gustato la merenda, ad Arenzano ci inoltriamo nell'entroterra ligure. Bello, con salite cattive e soprattutto selvaggio.

Ora capiamo il perché di controlli così ravvicinati: siamo davvero nel nulla e avere l'appoggio di qualche bar aperto al buio è davvero utile, soprattutto per noi disperati, che non disdegniamo mai le pause.

A Cairo Montenotte ci fermiamo al controllo ristoro che ci salva la vita. La cena con i ravioli del plin e la cordialità dei volontari, fanno risorgere tanti ciclisti inzuppati fradici.

Sì, perché la pioggia continua incessantemente a cadere.

A Ceva, alle 2 e 30 di notte, arriviamo al giro di boa dei 300 km.

Controllo dormitorio in palestra, dove davvero ne abbiamo viste di tutti i colori.

Come per l'abbigliamento anti-pioggia, anche per il riposo, c'è lo sfoggio di tenute stravaganti che lasciano stupiti e sorridenti gli splendidi volontari che ci ospitano nella palestra.





# LE CRONACHE DI ARI



*Ripartiamo verso le 4 e 30 di notte, non prima di aver riparato la seconda foratura ed esserci nuovamente vestiti con goretex.*

*Sì, perché piove ancora.*

*Con le prime luci del giorno arriviamo a Cuneo, dove nella piazza centrale consumiamo una colazione con Eraldo e Marco a base di cappuccino, meringhe, brioches e soprattutto Cuneesi al rhum: Top!*

*Ripartiti da Cuneo attraversiamo zone con allerta meteo rossa.*

*Subito, notiamo fiumi in piena, allagamenti molto vicini alle case e tanto personale della protezione civile in allerta.*



*Ma ecco la sorpresa delle sorprese, il ristoro autogestito di Piero Rivoira. La passione per il mondo delle Randonnée ha portato questo ciclista ad offrire il suo tempo e le sue risorse per rifocillare noi ciclisti, infreddoliti e inzuppati. The caldo, merendine, tanto calore e incitamento, energia allo stato puro!*

*Alle porte di Torino, ecco un'ulteriore sorpresa.*

*Mentre pedaliamo veniamo raggiunti e fermati da un ciclista particolare: è Marco, ex randonneur.*

*Sta passando la mattinata cercando di intercettare ciclisti di passaggio. Con tanto coinvolgimento mi racconta di essere commosso nel vederci transitare. Confesso che qualche lacrima è scesa pure a me.*

*Ascolto i suoi aneddoti, soprattutto mi racconta delle sue Randonnée passate in preparazione alla PBP.*

*A Moncalieri finalmente smette di piovere, e per festeggiare, io e Mattia, ci fermiamo a mangiare un hamburger rigenerante.*

*Fra poco ci aspetta la temutissima e maledetta salita di Cavoretto con pendenze oltre il 10%.*

*Con l'orecchio teso, sentiamo perfino Ausilia che paragona la salita a quelle di Coppa Asteria... maledetto Fulvio!*

*Il controllo di Cantavenna, al km 504, sancisce la fine delle asperità.*



# LE CRONACHE DI ARI

Arriviamo addirittura con il sole e, ad attenderci, c'è il mitico Giandonato che ci rimprovera simpaticamente: "i primi sono passati agguantando velocemente un biscotto, voi siete in ritardo perché pensate solo a mangiare! forza forza, ripartire subito!".

Ascoltiamo a malincuore il suo consiglio, ripartiamo immediatamente sapendo che ora ci attendono 100 km di pianura verso Castano Primo.

Incontriamo per l'ennesima volta *Ciro* e *Giovanna* e per l'ennesima volta ho bucato, siamo a 3 (grazie *Mattia* per la camera d'aria).

Arriviamo verso le 23 a Castano.

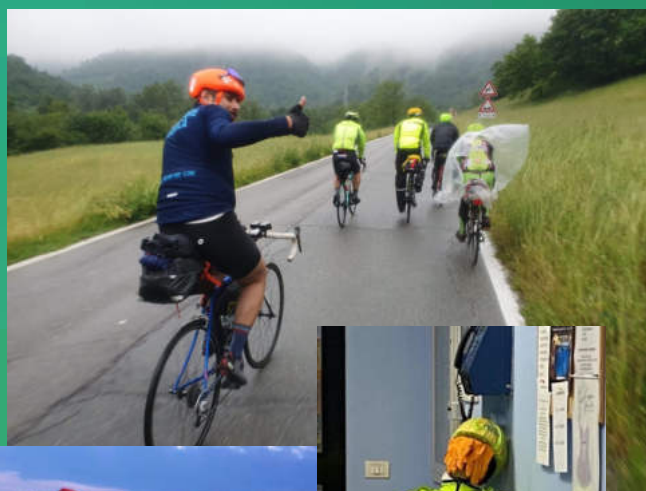
Ad attenderci c'è *Fulvio* con un fenomenale piatto di pasta e fagioli. Che meraviglia!

Il pensiero ora va a *Sergio*: su *Icron* avevo notato che era un po' al limite con il tempo, ma con la sua splendida giovinezza di 72 anni, all'1 di notte inoltrata, arriva con il tempo di 39 ore e 50 minuti.

Con un margine di soli 10 minuti conquista questo brevetto e il biglietto per Parigi, ma soprattutto, la partecipazione alla sua quinta PBP!

È lui l'eroe indiscusso di questa Randonnée!

Ci vediamo tutti a Rambouillet!





**EMANUELE PIZZATO**

# Florence Rando

*a cura di  
Cinzia Vecchi*





## QUESTO STRAVA NON ME LO PUO' DARE

**Questa Cronaca di ARI ci arriva da Emanuele Pizzato che ci racconta della sua Florence Rando Maremma che è anche stata la sua prima lunghissima distanza. Infatti, Emanuele e i suoi compagni di viaggio non avevano mai affrontato una 600 km ma, al netto, di qualche errore di sottovalutazione, siamo certi che siano rimasti affascinati dal mondo delle randonné e ben presto li rivedremo cimentarsi con le lunghe distanze.**

*La Florence Rando Maremma è stata la mia prima partecipazione ad una seicento km. Anzi, la nostra prima seicento km: io (Lele), Matteo, Beppe e Gianluca.*

*“Cosa vuoi che sia, se teniamo i venti all'ora di media possiamo fermarci a Grosseto dieci ore, addirittura dormire più di quanto dormiremmo tranquilli a casa.*

*Noi i venti all'ora di media possiamo farli con una gamba sola”.*

*Ovviamente la nostra Florence Rando non è andata proprio così.*

*Gli altri novantuno iscritti si sarebbero fatti una bella risata se avessimo confidato loro il nostro programma; Donato si è tenuto quella risata per il pasta party finale, dopo aver ripetuto più volte: “ma voi il meteo non lo guardate prima di partire?”.*

*Donato hai ragione, però noi siamo poeti non scienziati (questa massima l'ho presa in prestito da uno degli organizzatori della Transcontinental race: gli scienziati studiano e programmano ogni metro del percorso, i poeti si mettono in sella e vanno).*

*Credo che i poeti non siano mai riusciti a finire una Transcontinental race.*

*I primi duecentottanta chilometri della Florence Rando sono bellissimi, tanta forza nelle gambe, posti stupendi: Bolgheri, il Golfo di Baratti, le vigne, i ristori (meglio chiamarli ristoranti) con lasagne, pasta con ragù di pesce, arrosto, formaggio, frutta e molto altro.*

*Penso ancora al bicchiere di vino al ristoro di Lajatico. C'era pure il vino e io non l'ho bevuto! L'ho guardato e desiderato ma, poi, ho deciso di evitare, perché l'alcool riduce le prestazioni.*





# LE CRONACHE DI ARI

*“Ho ancora cinquecento chilometri da fare, non sono matto, non posso bere vino. Chi sono questi che te lo propongono?”.*

*Sono dei geni, questa non è una gran fondo, questa è una randonnée ed è una seicento, la mia prima seicento, quella che non vedevo l'ora di iniziare, quella che più di altre si avvicina - e lo sapevo - al mio modo di vivere la bici.*

*E non si tratta solo di grandi distanze, percorse anche lentamente, senza classifica.*

*È molto altro.*

*Mentirei se dicessi che non mi è mai interessato il PR (Personal Record) su una salita, che ignoro i segmenti di Strava, che non controllo i tempi degli amici; no, io guardo, certo che guardo, e gongolo quando compare il mio PR abbastanza in alto nella pagina “chi segue” (mai in cima, purtroppo).*

*Quello è l'aspetto competitivo che il ciclismo alimenta - io non ne sono immune - ma non è ciò che mi emoziona, non è ciò che cerco quando penso alla mia bici.*

*Io adoro percorrere chilometri in bicicletta, non mi fermerei mai, voglio vedere cosa c'è dietro ogni curva (e quella dopo e quella dopo ancora), voglio ammirare il panorama, vedere gli edifici, conoscere persone, fermarmi in un bar, piantare la mia tenda, svegliarmi e risalire in bici.*





# LE CRONACHE DI ARI

*Adoro il viaggio, il viaggio in bici e tutto ciò che rappresenta.*

*Ecco, questo Strava non me lo può dare, ma la Florence Rando Maremma sì; mi ha regalato, in due giorni, tutto quello che cerco quando salgo sulla mia bici (non ho piantato la tenda, quindi, Donato il prossimo anno la porterò).*

*Credo che la nostra seicento sia iniziata proprio con la sosta al palazzetto di Grosseto, dopo duecentottanta chilometri.*

*Sono le 19.00 circa di sabato e noi poeti abbiamo dieci ore di sosta programmata, possiamo fare tutto con calma: doccia e cena, almeno sei ore di sonno, colazione e, poi, ripartire verso le quattro del mattino o anche le cinque.*

*Invece succede il disastro.*

*Io non ho chiuso occhio, nonostante il materassino superleggero super figo da sei centimetri di spessore e il sacco a pelo con perfetta temperatura di comfort.*

*In effetti all'interno del palazzetto sono riusciti a dormire solo Matteo e (ho scoperto poi) Maurizio: due persone russavano ed erano loro.*

*L'emozione mi ha giocato un brutto scherzo.*



*Ero eccitato, non vedevo l'ora di fare la prima pedalata in notturna ma avrei dovuto aspettare, purtroppo, sveglio fino alle quattro del mattino; d'altronde questo era il programma: si riparte alle quattro.*

*Però qualcosa non andava, gli altri partecipanti alla randonnée iniziavano a partire, ed era solo mezzanotte.*

*Alla una eravamo rimasti nel palazzetto solo noi quattro e altri due randonneurs.*

*"Matteo" sveglia, qualcosa non mi torna, possibile che siano già partiti tutti? Dai, andiamo, avranno ragione loro. Beppe cosa facciamo? Andiamo".*

*Va bene, ripartiamo.*

*Estivo con manicotti e antivero leggero, giusto così, ieri c'erano ventidue gradi.*

*Peccato che in maremma alle due di notte del 23 aprile la temperatura sia di otto gradi e noi non abbiamo l'abbigliamento invernale; solo guanti leggeri e completo estivo.*

*È buio pesto e fa un freddo assurdo.*

*In salita un poco ti scaldi, ma la discesa è un inferno, le mani congelano e il freddo ti entra nelle ossa.*





# LE CRONACHE DI ARI

*"Ma voi il meteo non lo guardate prima di partire?"*

*Donato lo faremo, la prossima volta mi porterò tutto, da zero gradi a venticinque, anche per la pioggia: sarò la cipolla perfetta.*

*Questa volta non avevamo proprio nulla.*

*Nella piazza di Scansano, alle quattro del mattino, qualcuno si è fatto prendere dallo sconforto, voleva mollare, trovare un albergo e porre fine a quella sofferenza.*

*"Ragazzi io vado, questa seicento la finisco, anzi, la finiamo. Andiamo piano, non può andare peggio di così".*

*Siamo ripartiti.*

*Verso le sei è sorto il sole.*

*La luce e il calore del sole dopo una notte infernale, la magia che fa tornare le forze e l'entusiasmo.*

*Me lo ricorderò ogni volta che pedalerò di notte, perché pedalerò di notte molte volte ancora; a me piace pedalare di notte, mi piacciono le randonné.*

*Me lo ricorderò ogni volta che pedalerò di notte, perché pedalerò di notte molte volte ancora; a me piace pedalare di notte, mi piacciono le randonné.*

*Finalmente un bar, la media è di 14 chilometri orari ("venti all'ora di media con una gamba sola"), un sacco di salita fatta col buio, piano piano, il nero della maremma di notte, le torri illuminate a chilometri di distanza.*

*Mi ricorderò tutto della mia prima seicento km.*

*I tre bicchieri di vino a Grosseto, i tortelli maremmani burro e salvia alle nove del mattino al controllo di Arcidosso, Irene dal Lussemburgo, Aurora, Anita, Luigi, Maurizio, Donato, le due maglie della nazionale che ci hanno superato poco dopo la partenza (bella la divisa, ho scoperto poi essere Mino Repossini e Barbara Toscano), il pasta party finale, una tavolata con i randonneurs che abbiamo incontrato durante il secondo giorno.*

*Non sarà la nostra ultima seicento.*





# I NUOVI MEDIA FAVORISCONO LA CICLOMOBILITÀ

**In occasione della giornata mondiale della bicicletta, celebrata sabato 3 giugno, ho pensato di proporre un interessante articolo del noto amico Paolo Landri, Dirigente di Ricerca CNR e appassionato randonneur campano.**

a cura di  
Concetta Mauriello

La bici è di nuovo popolare. I dati di vendita, l'espansione del cicloturismo, la diffusione dell'uso cittadino della bici e di veicoli alternativi confermano tale riscoperta. Molte sono le città e le regioni che hanno investito nella bici e che hanno favorito la moderazione della velocità negli spazi urbani.

Nella memoria di molti la bici è associata ad esperienze piacevoli di esplorazione e di libertà. La bici viene considerata una tecnologia conviviale (Illich, 1973; Pivato, 2021), capace di creare modalità di relazione bilanciate con l'ambiente. Eppure, la ciclo-mobilità non si è così ampliata come ci si sarebbe aspettato nel periodo post-pandemico.

Per capire le ragioni del 'ritardo' che risultano particolarmente significative nel nostro paese, è necessario comprendere quali siano le ragioni che ne frenano la crescita e quali siano le condizioni che la favoriscano. Il possesso di una bici non trasforma in ciclisti. Si tratta, quindi, di capire come si sviluppi la pratica ciclistica, ovvero come 'attecchisca' e si sviluppi una pratica sociale, ovvero cosa invece ne impedisca la diffusione. Il tema della ciclo-mobilità è, quindi, a tutti gli effetti un argomento di ricerca per le scienze sociali. Costituisce un caso di un argomento più generale che ha occupato da sempre la ricerca empirica di storici, sociologici, antropologi, etc. vale a dire in che modo nasca e sviluppi una pratica sociale.



Su questo versante, tuttavia, bisogna riconoscere che il 'ritardo' nella diffusione della bici corre in parallelo al 'ritardo' dello sviluppo di comunità accademiche che guardino alla bicicletta.

La letteratura scientifica sull'auto, al confronto, è ampiamente diffusa.



Per colmare tale ritardo si è sviluppata, attraverso la collaborazione tra ricercatori dell'IRPPS CNR, l'Università di Napoli 'Federico', l'Università di Torino, l'Università di Padova, l'Università di Siena, l'Università di Salerno, Centro di Ricerche FIAB una rete di ricerca nazionale. La rete emergente ha dato luogo ad una serie fortunata di seminari online che è possibile ancora oggi rivedere; ha prodotto, inoltre, una 'special issue' sulla rivista *Eracle* (Landri & Tirino, 2022) e sta lavorando, infine, ad un libro su bici e società. La rete, come si è avuto modo di comprendere, è un unicum e tende a ricalcare 'in piccolo' la rete internazionale *Cycling & Society* che da diversi anni costituisce il punto di riferimento della produzione scientifica in questo settore (Cox, 2020; Cox & Bunte, 2018; Equality & Cox, 2020).

La riscoperta della bici, anche sul piano accademico, in sostanza, ci pone dinanzi ad un dato per scontato: le società contemporanee sono auto-centriche (Urry, 2004) e presentano gradi variabili di sensibilità verso la pratica ciclistica (Belloni, 2019).

I paesi possono, infatti, differenziarsi in relazione alle culture ciclistiche nazionali. L'Italia ha una cultura ciclistica sportiva, ma non una cultura ciclistica diffusa (se non in alcune regioni), come in altri paesi, Olanda, Belgio. Le culture ciclistiche, tuttavia, non sono immutabili, possono rigenerarsi, evolvere nel tempo, emergere laddove non sono presenti. Analizzare la dimensione culturale, come è emerso nel corso della special issue curata da due ricercatori dalla rete di ricerca su bici e società (Landri & Tirino, 2022), è una pista di ricerca promettente per comprendere cosa favorisca la ciclomobilità.

## Riferimenti bibliografici

- Belloni, E. (2019). *Quando si andava in velocipede. Storia della mobilità ciclistica in Italia (1870-1955)*. Franco Angeli.
- Cox, P. (2020). *Cycling: A Sociology of Vélo-mobility*. Routledge.
- Cox, P., & Bunte, H. (2018). Social practices and the importance of context. *Framing the Third Cycling Century*, 122–131. [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/14/10/publikationen/181128\\_uba\\_fb\\_third\\_cycling\\_century\\_bf\\_small.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/14/10/publikationen/181128_uba_fb_third_cycling_century_bf_small.pdf)
- Equality, I., & Cox, P. (2020). The politics of cycling infrastructure. *The Politics of Cycling Infrastructure*, 5940. <https://doi.org/10.2307/j.ctvvsqc63>
- Illich, I. (1973). *Tools for conviviality*. Harper and Row.
- Landri, P., & Tirino, M. (2022). Media, Society and Cycling Cultures: Editorial. *Eracle. Journal of Sport and Social Sciences*, 5(1), 1–4. <https://doi.org/10.6093/2611-6693/9612>
- Pivato, S. (2021). La felicità in bicicletta. *Il Mulino*.
- Urry, J. (2004). The 'System' of Automobility. *Theory, Culture & Society*, 21(5), 25–39. <https://doi.org/10.1177/0263276404046059>

Tra i fattori che la favoriscono, i media occupano un ruolo di rilievo. La narrazione epica del ciclismo emerge nel nostro paese proprio in rapporto ai processi di costruzione dello stato nazionale. Quella narrazione oggi cede al passo al racconto dinamico dei ciclisti sui social media. Le piattaforme social, da un lato, catturano il ciclismo nelle logiche estrattive del capitalismo digitale; dall'altro, creano nuove pratiche sportive come il ciclismo virtuale (che costituisce ormai uno dei diversi e-Sport), ma favoriscono anche l'emergere di nuove soggettività (le donne, le comunità LGBT+), allargando la pratica ciclistica. Diversamente dai media tradizionali che puntavano alla creazione delle gesta epiche dei campioni, i social media, favorendo la circolazione delle conoscenze tra i praticanti, permettono un incremento di connessioni, di socialità, di comunicazione e abbassano le barriere di accesso alla pratica. Democratizzando la conoscenza, insomma, agiscono da incentivi positivi per la diffusione del ciclismo.

I social media sono necessari, naturalmente, ma non sono sufficienti. Si comprende che la costruzione di società a misura di bici richiede una attenta concatenazione tra saperi, tecniche e società. I social media possono contribuire in maniera rilevante, come indicano i dati emergenti di ricerca, facendo circolare conoscenze, generando desiderio, sostenendo processi di articolazione di nuove soggettività per la ciclomobilità.



*intervista a*

# DAVIDE VALACCHI

*a cura di  
Claudia Lavarra*





## "ORA CHE HO PERSO LA VISTA CI VEDO DI PIÙ."

*cit. Nuovo cinema paradiso*

L'anno scorso abbiamo partecipato alla "Rando Imperator" pedalando il tratto da Bolzano a Ferrara. Ad un controllo abbiamo incontrato Davide che stava percorrendo il tracciato lungo, partito da Monaco di Baviera, con il suo amico a bordo di un tandem.

Abbiamo scambiato qualche parola e mi ha rassicurato circa le condizioni meteo dicendomi "tranquilla, ho guardato io e ti dico che non pioverà".

Ho contattato Davide per invitarlo sulle pagine di "Randagio" e lui, praticamente in tempo zero, ha accettato rispondendo alle mie domande nel giro di un giorno. Per

comodità, mi ha mandato un audio che io ho fedelmente trascritto. Il grande rammarico è quello di non poter trasporre sulla carta (anzi, on line nel nostro caso) il suo entusiasmo, il suo carisma e le emozioni che suscita quando racconta i suoi viaggi.

**NON VEDENTE DALL'ETÀ DI  
14 ANNI TROVA NEL TANDEM  
IL MODO DI CONVIVERE CON  
LA PROPRIA DISABILITÀ  
SEGUENDO LA SUA PASSIONE  
PER LA BICI**

Ciao a tutti, sono Davide Valacchi ho 32 anni, compiuti a maggio, sono nato a Ascoli Piceno nelle Marche il 12 maggio 1991. Sono nato con dei problemi alla vista, nello specifico il glaucoma, sono stato ipovedente quindi vedevo poco fino all'età di 9 anni poi la malattia si è aggravata e ho perso gradualmente la vista e sono non vedente dall'età di 14 anni.

Ho sempre amato lo sport e la natura, Ascoli è circondata dalle montagne in più i miei nonni vivono sui monti Sibillini, un luogo che ho frequentato molto. Quindi dal nuoto al trekking alla bici, ho sempre praticato sport, anche se mai in modo agonistico ma puramente ricreativo, ho sempre pensato che il mio modo di vivere lo sport e la natura fosse questo e anche il modo di apprezzarne i vantaggi.

Da piccolo andavo in bici, amavo molto pedalare da solo perché comunque un po' vedevo. L'ho fatto anche quando la vista si è aggravata e ho continuato a pedalare finché riuscivo a vedere la differenza cromatica tra il bianco della strada brecciata e il verde dei campi intorno. Poi ad un certo punto mi sono reso conto che cominciava ad essere pericoloso e quindi ho smesso, ovviamente, con molta tristezza. Mio padre pensò di comprare un tandem, più o meno quando avevo 14 anni, un tandem da città e per me fu la svolta perché mi permise di continuare ad andare in bici e soprattutto continuare a frequentare i miei coetanei, perché quando si acquisisce una disabilità (a qualsiasi età succeda) non c'è solo il rischio di non essere più autonomi o perdere il lavoro ma anche quello di restare isolati e avere delle difficoltà dal punto di vista sociale. Grazie al tandem ho frequentato molti miei coetanei, tutti volevano guidarlo e girare per la città con me ed è stato un mezzo che ha decisamente migliorato la qualità della mia adolescenza.



# SEGNI PARTICOLARI



*Subito dopo le scuole medie ho frequentato il liceo scientifico e ho studiato psicologia a Urbino. In quella fase ho fatto una vita molto da studente e mi sono allontanato dallo sport in generale.*

*Una volta trasferitomi a Bologna ho usato una parte dei soldi della laurea per comprarmi un altro tandem, sempre da città ed è stato un mezzo importantissimo per conoscere la città e nuove persone.*

*La vera passione per il ciclismo è nata non molto tempo fa, quando avevo 26 anni, perché ho seguito il viaggio di un mio amico che da giugno a ottobre girò praticamente tutta Europa in bici. Seguendo lui tutti i giorni, ci venne in mente di fare qualcosa di simile in tandem anche se io non avevo mai avuto alcuna esperienza di viaggio, ma nemmeno di andare in bici oltre agli spostamenti in città...*

*Da quel momento, mese dopo mese, la mia esperienza è cresciuta e abbiamo incominciato a pensare a questo viaggio che ho fatto nel 2019, in realtà non con lui perché ad un certo punto si è tirato indietro ma, comunque, è stato di ispirazione verso il cicloturismo.*

*Nel 2019 è nato il progetto "I to eye", volto alla promozione del tandem come mezzo di inclusione per le persone con disabilità visiva e per cogliere l'occasione per raccontare un viaggio on the road da un punto di vista alternativo.*

*Il viaggio doveva essere da Roma a Pechino e durare circa 9/10 mesi per pedalare 16000km fermandosi in tutti i paesi attraversati per entrare in contatto con le associazioni di non vedenti e, mentre raccontavamo il viaggio, capire come le situazioni culturali economico sociali influenzassero la disabilità visiva in quel contesto, capire quali attività sportive praticavano e raccontare quanto il tandem possa essere un mezzo validissimo per spostarsi.*

*Per raccontare questo viaggio servirebbe un articolo perché è stata l'esperienza più bella della mia vita. Siamo stati 8 mesi su strada, dormendo in tenda o ospitati dalle persone o nei luoghi che trovavamo.*

*Il viaggio l'ho fatto con due miei grandi amici, uno ha guidato il tandem dall'Italia all'Iran e l'altro dall'Iran in poi.*





# SEGNI PARTICOLARI

*Abbiamo incontrato l'ospitalità delle persone di ogni paese, la sensazione era che più andavamo a est e uscivamo dall'Europa e dal mondo occidentale e dai paesi così detti economicamente sviluppati e più le persone fossero solidali e ospitali.*

*Sono partito con poco allenamento, l'ho fatto durante il viaggio e credo che il cicloturismo sia la forma di ciclismo che fa per me. Penso che il tandem sia l'unico mezzo di trasporto con il quale una persona che non vede può dare un contributo attivo allo spostamento attraverso la pedalata, e questo non succede con nessun altro mezzo di trasporto. In più, il fatto che il tandem sia un mezzo aperto che pone le persone a diretto contatto con l'ambiente circostante, colma il vuoto lasciato dalla mancanza della vista, perché attraverso gli odori, i suoni, il contatto con la strada io mi faccio un'idea di quello che mi circonda. Bisogna solo imparare ad interpretare i segnali che vengono dall'ambiente quindi io mi rendo conto di dove mi trovo dal tipo di traffico, dai rumori della natura, dall'umidità dell'aria, oltre che basandomi sui racconti e sulle sensazioni della persona vedente che guida il tandem.*

*Abbiamo attraversato tutti i Balcani, Istanbul, la Turchia, l'Iran, l'Asia Centrale che è stato il mio luogo preferito, il deserto del Turkmenistan, le steppe infinite tra Uzbekistan e Kazakistan anche se il posto che più mi è rimasto nel cuore è sicuramente il Pamir, questo altopiano infinito che si estende tra Tagikistan, Afganistan, Kirghizistan e Cina e che ci ha visti impegnati per più di un mese su percorsi quasi sempre sterrati nei quali tra un villaggio e l'altro c'erano anche 200km di distanza ad altitudini fino a 4500 metri.*

*Sono stati giorni che ci hanno messo di più alla prova ma giorni che ricorderò per tutta la vita perché non mi sono mai sentito così vivo in una situazione in cui qualsiasi fatica come mangiare poco e male, sentire il caldo, il freddo, il sole cocente non fossero assolutamente un problema anzi, mi sentivo fortunato ad essere in quella situazione perché credo che il privilegio di fare dei viaggi in bici appartenga a noi occidentali che comunque ce lo possiamo permettere e per cui fare una cosa del genere possa essere una scelta. In molti altri paesi questo non è possibile e quindi, secondo me, è un privilegio grandissimo che abbiamo e non dobbiamo mai dimenticare.*

*L'ospitalità delle persone che ci hanno accolto spesso derivava dal fatto che non potevano, per motivi economici e politici, spostarsi dal loro paese e viaggiare quindi ospitarci e parlare con noi era per loro l'unico di incontrare degli stranieri e in qualche modo viaggiare. Spesso ci davano da mangiare e ci ospitavano cucinandoci, secondo me, le pietanze che per loro non erano giornaliere e che magari riservavano a dei momenti speciali. Questa cosa me la ricorderò per sempre.*

*Alla fine non siamo entrati in Cina perché il visto non ci è stato concesso, ma non è stato assolutamente un problema e ho donato il tandem a Siyovush Ilyasov, un ragazzo non vedente conosciuto in Tagikistan che lo voleva ma non avrebbe mai potuto comprarlo, quindi l'ho lasciato a lui che è anche il rappresentante del comitato paraolimpico e sta cercando di sviluppare il ciclismo su tandem in Tagikistan che è il paese più povero dell'Asia Centrale ma rimane, il mio preferito.*





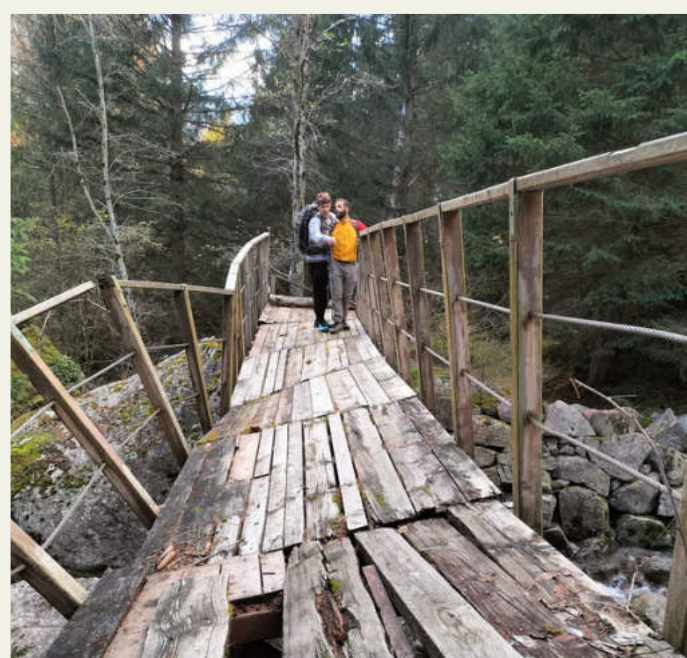
# SEGNI PARTICOLARI

*Una volta tornato dal viaggio non ero più la stessa persona e nonostante la mia laurea in psicologia non ero più sicuro di voler fare quel lavoro. La voglia di capire l'origine del comportamento delle persone era rimasta, ma non me la sentivo di lavorare seduto tra quattro mura come fa uno psicologo normale, quindi mi sono affrettato a conseguire l'esame per l'abilitazione, in periodo covid, e poi ho pensato che volevo lavorare unendo le mie passioni che sono sport, psicologia e turismo. Ho cominciato a collaborare con un'associazione che aveva già sponsorizzato il mio viaggio, la fondazione per lo sport "Silvia Parenti onlus" di Bologna che dal 2006 si occupa di sport inclusivo, come corsa, sci, tandem e trekking per persone con vari tipi di disabilità. Sono entrato nel loro cda e ora sono il referente dell'area escursionismo sia a piedi che in bici. Quindi organizzo dei viaggi o delle gite giornaliere per gruppi di persone, li promuovo e cerco i partecipanti. Anche io mi affianco alla guida per fare da tour leader e mi accorgo di come la bici, in questo caso il tandem, ma anche la hand bike, siano dei mezzi straordinari che uniscono e rendono possibili delle esperienze a persone che magari prima facevano fatica a uscire dalla città e fare delle attività all'aria aperta che sono per antonomasia quelle di più difficile accesso a chi ha delle disabilità.*



*Ho continuato a viaggiare in tandem, sono andato in Georgia la scorsa estate nella regione del Tusheti facendo una delle strade più belle che io abbia mai percorso; ho fatto un viaggio sulle Alpi e partecipo anche a delle randonné, anche se meno spesso di quanto vorrei. Una è stata la Rando Imperator dove ci sembrava poco andare da Monaco a Ferrara quindi siamo andati anche a Monaco pedalando partendo però dal Brennero. Alla fine in tre giorni abbiamo fatto 850km e 6000mt di dislivello che quando ci ripenso mi sembra incredibile ma, con il mio amico Dario Vitali di Ferrara praticamente tutto è possibile.*

**Volevo concentrarmi proprio sull'aspetto sociale della bici perché per me è quello che conta.**





# SEGNI PARTICOLARI

*È vero, a volte mi fa piacere vedere i numeri delle mie prestazioni migliorare, ma sicuramente non è quello il motivo per cui pedalo.*

**Lo faccio per stare bene. Quando sono stressato mi rendo conto che l'unico motivo per il quale lo sono è che non ho pedalato abbastanza, quindi è sufficiente mettersi in sella con un amico e partire.**

*Grazie al tandem ho conosciuto centinaia di persone, prima ero io che cercavo degli amici driver e ora ne ho così tanti che spesso sono loro che mi contattano per fare dei giri e questo per me è una conquista grandissima perché quando si diventa disabili o lo si è, il timore più grande e la difficoltà maggiore da affrontare sono il dipendere dagli altri o il dover chiedere agli altri un aiuto per poter fare delle cose.*

*A volte anche in un semplice giro in tandem pensi che qualcuno ti stia facendo un favore, magari per beneficenza o pietismo. Il fatto di aver raggiunto una certa esperienza in questo settore mi permette di essere praticamente sicuro che i miei amici vengono con me perché si divertono, perché sanno che il tandem è un mezzo che permette di fare molte cose e perché sanno che pedalo forte anche io, e quindi non li faccio stancare.*

*Anche quando abbiamo fatto il lungo viaggio io ho voluto imparare a fare molte cose, tipo montare la tenda e montare l'accampamento perché non volevo assolutamente dipendere dagli altri che erano con me. Quindi, alla sera quando ci fermavamo, mentre uno cucinava, uno sistemava il tandem, che si rompeva sempre, io montavo la tenda e mettevo i materassini e i sacchi a pelo e il giorno dopo mi occupavo di rimpacchettare tutto nelle borse.*





# SEGNI PARTICOLARI

*Dall'anno scorso sto vivendo un'altra grande esperienza che mi vede impegnato veramente come psicologo, ma non solo, a favore dell'associazione "Smith Magen Italia".*

*La "Smith Magen" è una sindrome rara, genetica che colpisce pochissime persone ed è poco conosciuta.*

*Abbiamo creato questo progetto che si chiama "Oltre l'invisibile" che mi vede girare in tandem per l'Italia in cinque tappe per andare a trovare circa 15/20 famiglie dove c'è un caso di questa malattia rara e che hanno dato la loro disponibilità per fare un'indagine clinica; io come psicologo trascorro qualche giorno con loro e raccolgo dei dati che poi manderò all'ospedale "Gemelli" dove c'è un centro di malattie rare che segue anche questa sindrome, per dare delle informazioni cliniche della quotidianità che unendosi ai test di stampo ospedaliero che loro compiono ormai da anni, possano dare un numero superiore di dati per stilare delle linee guida che descrivono questa sindrome che spesso non è riconosciuta e molti specialisti dell'area medica non la conoscono. C'è ancora molta strada da fare.*

*Molte di queste famiglie usano il tandem che si rivela fantastico anche per le disabilità cognitive, ed è il motivo per il quale anche io sto raggiungendo le sto raggiungendo in tandem. Chi ha organizzato il tutto mi ha convinto in un secondo usando proprio la bicicletta come mezzo di persuasione.*



*Io ho un sogno che è quello di continuare a viaggiare in più paesi possibili, ma in particolare vorrei attraversare il continente americano in tandem dalla punta nord dell'Alaska alla punta sud della Patagonia, sono circa 25000/30000km e ci vorrebbe almeno un anno, un anno e mezzo concludendo il viaggio in sud America per donare non uno, ma più tandem a qualche associazione che troverò in qualche paese povero come la Bolivia o l'Equador, dove l'acquisto dei tandem è difficoltoso e dove ci sono realtà che li userebbero per far pedalare persone che ne hanno bisogno e che non possono farlo da sole.*

*Basta, potrei parlare di tandem e bici all'infinito...ah dimenticavo un aspetto: la fatica, anche se in parte ho risposto. Ormai io vivo la mia condizione di non vedente come una normalità, ho sempre pensato fin da quando ho perso la vista che se non c'era rimedio era un po' sciocco lamentarsi e rattristarsi per una cosa per cui non si poteva fare nulla, per cui tanto valeva trovare il modo di vivere bene in modi alternativi. Ho sempre avuto l'idea che siamo noi che decidiamo se essere felici o meno e ringrazio l'esistenza della bici che mi ha dato una grossa mano per essere felice.*

*La fatica io certo che la sento, a volte mi capita di riuscire a pedalare meno e sulle salite vado prima in affanno, però credo che, almeno nei viaggi, l'incontro con le persone sia quello che riempie il vuoto lasciato dalla mancanza della vista. A parte che in tandem non si è mai da soli e questo comunque aiuta e la fatica è condivisa e quindi ha un sapore diverso. Bisogna pensare anche all'altro, ognuno da il suo contributo e al massimo ci si ferma, ci si riposa un po' e si riparte, non bisogna mica vincere una gara. Io mi concentro sui miei pensieri, forse il fatto di non dover guidare ma solo pedalare mi aiuta a concentrare le energie solo sulla pedalata e pensare al percorso che manca o a tutt'altro oppure se la pendenza lo consente parlo con il mio compagno di viaggio che in tandem si fa ancora meglio e cerchiamo di superare quel momento.*

**Seguono i saluti di rito e l'invito rivolto a me e Ivan a guidare il suo tandem...grazie per la fiducia, ma sei veramente sicuro?! Per la cronaca, la Rando Emperor si è conclusa senza una goccia di pioggia. Aveva ragione lui.**





*Né forte, né piano,  
ma sempre lontano...*

# CASA ITALIA



## BAG DROP ITALIA PARIGI BREST PARIGI 2023

### ISCRIZIONI ENTRO IL 30 GIUGNO

**COSTO DEL SERVIZIO**

**30 € SOCI ARI**

**35 € NON SOCI ARI**

**40 € DOPO IL 30 GIUGNO**



PER PRENOTARE SCRIVERE A

[prenotazioni.audax@gmail.com](mailto:prenotazioni.audax@gmail.com)

Indicando i seguenti dati:

- \* Nome e cognome del ciclista
- \* Data di nascita
- \* Indirizzo di residenza
- \* Team di appartenenza
- \* Codice Aricard
- \* Telefono cellulare
- \* Indirizzo di posta elettronica

**PAGAMENTO TRAMITE**

**PAYPAL**  [m.repossini@gmail.com](mailto:m.repossini@gmail.com)

**BONIFICO BANCARIO**

IBAN: IT95 S084 0432 6900 0000 0026 028

Intestato a Mino Repossini

BCC Busto Garolfo e Buguggiate

**INFORMAZIONI**

[www.audaxitalia.it](http://www.audaxitalia.it)

338 3622708

[m.repossini@gmail.com](mailto:m.repossini@gmail.com)



## PARLIAMO DI ALIMENTAZIONE e IDRATAZIONE

intervista a  
**PIERO MANAROLLA**

**Abbiamo intervistato Piero, un esperto nutrizionista, che ci parlerà di alimentazione e idratazione durante le attività di endurance, due aspetti fondamentali e delicati per ogni randagio.**

Ciao Piero, benvenuto su Randagio, il magazine on line di ARI e di tutti i randonneurs d'Italia. Grazie per la tua disponibilità, è un vero piacere accoglierti tra le nostre pagine e leggere i tuoi consigli mirati alla gestione ottimale di alimentazione e idratazione durante le nostre manifestazioni.

Inizierei chiedendoti di presentarti: qual è il tuo percorso professionale e cosa ti ha portato, una volta lasciato il tuo lavoro manageriale ad alto livello ad aprire un negozio di integratori professionali per lo sport, prodotti per il recupero da terapie mediche e molto altro?

*Grazie a te Claudia per avermi offerto l'opportunità di comunicare una parte della mia esperienza in materia di alimentazione e integrazione nello sport. Mi occupo direttamente di questi argomenti da una decina d'anni con un'attività in proprio ma, in realtà, una buona parte del mio percorso professionale precedente si è svolta in aziende specializzate nella cosiddetta "Medical Nutrition" dove ho imparato moltissimo.*

*Quando ho raggiunto l'età per poter staccare dal mondo del lavoro, sentendomi troppo giovane per la pensione, ho avviato un'attività che mi impegna part-time focalizzata principalmente sull'integrazione sportiva, cosa che mi consente, tra l'altro, di restare in contatto con atleti, come voi randonneurs, che nonostante appartengano alla galassia amatoriale riescono a fare cose incredibili e interessantissime.*





# QUATTRO SALTI IN PEDIVELLA

**Ci racconti il tuo rapporto con lo sport? Se non ricordo male, hai un trascorso notevole come giocatore di basket (data la tua statura era inevitabile!) ma oggi ti ritrovo in bicicletta, diviso tra mtb e strada...**

*Considero lo sport un compagno indissolubile della mia vita. Ho cominciato con sport di squadra, che aiutano a vincere la timidezza adolescenziale, insegnano solidarietà e altruismo, abitano alla disciplina. Ho praticato il basket con buoni risultati fino a quando impegni di studio e di lavoro me lo hanno permesso. Poi sono passato a sport individuali che puoi praticare quando hai del tempo libero: la corsa all'aria aperta e la bicicletta, in particolare. Ma non ho mai mollato. Anche da adulto lo sport rimane fondamentale: aiuta a scaricare lo stress, rafforza le difese immunitarie e costituisce un presupposto per vivere in buona salute.*

*Una visita medico sportiva annuale è un consiglio che vi posso dare, in modo da poter allineare il proprio stato di salute, in particolare quella cardiaca, con l'attività che si andrà a svolgere.*

**Il mondo di ARI si basa sulle randonné, che sono caratterizzate dalle diverse distanze da coprire: il minimo sono 200km, per poi passare a 300, 400, 600, 1000 e over 1000. Cosa ci consigli in termini di alimentazione e idratazione per affrontare al meglio questi impegni?**

**Tieni conto che, dai 400km in poi, si pedala anche la notte, quindi il ritmo circadiano del corpo viene alterato e stravolto...come possiamo gestirci al meglio?**

*Lasciami dire che provo una grandissima ammirazione per voi randonneurs. Fate cose incredibili con lo spirito giusto per lo sport amatoriale. Voglio dire che non sgomitare mai per fare il tempo, per arrivare prima. Pedalate e sudate, affrontate ogni condizione climatica per il gusto di scoprire luoghi, per ammirare la natura, per il piacere di ritrovarsi ad un ristoro dopo ore di solitudine. E' puro amore per la bicicletta, amore che condivido anche se le mie percorrenze, sia su strada che MTB, sono molto più brevi.*

*Venendo a noi, il "carburante" che utilizza il ciclista è soprattutto il glucosio. Vediamo dove si trova e come assimilarlo al meglio per coprire il nostro fabbisogno energetico durante una randonné. Nel nostro organismo esiste una "scorta" di glucosio sottoforma di glicogeno, stoccato nei muscoli e nel fegato.*

*Massimizzare queste scorte di glicogeno è possibile aumentando la dose di carboidrati assunti nei 3-4 giorni prima della partenza. Sulle pubblicazioni scientifiche si indicano in 10-12 gr/kg i carboidrati da assumere giornalmente per la "carica" del glicogeno.*



*A livello amatoriale direi che, per semplicità, basterà aumentare del 20% circa i carboidrati che normalmente abbiamo nel piatto. Ad esempio 120 gr di pasta o riso invece dei soliti 100 gr, un muffin a metà mattina come spuntino ecc.*

*Le scorte di glicogeno non sono infinite. Occorre rifornirsi di glucidi anche durante la pedalata, in particolare quelle lunghe. Questo si può fare attraverso gel e barrette energetiche, che hanno il pregio di essere assimilate molto rapidamente, oppure con il fai da te, preparandosi tortine di riso e simili, a seconda delle preferenze.*





# QUATTRO SALTI IN PEDIVELLA

La regola generale, per voi randonneurs, potrebbe essere quella di consumare circa 40-50 gr di carboidrati l'ora (considerando che i professionisti oggi vanno oltre i 100 gr). Importante è non sovraccaricare lo stomaco, mangiando regolarmente in modo distribuito nel tempo e non abbuffandosi ai ristori. Se si usano gel e barrette la regola generale è cominciare dal solido (barretta) per poi passare al gel.

L'idratazione va curata, in particolare nei periodi caldi, consumando 1 borraccia da 500 ml l'ora alternando Sali Minerali, Maltodestrine (che contribuiscono a raggiungere i 40-50 gr di carbo/ora di cui parlavamo prima) e solo acqua. Per fare un esempio, durante una pedalata di 6 ore sotto il sole di giugno, ci starebbero bene almeno 2-3 borracce con Sali e Maltodestrine ed altre 2-3 borracce di sola acqua.

**Tenere alte le riserve di glicogeno è importante, così come reintegrare i sali minerali e sostenere la muscolatura con l'assunzione di aminoacidi ramificati.**

Il discorso si amplia quando in gioco ci sono randonné da oltre 400 km con giorni interi (e notti) passate in bicicletta. Qui, ovviamente, nulla può essere improvvisato, dalla preparazione al monitoraggio dei parametri vitali. Per quanto riguarda l'alimentazione valgono le regole viste prima ma, ovviamente, non ci si può alimentare solo con liquidi e carboidrati. Occorre prevedere dei mini-pasti completi, ad intervalli il più possibile regolari, comprendenti tutti i macronutrienti, cioè anche proteine e grassi.

E' evidente che questo rallenta i processi digestivi, e pedalare con la digestione in corso non è consigliato, quindi questi pasti dovranno essere frazionati il più possibile nel tempo. Considerate anche l'integrazione con aminoacidi per sostenere la muscolatura, se necessario.

La deprivazione del sonno è un altro fattore destabilizzante che può essere rintuzzato con l'uso di caffeina o, per chi ne è intollerante, con altri integratori che aiutano a mantenere alte concentrazione ed attenzione, come Citicolina, Ginseng o Eleuterococco. Ovviamente, quando si tratta di più giorni qualche ora di sonno deve essere sempre prevista, anche durante il giorno se occorre, in base alla sensibilità individuale. Sensibilità che a voi, amanti della bicicletta e della natura, certo non manca.

**Il riposo è un processo necessario per la rigenerazione dell'organismo.**

**La privazione del sonno può essere pericolosa e va gestita con cognizione di causa.**



**Sfatiamo un mito di tutte le randonné: le banane. Se ne trovano ad ogni ristoro, da gennaio a ottobre. Parecchi ciclisti ne fanno incetta come se contenessero l'elisir segreto per arrivare al traguardo. Ma è veramente un frutto così indicato o ci sarebbero valide alternative?**

La banana è un frutto ricco di zuccheri semplici (glucosio e fruttosio). Se è maturata sull'albero madre e non sulle navi che la trasportano dai paesi tropicali è anche ricca di potassio. Queste caratteristiche la rendono un buon ausilio durante l'attività cicloamatoriale, con la solita regola del buon senso. Una banana assunta al ristoro come alternativa alla crostatina o alla barretta ci sta. Troppe banane assunte nello spazio di breve tempo tengono impegnata la digestione a lungo, dato che contengono anche fibre e proteine e, certo, non favoriscono l'attività fisica. Come regola generale consiglieremmo di limitarvi ad 1 banana ogni 3-4 ore di attività, alternandola con gel o barrette energetiche che hanno il vantaggio di essere digerite molto rapidamente.



# QUATTRO SALTI IN PEDIVELLA

Durante una lunga distanza si tende a dividere il percorso in tappe di solito coincidenti con ristori o soste per mangiare e bere. A livello mentale ci si crea dei "premi" consistenti in cibi magari poco salutari. Quale potrebbe essere il compromesso tra il corretto apporto calorico e l'appagamento mentale? Per esempio, il classico panino super mega farcito o il dolce ripieno di cioccolato, possono essere tollerati o ci consigli altro di meglio?

La risposta a questa domanda è, in parte, contenuta nel punto precedente che riguarda alimentazione e integrazione. Sono consapevole del fatto che, quando si affrontano distanze lunghe o lunghissime, i ristori vengono visti come momenti liberatori dove "lasciarsi andare". D'altro canto sappiamo anche che ci aspettano altre tappe, che da lì si deve ripartire. Quindi torniamo a quanto detto sopra: dobbiamo alimentarci per recuperare le calorie bruciate, ricaricare il glicogeno e rifornire di aminoacidi i muscoli affaticati.

Gli alimenti assunti durante queste soste dovrebbero quindi essere composti da carboidrati semplici e complessi facilmente digeribili e da proteine anche in questo caso di facile digestione. Gli alimenti utili a questo scopo sono moltissimi: dalle banali crostatine ai fiocchi di avena, dalla bresaola che è facilmente digeribile al cubetto di parmigiano.

Da evitare invece i grassi, soprattutto quelli saturi. Al di là dell'aspetto salutistico, dobbiamo tenere presente che la digestione di grassi come quelli della carne può richiedere fino ad 8 ore, il che è in evidente conflitto con il proseguo dello sforzo fisico. E, lo ripeto, niente abbuffate ma piccoli pasti distribuiti ad intervalli il più possibile regolari durante tutto il tragitto.

I giorni successivi ad una randonnée di lunga distanza, i ciclisti sono pervasi da una sorta di "fame chimica": mangiano e continuerebbero a mangiare senza ritegno, il corpo reclama energie e ci si lascia andare perché nulla sembra saziare. È giusto concedersi una sorta di "via libera" senza troppe regole o ci sono alimenti che invece potrebbero ostacolare il recupero e che quindi sarebbe meglio non assumere?

Dopo aver bruciato migliaia di calorie durante una ultrarandonnée è assolutamente normale che il corpo reclami cibo. Mangiare in continuazione è comunque sconsigliato, anche perché le capacità di assimilazione del nostro organismo non sono infinite.

Io appartengo a quella parte di mondo che tollera lo "sgarro alimentare" se questo vuol dire andare a pranzo o a cena dopo l'arrivo senza farsi mancare nulla di quello che offre il



menù, tiramisù e panna cotta compresi. Ma dal giorno successivo è bene rientrare nei canoni della corretta alimentazione che un po' tutti conosciamo. Colazione abbondante con alimenti sia proteici che ricchi di carboidrati (ottimi i pancakes ma anche pane integrale tostato con prosciutto cotto magro, fiocchi di avena o porridge...); uno snack a metà mattina che può essere un frutto ma anche una noce di parmigiano o frutta secca; pranzo classico con pasta o riso integrali, ed eventualmente un secondo di carne o pesce e verdure; snack pomeridiano e cena sobria con minestra, carne ai ferri e verdure. Questo giusto per fare un esempio tra le centinaia di combinazioni possibili. E, ovviamente, con attenzione a chi segue regimi alimentari vegetariani, laddove si andrà a sostituire la carne con altri alimenti proteici, uova o latticini.

Ci sarebbero altre cose da dire, in particolare sul recupero dopo sforzi estremi, ma rimandiamo l'argomento ad un futuro appuntamento. Ricordatevi di farvi consigliare da un fisioterapista qualche esercizio di stretching da praticare sui percorsi lunghi quando scendete dalla bici e prima di rimettervi in sella e, con questo, passo ai saluti ed agli auguri per un anno ricco di salute e sport.



**PRODOTTI ACQUISTABILI ONLINE**

**➔ WWW.BICYCLE-LINE.COM ➔**



**MAGLIA TECNICA  
MANICA CORTA**



**MERCHANDISING UFFICIALE  
NAZIONALE RANDONNEUR ITALIA  
QUADRIENNIO 2023-2026**



**SALOPETTE  
ESTIVA CON FONDELLO  
ENDURANCE**





**PRODOTTI ACQUISTABILI ONLINE**

**WWW.BICYCLE-LINE.COM**



**GILET SMANICATO  
ANTIVENTO**



**MERCHANDISING UFFICIALE  
NAZIONALE RANDONNEUR ITALIA  
QUADRIENNIO 2023-2026**



**POLO  
RAPPRESENTANZA  
IN TESSUTO TECNICO  
MANICA CORTA**



# IN SELLA ALLA BERSAGLIERA

INTERVISTA A  
**MASSIMO CALCATERRA**

**Ciclista di alto livello prima, eccellente meccanico poi, lo ritroviamo oggi a Magenta (MI) dove, insieme a Giuliana, moglie carismatica e super braccio destro, gestisce Doctorbike, negozio di vendita di biciclette e ciclofficina. Uno dei servizi che offre è il posizionamento biomeccanico in sella attraverso la tecnologia "Velòsystem".**

**Ma lasciamo spazio a lui e facciamoci raccontare chi è e qual è stato il suo percorso nel mondo delle due ruote....**

**Ciao Massimo, benvenuto tra le pagine di Randagio e grazie per aver accettato il nostro invito. Ci parli di te? Sappiamo che hai un trascorso come ciclista e vorremmo conoscere la tua storia sportiva e come sei arrivato, poi, ad avere un negozio tuo.**

*Ciao a tutti, grazie per l'invito! Dopo una breve e costruttiva esperienza nel team Maserati di Piacenza, formazione dilettantistica sotto la regia di Piscina Omar (ex team manager del team Tinkoff), ho costruito passo dopo passo il mio obiettivo di vita: trasformare una grandissima passione in lavoro sfruttando la mia indole meccanica e dando il via a "un'avventura" lavorativa che dura da oltre 20 anni, che condivido con mia moglie Giuliana.*

*Nel 2015 ho ricoperto il ruolo di meccanico della nazionale di triathlon e sono stato membro dello staff alle Olimpiadi di Rio 2016.*



 **doctorbike**  
STORE



Si sente spesso parlare di “posizione in sella”, “posizionamento delle tacchette”, “ogni fondoschiena ha la sua sella” ecc. Sfatiamo il mito: sono tutti discorsi da bar o c'è un fondamento preciso dietro la ricerca della postura migliore durante le nostre pedalate?

*Vorrei fare una premessa che ritengo basilare: il posizionamento in sella è un servizio che non deve essere visto solo per il ciclista che percorre tanti chilometri o rimane tante ore in sella come voi, ma è fondamentale ancor di più, per chi usa la bici saltuariamente. La necessità di fare la posizione in sella nasce perché noi non siamo fatti per andare in bicicletta, quindi bisogna fare in modo che il nostro corpo si adatti alla bici il più correttamente possibile: la soluzione migliore è quella di avere i tre punti cardine: tacchetta-sella-manubrio nella posizione corretta che è stata individuata grazie a tanti studi che dimostrano che il ciclista, anzi la persona, perché parliamo di persone che utilizzano la bicicletta e non solo ciclisti, messa in posizione corretta ha le minor tensioni possibili affinché il suo gesto ciclistico sia il più fluido possibile.*

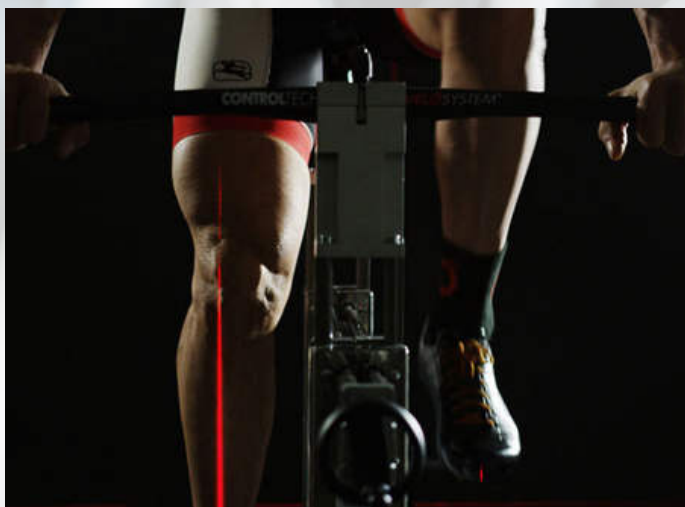
*Questa è la biomeccanica applicata al ciclismo. Ricordiamo che la biomeccanica è utilizzata anche per il podismo e per tutte le discipline sportive.*

**Ho visto nel tuo negozio che ti affidi a “Velòsystem”. È l'unico o ci sono altre aziende che propongono questo servizio? Nel caso, ci sono differenze che ti hanno poi orientato verso questa scelta?**

*Velòsystem non è l'unica azienda che propone questo servizio. Tutti i sistemi fatti in modo corretto sono validi ma io ho scelto questo marchio perché si avvicina di più al mio modo di pensare il posizionamento della persona in sella. Già prima di essere accreditato Velòsystem, io lo facevo nel vecchio modo, cioè a occhio, perché ho una mia idea (che si sposa benissimo con la filosofia di Velòsystem) su come deve essere posizionata la tacchetta in primis, sull'importanza della scelta della sella ideale e molti altri aspetti. Considera che, aimè, molti sistemi non ritengono fondamentale l'individuazione della sella giusta, mentre è uno degli aspetti principali da analizzare. L'accuratezza del sistema e tutto lo studio che c'è dietro, ci hanno fatto propendere per affiliarci a Velòsystem.*







## Come si svolge e quanto dura il servizio di posizionamento in sella?

Il servizio inizia con la presa delle misure antropometriche della persona, con la regolazione della tacchetta attraverso l'individuazione del punto del metatarso, e la scelta della sella ideale che viene fatta tramite un calco delle ossa ischiatiche e un rapporto peso-flessibilità della persona. Come ben sai, ci sono diverse tipologie di selle nello stesso brand. Tutti i dati vengono analizzati dal software che li elabora e stabilisce quali siano le misure ideali del telaio, pipetta, pedivelle, altezza sella, altezza manubrio e li combina con i dati relativi al calco delle ossa ischiatiche e alle misure antropometriche della persona.

Il tutto si svolge in circa due ore e mezza/ tre ore per il primo test che viene effettuato facendo pedalare il cliente su una bicicletta tipo "spinning" che modifica le proprie geometrie grazie agli impulsi ricevuti dal software fino ad arrivare alla posizione corretta. La persona pedalando costantemente può dare delle indicazioni in merito alle sensazioni che prova per meglio regolare il tutto. Questo passaggio è fondamentale perché, per esempio, anche se il computer stabilisce che la sella debba essere a una certa altezza, è poi la persona a confermare se si trova a proprio agio o se, magari, serve correggere la misura di qualche millimetro.

Poi c'è una seconda fase che si svolge dopo tre settimane-un mese, quando si controlla che tutto sia in posizione corretta, che non si sia mosso nulla o che, magari, la fase di adattamento della persona richieda un piccolo ritocchino, diciamo.

Guardando diversi siti internet, si trovano svariate tabelle e parecchi consigli più o meno attendibili su come adattare sella, manubrio, tacchette al proprio corpo. Perché prediligere il tuo servizio al fai da te? Sembra così facile....

La grande differenza rispetto al fai da te è che dietro al sistema, c'è anche un operatore professionale formato e costantemente aggiornato su quelli che sono i nuovi materiali e le nuove geometrie dei telai, che in alcuni casi determinano la resa stessa della bici e la posizione del ciclista. Basti pensare che le discipline ciclistiche sono molteplici: corsa, mtb, triathlon, crono, gravel, turismo, bi-ammortizzato (e lì entriamo in un mondo dove dobbiamo tenere conto delle escursioni degli ammortizzatori) ...quindi ritengo che internet sia una bellissima vetrina ma la parte operatore biomeccanico è fondamentale e insostituibile.

## Nello specifico, è così importante effettuare il "posizionamento delle tacchette"?

Il posizionamento delle tacchette è importante perché è un punto fondamentale della pedalata: dal piede parte la spinta perpendicolare al terreno che, se non regolata bene, ci porta a far cedere il tallone o a tenerlo troppo elevato e di conseguenza creare a tensioni molto fastidiose alle gambe.





**Un giorno, vedendoti all'opera nella tua ciclofficina, mi hai detto che sistemando la bicicletta di un ciclista, ti rendi conto al volo se non è posizionato correttamente in sella. Come fai? Sei un raddomante delle pedivelle o...?**

*Te lo spiego uscendo dal discorso biomeccanico: il nostro corpo comunica senza le parole. Non sono, infatti, le parole che dicono qualcosa ma è il nostro corpo a farlo. Durante la pedalata ci comunica la sua insoddisfazione nel trovarsi sulla bicicletta e cerca di posizionarsi nel modo più comodo possibile. Così facendo, consuma un lato della sella piuttosto che una parte del nastro...viene automatico.*

*I consumi non simmetrici di questi componenti (tacchetta, sella, nastro manubrio) mi rivelano l'insoddisfazione del corpo che non rimane fermo durante la pedalata, ma consuma la parte dove è scomodo.*

**Arriviamo al conto: di che cifre parliamo per questo servizio? Ha una scadenza quindi va ripetuto con regolarità oppure una volta individuata la posizione ideale rimarrà quella per sempre?**

*È un servizio di un certo valore per tutti i macchinari che lo compongono ma, soprattutto, per le quasi 4 ore di test che ci vogliono e che includono il lavoro dell'operatore. Il costo, essendo un franchising, è imposto dalla casa madre ed è di 260 euro ma ai nostri clienti che hanno la tessera (che si ottiene passando in negozio ed effettuando un acquisto) offriamo il servizio a 190 euro. Penso sia più che concorrenziale.*

*Dopo lo studio della posizione individuale si fa un check a distanza di circa un mese. Però, il passare degli anni, la minor flessibilità della persona, le variazioni di peso, un eventuale infortunio ... Fanno sì che il nostro corpo entri "in protezione" e modifichi la sua posizione in sella. In questi casi è necessario ripetere il test, diversamente le misure rimangono valide nel tempo.*



*Perché noi lo facciamo davanti a tutti*





**RANDOFRECCIA**

# **UNA SVOLTA STERRATA?**

*a cura di Ivan Folli*



"...Io lo so che non sono solo  
Anche quando sono solo  
Io lo so che non sono solo  
E rido, e piango  
E mi fondo con il cielo e con il fango...".

Buongiorno e ben ritrovati sulle frequenze di RandoFreccia che vi dà il benvenuto sulle note di "Fango" di Jovanotti. Il brano non è casuale, perché oggi di terra, fango e ghiaia parleremo parecchio. Quindi allacciamo bene il caschetto e partiamo insieme.

Come anticipavo, oggi parleremo di terra, o meglio di gravel, disciplina ciclistica nata recentemente, già presente nel mondo ARI, anche se in modo marginale. Le origini di questa categoria risalgono alla fine degli anni 90, nel Midwest degli Stati Uniti, dove, per evitare l'intenso traffico automobilistico, i ciclisti iniziarono a prediligere le strade bianche e un po' sconnesse di campagna che collegavano le varie fattorie. Fino a 5 anni fa, in Italia, il ciclismo Gravel era praticamente sconosciuto e, in pochi anni, ha avuto una crescita esponenziale, creando una via di mezzo tra la strada pura e la MTB.

Fino a 5 anni fa, in Italia, il ciclismo Gravel era praticamente sconosciuto e, in pochi anni, ha avuto una crescita esponenziale, creando una via di mezzo tra la strada pura e la MTB.

La disciplina Gravel predilige infatti il minimo indispensabile di asfalto, per lo più su strade secondarie e poco trafficate; per quello che riguarda lo sterrato, di solito, ad andare per la maggiore sono le strade di campagna, forestali e carrarecce e non i sentieri tecnici e single track più adatti alle MTB. Tutto ciò ha il vantaggio di farne un'attività fruibile da tutti, sia al livello di tecnica che di mezzo.

Il nostro territorio, pensandoci bene, si adatta perfettamente a questa disciplina, soprattutto nelle zone agricole e boschive o dove si cercano strade secondarie per evitare il traffico motorizzato.







In fin dei conti, altro non è che un ritorno al passato: alle origini della bicicletta, le strade sterrate erano la norma e, se pensiamo anche al ciclismo professionistico, quello epico e pionieristico ancora in bianco e nero al quale soventemente ci ispiriamo, spesso si pedalava su strade bianche e polverose.

Strade bianche che, ai giorni nostri, stanno tornando in auge. L'esempio lampante è l'omonima manifestazione Toscana (della quale si è parlato in passato anche su Randagio) che, in pochi anni, tra i professionisti è arrivata ad avere la medesima considerazione di una classica monumento.

Pensando invece al ciclismo amatoriale, tante sono le affinità con le nostre amate randonné. Prima di tutto le biciclette: con geometrie più comode e posizioni meno aggressive. Non è cosa rara infatti, imbattersi in randonneurs che, per una prova su strada, utilizzano un mezzo gravel (viste anche le condizioni dei nostri asfalti). In secondo luogo c'è il concetto di autogestione e autosufficienza, ovvero l'arte dell'arrangiarsi, cosa che accomuna le randonné ai percorsi gravel, dove spesso ci si trova a pedalare per ore lontani dalla civiltà e immersi nella natura. Il bikepacking è l'ennesimo punto in comune tra questi due mondi, senza dimenticare i ciclisti stessi, che sempre più spesso affiancano alla disciplina su asfalto, quella offroad, in cerca di pace e natura. Molti addirittura stanno proprio migrando verso il gravel, per lo più stufi dei pericoli che si corrono quotidianamente sull'asfalto.

La domanda vien quindi da sé: perché non guardare con decisione al mondo gravel, introducendo a tutti gli effetti una disciplina parallela alle randonné su strada? I punti in comune sono davvero tanti.

ARI, in verità, si è già aperta anni fa, in modo sperimentale, al mondo dello sterrato anticipando e prevenendo i tempi grazie al brevetto GranGravel.

Nel mentre però, le manifestazioni amatoriali sterrate sono aumentate a dismisura, ma in modo sparso, fatta eccezione per quelle poche ASD organizzatrici già affiliate ad ARI che propongono eventi Gravel.

Si tratta di manifestazioni accattivanti e affascinanti, che ricalcano in tutto e per tutto le dinamiche di una rando (a volte anche nel chilometraggio). A oggi però, quello che manca, è un'entità che accomuni tutti questi eventi e ne faccia una sorta di "circuit".

Siamo, a parer mio, a un punto di svolta. Serve infatti porsi una domanda: cosa fare del Gravel? Puntarci e provare a svilupparlo, calcolando le enormi potenzialità e sacrifici, o abbandonarlo e proseguire per la propria strada asfaltata, col rischio che qualcun altro colga l'occasione e ne sfrutti il potenziale?





# RANDOFRECCIA

Sulla carta la risposta sarebbe di per sé ovvia, ma le problematiche sono diverse. Proviamo a riassumerle.

Il primis c'è la questione regolamento. Nel settembre 2022 l'UCI aveva annunciato che il Gravel sarebbe diventata la dodicesima disciplina del ciclismo mondiale e, sull'onda dell'entusiasmo, abbiamo assistito alla prima edizione dei Campionati del Mondo di Ciclismo Gravel. Manifestazione che si è svolta in Veneto ad ottobre.

A gennaio 2023, quindi parliamo di pochi mesi fa, FCI ha posto le basi per l'organizzazione del primo Campionato Italiano Gravel, stilando un regolamento specifico per la disciplina.

Quello che manca, a oggi, è un regolamento comune che normi il mondo amatoriale.

Traducendo il tutto in modo comprensibile: ARI dovrebbe dunque per prima cosa stilare un vademecum di regole (in parte già presente), fermo restando che il rischio è quello poi di doverlo modificare o adattare nel caso in cui Feder ciclismo colmasse questa lacuna. Troppo bello ipotizzare di riuscire a lavorare insieme?

Servirebbe poi una buona "manovalanza" che si dedicasse a cercare di unire sotto lo stesso tetto tutte, o meglio il più possibile, le manifestazioni sparse in giro per lo stivale, soprattutto quelle più lunghe che attirerebbero e incuriosirebbero sicuramente molti randonneurs, oltre ad avere già un ottimo seguito. Per fare ciò bisogna presentare un progetto serio e credibile da sviluppare nel breve-medio periodo. Questo non può essere chiesto sicuramente a chi segue la parte strada, in quanto già abbastanza impegnato e con poco tempo restante da dedicare ad altro.

Forze fresche dunque, che non sono così facili da reperire, anche perché parliamo di volontari e di un settore dove non molti hanno esperienza.

In relazione a questo punto ci sarebbe poi un altro problema: le manifestazioni "indipendenti" che vengono organizzate liberamente e che vedono un'ottima partecipazione, il più delle volte non richiedono che il ciclista sia tesserato con un'ASD o che presenti il certificato medico. Come reagirebbero dunque i tanti partecipanti se venissero messi questi "paletti"?





# RANDOFRECCIA

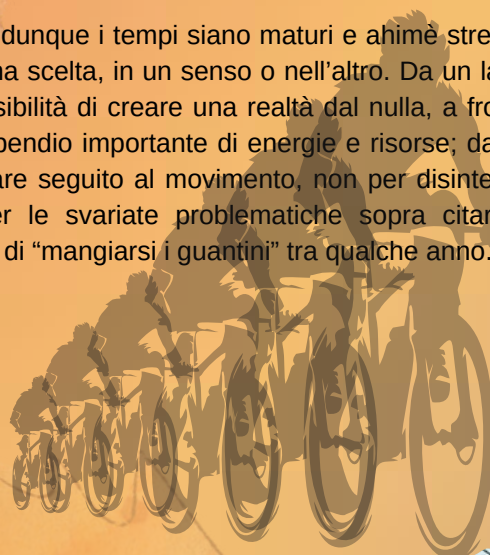
Ci tengo a precisare che quanto detto sopra vale unicamente per le manifestazioni che spesso nascono "dal basso", non per quelle manifestazioni che vantano un'esperienza pluriennale e che sono realtà a tutti gli effetti nel calendario di molti amatori.

Una seconda "problematica" sarebbe poi quella delle omologazioni, che non farebbero riferimento come per i brevetti BRM, alla "casa madre" di Parigi. Questo sarebbe un problema marginale a parer mio, nel senso che ARI potrebbe gestirle con lo stesso metodo adottato con le ciclopedalate o i brevetti BRI.

Un lavoro non indifferente insomma, ma dalle potenzialità enormi, che potrebbe vedere la nascita di un Campionato Italiano ARI Gravel e di una Nazionale ARI Gravel, cose per altro già pensate e paventate negli anni addietro da ARI stessa. Inoltre, un eventuale Campionato Italiano ARI Gravel, potrebbe non seguire le tempistiche della strada e andare a colmare il vuoto

dei mesi invernali (periodo nel quale si svolgono spesso manifestazioni offroad), vedendo il suo epilogo al meeting di primavera, proponendo così un'alternativa a chi vuole fare nuove esperienze, parlando sia di ASD che di ciclisti.

Credo dunque i tempi siano maturi e ahimè stretti, per fare una scelta, in un senso o nell'altro. Da un lato c'è la possibilità di creare una realtà dal nulla, a fronte di un dispendio importante di energie e risorse; dall'altro non dare seguito al movimento, non per disinteresse, ma per le svariate problematiche sopra citate, col rischio di "mangiarsi i guantini" tra qualche anno.





## UN RICCO CALENDARIO CI OFFRE LA GIUSTA "TRACCIA" VERSO LA KERMESSE PARIGINA

A cura di Franco  
Mazzucchelli e  
Rosanna Idini

**Una lunga preparazione per agguantare l'obiettivo,  
brevetto dopo brevetto per non farsi trovare impreparati.**

Ed eccoci di nuovo qui, al nostro appuntamento Rando news dove cerchiamo sempre di raccontare di questo "pazzo mondo" randagio che, ormai, ci sta travolgendo sempre di più, quasi fosse uno tsunami, tanto da rendere difficile ogni volta, il dover riordinare le idee e il poter trascrivere delle tante belle avventure, che via via, ci stanno sempre più coinvolgendo! Sembra, quasi, che non si abbia più neppure il tempo di ricordare quel che si è appena vissuto, che si è già con la mente a fantasticare sul dove si andrà. Ma cerchiamo di riavvolgere un po' il nastro temporale per ricavalcare quello che c'è stato in questi mesi... e non è poco!

Dunque... ci eravamo lasciati, sull'onda dei tanti rando appuntamenti, dove la partecipazione è sempre stata numerosissima da nord a sud, isole comprese, soprattutto, in vista dell'imminente scadenza dell'iscrizione alla PBP. Un vero e proprio errare di tanti di noi alla caccia del brevetto mancante, che visto il periodo, ormai rimane quello più faticoso: il brevetto da 600km, quello che ti richiede uno sforzo maggiore, che ti fa pedalare per tante ore, e, dove il sonno e la stanchezza si faranno più sentire ... insomma, la prova che ti dovrebbe far capire a che punto sei con il tuo percorso di preparazione, e a tirare un po' le somme sul come "ti senti" pronto per approdare a Rambouillet ad agosto. Sensazioni difficili da percepire subito, e, spesso, da non prendere nell'immediato come verità assolute, sia che ci si senta pronti o meno, perché, si sa, solo una certa esperienza ti rende un po' più sicuro e deciso nel tuo intento, tutto il resto lascerà sempre mille paure, pensieri e incertezze.

Ecco perché la strada per Parigi è lunga! Non sono solo i 1200km da affrontare durante la kermesse, ma è la strada di preparazione sempre piuttosto lunga!



Sì, perché non c'è allenamento migliore per questo tipo di prova, che aver fatto tanta esperienza durante i brevetti di prequalifica: ogni brevetto in più che viene conquistato si traduce, inesorabilmente, in una maggiore sicurezza, capacità di gestione, consapevolezza, organizzazione, di tutto ciò che caratterizza un lungo viaggio. Dalla fine di aprile un susseguirsi di brevetti da 600 e 400km hanno riempito i fine settimana di tanti di noi, che si sono poi aggiunti ad appuntamenti ancor più appetitosi come la 6+6 ajo' sarda e la Transalp in quel di Verona, per altro tasselli di quel piccolo mosaico che forma il quadro dell'Italia del Gran Tour.

Per chi ha potuto, queste occasioni hanno permesso di ammirare e probabilmente anche scoprire, attraverso un mezzo lento come la bicicletta, posti bellissimi lungo tutta la regione sarda, da nord a sud, con due anelli da 600km.





Per noi è anche stato un "tour di buon anniversario", visto che quattro anni prima lo trasformammo nel nostro modesto viaggio di nozze.

Resistere al fascino dell'isola è stato impossibile, e approfittando delle festività tra il 25 aprile e il 1 maggio, ci siamo concessi anche noi questa Rando vacanza... È stato anche un buon motivo per poter attraversare i tanti luoghi di origine familiare, dalla provincia di Oristano al Sassarese, risalendo la bellissima costa Smeralda che lascia sempre incantati, soprattutto se riesci a godere di certi tramonti mozzafiato ... che spettacolo!!!! Un tour pieno di emozioni e di ricordi, un tuffo nel passato "remoto", di quando bambina ero solita trascorrere l'estate proprio, in questi posti meravigliosi.

Una volta completati i due anelli, ecco compiuti i brevetti di prequalifica per la PBP, un piccolo traguardo raggiunto; ma di certo non ci siamo fermati lì perché i brevetti belli e interessanti ai quali ci piace essere presenti non sono mancati: dalla 400km della Carlo Galetti a Milano, al 600 dell'amico Fulvio Gambaro che ripropone dopo diversi anni una sua classica, la Mi/Ge/To/Mi da Castano Primo, proprio a 10km da casa!

Nonostante il maltempo abbia reso tutto più difficile e faticoso, siamo stati felici di aver partecipato ed esserci "bagnati" (e neanche poco!!). C'è da dire che, dopo un inverno anomalo, senza piogge e con poco freddo, la primavera si è mostrata capricciosa e, nel suo finire, sembra negare l'entrata decisa dell'estate, facendo

infuriare ogni giorno tempeste, temporali che in alcune regioni hanno causato un vero e proprio disastro geologico!

La cara Emilia Romagna, sembra aver avuto la peggio, con alluvioni e frane che hanno messo ko l'intero territorio, ma, che, fortunatamente, riesce a "tener botta" grazie anche all' energico aiuto dei suoi abitanti. Anche per gli organizzatori delle Randonnée in programma sul territorio non è stato facile, soprattutto decidere di far svolgere o meno le manifestazioni che avrebbero dovuto attraversare proprio i luoghi disastrati. Ma con coraggio, hanno cercato di modificare i percorsi, e, monitorando le condizioni meteo e delle strade, sono riusciti a dare il via a tutto il loro lavoro, che, come sappiamo, dura tanti mesi! La risposta dei partecipanti è stata grandiosa, come se, in qualche modo, si volesse far sentire la vicinanza in questo periodo difficile per tutta la regione.

E così, una folta schiera di randonneurs si è presentata a San Zaccaria, nel cuore della Romagna, per avventurarsi lungo il percorso del brevetto da 600km, che, fortunatamente, è risultato tutto percorribile e senza problematiche di sorta: l'unico nemico è stata (ma non era una novità) l'incessante pioggia che tra la notte del sabato e la domenica ha cercato di rovinare la festa a tutti coloro, che, coraggiosamente, hanno deciso di terminare il brevetto. Ma ce l'abbiamo fatta, portando, forse, un po' di affetto e sostegno a coloro che si sono impegnati nell'organizzare la manifestazione, cercando di imprimirli ancora più



coraggio nell'andare avanti, visto quel che si è verificato poi a distanza di qualche giorno. Il nostro saluto e un affettuoso Grazie, ci sembrava il minimo che potevamo fare!

A distanza di una settimana, con le ossa ancora umide , c'è chi ha pensato bene(o male, non si sa) di mettersi di nuovo alla prova, chi per cercare di portare a casa il tanto ambito e prezioso brevetto mancante all'appello, ochi, come noi, per un doveroso senso di amicizia nei confronti dell'organizzatore, un grande Amico, nonché uno dei più grandi "storici" randonneur , parte di un gruppo di valorosi pionieri che in tempi relativamente lontani, che diede vita all'Audax italiana, l'odierna l'ARI; stiamo parlando di Fulvio Gambaro , molti di voi lo conoscono e hanno partecipato ad alcuni dei suoi "giri" ciclistici in lungo e in largo , proprio nel vero senso del termine, dell'Italia e non solo. Quest'anno ripresentava uno dei suoi cavalli di battaglia , la Milano-Genova-Torino-Milano , in breve " MIGETOMI", un girotondo tra quattro province (ma anche di più) e tre regioni, un anello che se non fosse stato in parte rovinato dall'incessante pioggia, avrebbe fatto godere in pieno delle infinite bellezze e degli inediti percorsi che conducevano ai vari luoghi attraversati; una caratteristica e un valore che pochi come Fulvio riescono a creare, grazie al suo spirito votato alla scoperta continua di posti e strade e dalla passione di andare a testarli di persona .

Come accennato, quel sabato, poco dopo la partenza, ecco le gocce di pioggia a farci compagnia senza mai più, o quasi, abbandonarci, se non nel finale del giorno seguente verso gli ultimi 50 Km!!

C'è chi ha resistito bagnandosi all'infinito, chi, invece, ha deciso che non era il caso di continuare ... ma alla fine a tagliare il traguardo da finisher non siamo stati in pochi e questo, forse, vuol dire, che la passione per questo tipo di ciclismo sta abbracciando sempre più pedalatori, magari un po' fuori di testa, magari meno "normali" ma pieni di passione per uno stile di vita più compatibile con l'ambiente; ma del resto cos'è la normalità ? è forse come una liscia strada asfaltata, comoda per camminare, ma su cui non crescono fiori (cit.), i fiori che colorano la nostra vita e la rendono godibile.

Un balzo alla settimana successiva e ci si ritrova al secondo appuntamento over mille: la Transalp, dove gli appassionati sono accorsi da tutta Italia e dal resto del mondo!

Un viaggio di 1200km con 12.000m di dislivello, che con questi numeri sembrava un fac-simile del percorso della PBP, ma che in realtà, si è mostrato di ben altra bellezza per i luoghi attraversati e più impegnativa per la particolarità del tracciato che si è snodato quasi completamente su ciclabili o strade a basso traffico automobilistico. Un percorso che richiedeva attenzione, disinvoltura nel pedalare sulle ciclabili, cosa che la maggior parte di noi è poco abituata a fare, data la carenza di vere ciclabili, se si escludono i tracciati nel nord-est e pochi altri, in Italia.

È stata, per chi l'ha vissuta, un'esperienza per imparare a pedalare con più calma, a rispettare gli altri utenti nei tanti passaggi dove la strada richiedeva attenzione per la sua poca ampiezza. Ponti, bivi, incroci, gira a destra e poi a sinistra, e poi ancora a destra ... sembrava di pedalare in un vero e proprio labirinto che faceva avanzare, seppur più lentamente, lontani del caos stradale, in maniera protetta e sicura.

I passaggi in Slovenia e poi in Austria hanno dato un po' filo da torcere con le tante rampe a doppia cifra, ma la bellezza di quei territori, cancellava simultaneamente, la fatica... dei veri paradisi terrestri! E poi il Cadore, con le Tre cime di Lavaredo che, maestosamente, facevano da cornice a uno scenario già indiscutibilmente meraviglioso, regalandoci grandi emozioni. In tutto questo, però, di nuovo una presenza ben conosciuta di questa stagione 2023: la pioggia!

Subito dalla partenza ha dettato legge scatenandosi a Verona con un susseguirsi di temporali fino all'imbocco della Val d'Adige, inumidendoci per bene e facendoci trascorrere la notte non proprio nelle migliori condizioni, tanto da far decidere ad alcuni partecipanti, per fortuna non in molti, di abbandonare il viaggio! Per la maggior parte di noi, però, si è concluso bene; chi nelle 90h per ottenere il brevetto BRM, valido anche come brevetto di prequalifica per la PBP, chi invece, ha optato per le 110h brevetto ARI e prova dell'Italia del Gran Tour.

A tal proposito, crediamo, che, le 110h e, forse anche più, avrebbero reso maggiore giustizia a un percorso così particolare, perché il procedere lento dava la possibilità di godere dei tanti paesaggi meravigliosi che circondavano i ciclisti, mentre il doversi affrettare per rientrare nelle 90h, spesso faceva proiettare lo sguardo verso il cronometro per timore di sfiorare! Certo sono scelte personali, che, ognuno ha valutato, ma, chi aveva nel mirino il brevetto BRM, ha guardato più il tempo che scorreva di ogni altra cosa.



A questo proposito, una riflessione sorge da tempo frutto delle varie partecipazioni ai brevetti di ogni sorta, che da alcuni anni siamo soliti frequentare: c'è la sensazione, ma forse anche una consistente certezza, che da un po' di tempo a questa parte vi sia la tendenza a rendere i percorsi sempre più difficili, ad inserire tratti caratterizzati da passaggi ostici, su strade con pendenze da mountain bike, spesso senza un vero e proprio elemento di interesse paesaggistico o storico, per il solo scopo di aumentare dislivello o creare una sorta di prova di forza, come se già le randonnée non ne fossero dotate abbastanza.

Spesso queste situazioni portano a dei veri e propri momenti di nervosismo, perché non aggiungono valore al percorso che dovrebbe invece essere volto a rendere un viaggio, sì impegnativo, ma piacevole e sicuro soprattutto, andando a privilegiare quegli angoli meno conosciuti ma con un qualche elemento di interesse. Al tempo stesso quei passaggi a labirinto che danno l'evidenza di essere messi lì per sommare chilometri, magari in prossimità dell'arrivo, dove chi conosce il luogo sa come evitarli...

Non sarebbe più opportuno, invece, sforzarsi di scovare qualche tracciato lungo il percorso che integri il chilometraggio atteso ma che offra qualche elemento interessante?

Alla fine, ci conosciamo bene e nonostante lo sbotto rabbioso del momento, siamo tutti lì a stringere i denti per affrontare quello che ci viene richiesto giungendo al termine con la soddisfazione di esserci riusciti e, come dei "tafazzi", siamo già pronti a ripeterci in un'altra prova; ma è una riflessione che vale la pena prendere in esame.

Intanto, mentre il tempo scorre veloce, anche gli infiniti appuntamenti del fine settimana proseguono senza tregua portandoci, così, a giugno a poco più di due mesi dalla partenza per Parigi.



Tra giugno e luglio avremo ancora tante manifestazioni per scegliere dove poter pedalare, e, direi, che inizia anche il periodo dove si affrontano le grandi montagne come il Gran Sasso proposto nella randonnée Extreme "la Millenaria" a Castelvechio Subequo, nel cuore dell'Abruzzo, e il Monte Grappa con la sua grande storia nella RandoMarca di Villorba a Treviso, senza dimenticare i Mostri sacri e leggendari del Mortirolo, Gavia, Stelvio del Valtellina Extreme che con i suoi oltre 12.000m di dislivello costituisce un brevetto ambito per potersi fregiare del titolo di "Camoscio delle Alpi"!!

Non mancheranno anche le scalate in territorio elvetico durante la "Rando Libero Ferrario" che si svolgerà a Parabiago, in occasione del Raduno Nazionale ARI, e che presenta tre percorsi da 200/400 e 600km, con il quale si dovrà raggiungere Zurigo, luogo in cui Libero Ferrario vinse il mondiale nel 1923, partendo proprio da "Parabiago sua città natale.

Si affronteranno i 2106m di altitudine del Passo S. Gottardo, attraverso la suggestiva strada della tremola, caratterizzata dal suo fondo in pavé che ci farà un po' tremare nel percorrerla durante la notte, ma che nello stesso tempo potrebbe essere un buon rimedio per rimanere ben svegli!!! Di lì dopo un bel tratto in territorio svizzero si raggiungerà il Passo dello Spluga, altra bella ascesa che ci riporterà in Italia per poi ritornare a Parabiago, senza prima aver risalito il lago di Como e tanto altro) ... non resta che accorrere al Raduno, giorno di festa per tutti i Randonneurs, che con l'occasione potranno, finalmente, ritirare per poi indossare la tanto sospirata maglia della Nazionale, conquistata con fatica e sudore! Allora, non ci resta che darvi appuntamento a sabato 24 Giugno a Parabiago per festeggiare la nuova squadra della Nazionale che sarà, per i prossimi quattro anni, testimonianza del nostro grande movimento, di cui tutti noi andiamo ben tutti fieri!!!!

Un abbraccio a tutti e Buone pedalate!



## QUANTE LUCETTE ROSSE CI SONO ALLA PARIGI BREST PARIGI?

Dai primi del 1900 ad oggi la presenza degli italiani alla rando più blasonata del mondo è stata di rilievo. Vediamo in sintesi quanti compatrioti hanno solcato le strade francesi nel corso del secolo.

Che i randonneurs non abbiano tutte le rotelle al loro posto si sapeva già, ma adesso stiamo proprio dando i numeri. E diamo i numeri anche fuori di metafora, con l'aiuto dell'ottimo Giancarlo Benivento che si è divertito con le statistiche della Parigi Brest Parigi.

Giancarlo, palesemente appassionato di rando, storia e numeri, mi ha inviato diverse schede estremamente interessanti sul rapporto che gli italiani, ma non solo, hanno con la rando francese.

Questa è una storia che inizia molto molto lontano, addirittura nel 1901 e appare subito piuttosto contorta. L'italiano **Maurice Garin** (in foto) vince nel 1901 la seconda edizione della Parigi Brest Parigi (la prima risale al 1891), ma a dicembre dello stesso anno, viene naturalizzato in Francia e da allora diventa francese a tutti gli effetti. Solo due anni dopo, vince la prima edizione del Tour de France.

Nel 1931 si registra un terzo posto di **Giuseppe Pancera** e, nell'edizione di recupero dopo la seconda guerra mondiale, nel 1948 un altro italiano, **Mario Fazio**, conquista la medaglia di bronzo. Abbiamo notizie anche di un certo **Silvio Borsetti**, che nella stessa edizione abbandona la corsa.

Nel 1951 si corre per l'ultima volta la PBP in modalità agonistica, per poi essere trasformata in evento amatoriale e quindi in randonné.

Un grande salto in avanti ci porta nel 1983, con **Elio Lana**, regolarmente omologato e nel 1991 con identico risultato di **Cipriano Carcano**.



Nel 1995, ormai alle soglie del nuovo millennio, ben tre italiani solcano le strade della PBP, tra cui **Giovanni Zilioli** e **Piera Marzano**.

A quel punto ci fu una detonazione e all'edizione del 1999 si iscrissero 118 azzurri: 3 non presero il via, 105 furono omologati regolarmente (4 donne) e 10 arrivarono fuori tempo massimo.



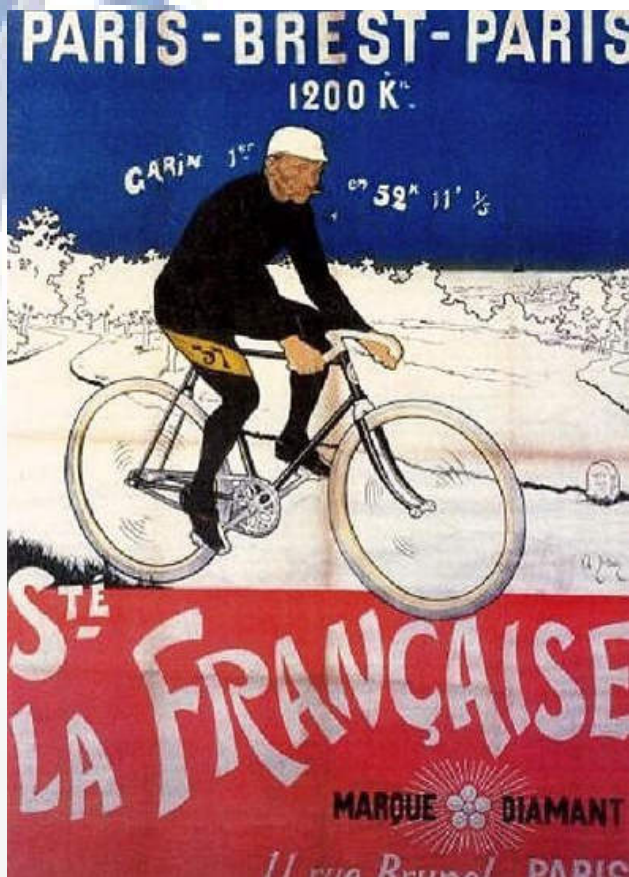
I numeri decollarono e già nel 2003 si registrarono 222 avventurieri. 184 omologati (10 donne), 32 fuori tempo e 6 sul divano a casa.

L'aereo prende definitivamente quota nel 2007 con numeri del tutto simili a quelli odierni: 367 iscritti, ma solo il 70% conquistò l'omologazione, complice un meteo brutalmente avverso che riversò sui randagi ben 3 giorni di pioggia quasi incessante. Solo 16 restarono a casa, ma ben 104 arrivarono fuori tempo.

Nel 2011 e nel 2015 i numeri si ripeterono (325 e 382 partecipazioni) con livello di successo pari all'86/88%. Curioso che nel 2015, nessuno rinunciò a partire: tutti gli iscritti si presentarono al Velodrome di Saint Quentin.

Gli iscritti del 2019 confermarono i dati degli anni precedenti (376), ma salta all'occhio un peggioramento del risultato: ben 87 non portarono a termine la prova (76% di successo), ai quali si aggiungono 17 rinunciatari

**7530 preiscritti dopo la prima fase. Sono ben 400 gli italiani che si sono prenotati un posto sul volo per Parigi, entrando nel Top Ten delle Nazioni con più pre iscritti**



Il 2023 batte il record di adesioni italiane, toccando il tetto dei 400 iscritti. Vedremo a breve se saranno veri randonneurs o fenomeni da tastiera. Di sicuro il numero è importante, benché non ci permette, seppure per un soffio di entrare nella top five della classifica internazionale. Infatti, il Giappone ha registrato 402 iscrizioni soffiandoci il quinto posto in graduatoria dopo Francia (1896), Germania (812), Regno Unito (610) e Usa (536).

Si calcola che l'Italia abbia avuto circa 1700 presenze all'Olimpiade del randonneur, che mediamente l'81,4% taglia il traguardo dell'omologazione, che quasi il 7% sia di sesso femminile e che in media ci impieghi poco meno di 80 ore per andare e tornare da Parigi a Brest.

**Ventisei italiani hanno all'attivo quattro partecipazioni. Otto ne hanno cinque.**

Solo 3 nostri nazionali hanno ben 6 partecipazioni con successo: Giorgio Bozza, Antonio Puzovio e Luigi Capellani, recentemente scomparso. A questi, aggiungerei Paolo Belloni, presente anch'egli a 6 edizioni, ma non omologato nel 2019 causa ritiro.

Dei 1397 omologati italiani delle ultime 6 edizioni, solo 56 sono riusciti a chiudere la rando in meno di 60 ore. 223 tra le 60 e 70 ore.

1118 finisher hanno concluso sopra le 70 ore e di questi ben 448 tra le 85 e 90 ore, a dimostrazione del fatto che la Parigi Brest è una randonné piuttosto lenta, nonostante non ci siano grandi montagne o salite degne di questo nome.

Grazie a Giancarlo per averci fornito questi dati, di cui ho fatto una sintesi per evidenti ragioni.

La Paris Brest è anche questo, un pachidermico complesso di dati che si alimenta dalla fine dell'800 fino ai giorni nostri, ma tutti queste statistiche vengono a galla nel ricordo di chi ha già partecipato... chi non ha quell'immagine di mille lucette rosse che si muovono lentamente nella notte?





A CURA DI IVAN FOLLI



La 6+6 e TransalpRando, i due appuntamenti over1000 italiani di questo 2023, sono ormai alle spalle, ma il Campionato Nazionale su Strada ARI, che mai come quest'anno appare tirato e logorante, non trova pace.

Complice il fioccare dei brevetti di qualifica alla prossima Parigi – Brest – Parigi, i protagonisti corrono senza sosta in lungo e in largo per lo stivale, cercando di sfruttare il minimo passo falso degli avversari.

Dedizione e sacrifici che meritano uno scrosciante applauso, ma che più volte, a mio modo di vedere, sono arrivati all'eccesso. Le "doppiette" sono ormai all'ordine del giorno, anzi del week end, cercando di incastrare al meglio brevetti e trasferimenti con la stessa precisione e puntualità di un treno alta velocità Svizzero.

Mi permetto una raccomandazione quasi paterna: la sicurezza, alla quale spesso noi ciclisti ci appelliamo, viene prima di tutto e non vale solo quando siamo in sella, ma anche quando scendiamo e posiamo le nostre callose natiche sul sedile di un'auto. Metterci alla guida stanchi e provati, per correre verso un altro brevetto o a casa, non espone solo noi stessi a enormi rischi, ma anche chi si palesa ignaro attorno a noi. Non dimentichiamolo.

Siamo umani, non dei semi-Dei. Come tali abbiamo dei limiti.

Ho poi l'impressione che questo continuo correre senza sosta, faccia un po' perdere la voglia di iscriversi a un evento piuttosto che a un altro, di scoprire una zona mai vista. Il tutto sembra tradursi in un mero e semplice calcolo matematico: "pedalo dove prendo più punti". Che poi sia sulle Alpi, su qualche splendido lago, in riva al mare o nel giardino di casa, poco importa. Concetto che, a mio modesto parere, poco si sposa con le randonné, ma questo forse è un altro e complesso discorso.

Esaurito il "pippone" che mi sembrava però giusto fare, passiamo in rassegna le varie classifiche, tenendo sempre presente che, a oggi, mancano diverse omologazioni (su tutte quelle della TransalpRando) che potrebbero cambiare radicalmente le cose.

## DONNE

Aggiornata alle omologazioni pubblicate

1	Impellizzeri Dafne	8000 KM
2	Idini Rosanna	6600 KM
3	Rulli Cristina	6350 KM
4	Ursini Claudia	4700 KM
5	Sgarbossa Nadia	4200 KM
6	Di Marzo Loredana	4000 KM
7	Genovese Giovanna	3300 KM
8	Rabissoni Rachel	2800 KM
9	Rosa Alessandra	2700 KM
10	Faccanoni Marilena	2400 KM

In campo femminile **Dafne Impellizzeri** (Normanni Team) è un autentico carro armato che, a oggi, non conosce cedimenti o passaggi a vuoto. Riesce a essere presente a ogni manifestazione e più volte ci siamo chiesti se tra una randonné e l'altra torni a casa o se vaghi ormai da 5 mesi in giro per l'Italia.

Ad ogni modo, con il "colpo gobbo Sardo" che l'ha vista inanellare a sorpresa tutti i brevetti nella terra dei 4 mori, ha scavato un importante e forse decisivo, solco dalle avversarie che ora non possono che sperare in un suo passo falso per provare a riavvicinarsi. Non sarà facile vista la determinazione che la ciclista Normanna ha dimostrato a più riprese.



# CAMPIONATO ITALIANO

**Rosanna Idini** (US Bormiese), pluricampionessa Italiana, è riuscita a risalire la graduatoria fino alla seconda piazza e sicuramente farà sudare e non poco tutte le avversarie che si paleseranno davanti o alle spalle da qui a fine stagione. La terza piazza è attualmente occupata da **Cristina Rulli** (AS Roma Ciclismo) che dopo il titolo conseguito nel 2022, vuole legittimamente giocare le sue carte fino all'ultimo chilometro.

A farne le spese delle 3 cicliste "garibaldine", sono state tutte le avversarie, in particolare **Ursini Claudia** (Normanni Team) e **Loredana Di Marzio** (Randagi Veneti) che dopo un inizio al passo con le migliori, hanno dovuto via via cedere punti che le hanno viste defilarsi. A loro, come a tutte le altre cicliste, va comunque ricordato che la stagione è ancora lunga e che i chilometri da pedalare sono tanti, quindi è vietato abbassare la guardia!

Sul versante maschile **Augusto Benedetti** (GS Carrera) e **Gennaro Laudando** (Normanni Team), campione Italiano 2021, stanno inscenando una sfida degna di un'intellettuale partita a scacchi, fatta di chilometri mangiati come pedoni e brevetti inanellati come perline in un braccialetto. Difficile se non impossibile tenere il loro ritmo indiavolato e, salvo sorprese o imprevisti, il loro testa a testa verrà deciso al fotofinish, come in una lunga e imperiosa volata.

## UOMINI

Aggiornata alle omologazioni pubblicate

1	<b>Benedetti Augusto</b>	8050 KM
2	Laudando Gennaro	7850 KM
3	Mazzucchelli Franco	6600 KM
4	Meneguzzo Michele	6500 KM
5	Biletta Maurizio	5500 KM
6	Cataran Renato	5500 KM
7	Giro Marco	5200 KM
8	Leone Giuseppe	5150 KM
9	Colognesi Marco	4700 KM
10	Rago Mario	4550 KM

**Franco Mazzucchelli** (US Bormiese), campione Italiano 2019, è riuscito a recuperare terreno fino a risalire alla terza piazza della graduatoria, ma deve guardarsi le spalle da **Michele Meneguzzo** (Randagi Veneti) che lo segue in scia. Più staccati tutti gli altri, ma come detto per il gentil sesso, la stagione è ancora lunga e lo spazio per recuperare non manca di certo! Vedremo chi avrà ancora voglia di macinare chilometri dopo l'impegno parigino.

## SOCIETÀ

Aggiornata alle omologazioni pubblicate

1	<b>Normanni Team</b>	63100 KM
2	Randagi Campani	32200 KM
3	Randagi Veneti	29400 KM
4	Iron Bikers	26850 KM
5	Nervianese 1919	26500 KM
6	Filippelli Vecchia Parma	25300 KM
7	Unione Sportiva Bormiese	20100 KM
8	S.c. Genova 1913	17700 KM
9	Facc'e Bike	17250 KM
10	Equilibrio Urbano	13400 KM

Pochi dubbi invece sul campionato a squadre dove i **Normanni Team** sembrano lanciaatissimi verso il secondo titolo consecutivo, avendo più o meno totalizzato il doppio dei punti dei **Randagi Campani**, che occupano il secondo gradino del podio virtuale. Bella sorpresa e novità in terza posizione, dove allo stato attuale troviamo i **Randagi Veneti**, squadra cresciuta di anno in anno fino a diventare una realtà di questo mondo. **Iron Bikers**, **Nervianese** e **Filippelli Vecchia Parma** non sono però fuori dai giochi e potrebbero ancora reinserirsi nella corsa al podio. Insomma: se la corsa per il titolo appare decisa, quella al podio è aperta e avvincente.

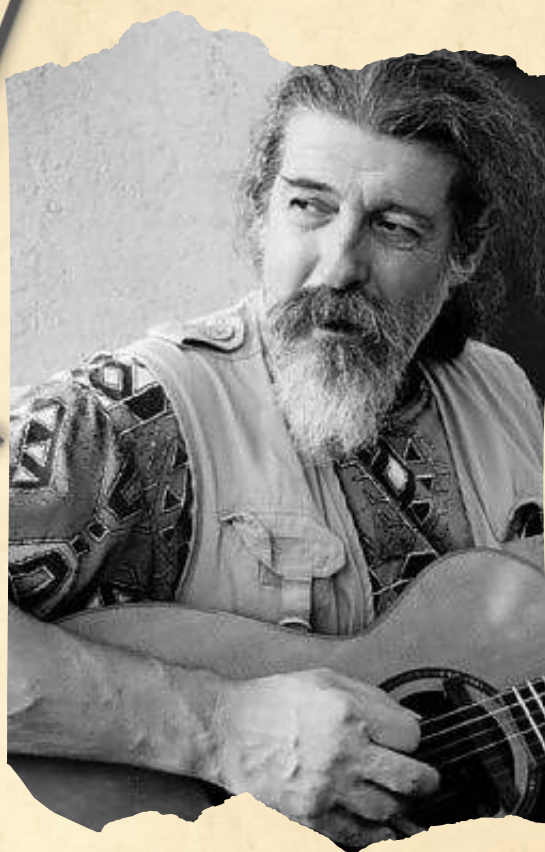
Non ci resta che salutarvi e correre a verificare se nel mentre sono state pubblicate altre omologazioni che vanno, una volta di più, a cambiare le sorti di questo avvincente e nevrotico Campionato Nazionale 2023. Alla prossima puntata!



## Cinema, Musica e Ciclismo

# IL BANDITO E IL CAMPIONE

a cura di Mino Repossini



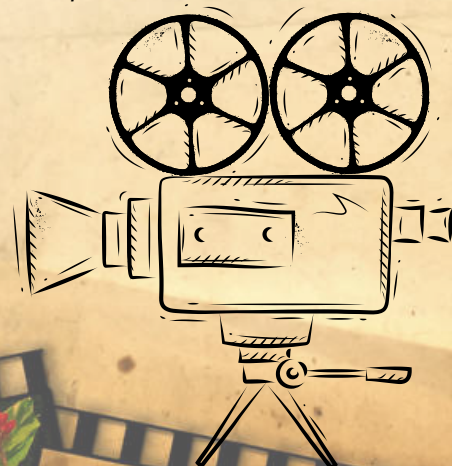
Quando Luigi Grechi (in foto) scrisse "il Bandito e il Campione" capì subito di avere per le mani un vero gioiello.

In quella splendida ballata country c'era tutto quello che si desidera da un grande pezzo musicale. Il ritmo, la profondità, il giro armonico, la melodia... e il testo in italiano era capace di raccontare una storia antica, vera, malinconica, esaltante, triste; una storia d'altri tempi, insomma.

Chiese allora a suo fratello, anch'egli cantante, ma ben più celebre di lui, di dare voce a quella canzone.

Il fratellino in questione si chiamava Francesco De Gregori, che agli inizi degli anni novanta era già considerato un guru della musica italiana.

Ci mise poco anche Francesco a capire che il pezzo era buono e decise di fare questo favore al parente. Registrò la canzone senza cambiare nulla e la inserì come inedito nel suo album live in uscita di lì a poco. Il successo fu travolgente e "Il bandito e il campione" divenne uno dei brani più gettonati del repertorio di De Gregori. Assai bello fu il suo commento di qualche anno dopo: "interpretai il pezzo per fare un favore a mio fratello e mi accorsi quasi subito che fu lui a fare un regalo a me".





Ho raccontato questa storia per continuare a percorrere la nostra strada attraverso i film e le canzoni che parlano di bicicletta e di ciclismo. Se "Totò al Giro d'Italia" era una commedia irriverente e ironica sull'Italia degli anni cinquanta, una canzone come "Il bandito e il campione" ci catapulta molto più indietro nel tempo, all'inizio del secolo scorso, quando "si correva per rabbia o per amore".

I fratelli De Gregori (il cognome Grechi della madre fu adottato come nome d'arte da Luigi per non sovrapporsi al già famoso consanguineo) ci raccontano

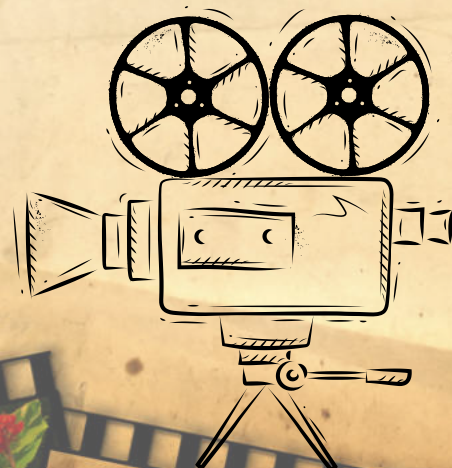
la storia, in verità molto molto romanzata, di Costante Girardengo e Sante Pollastri, campionissimo il primo, negli anni venti, criminale temutissimo il secondo. Il testo parla di due amici d'infanzia che fanno scelte di vita diametralmente opposte, che portano uno nell'olimpico dei miti del ciclismo e l'altro a scontare 32 anni di carcere, prima di essere condonato.

La canzone non racconta la verità. Gli storici, infatti, bacchettano l'autore per essersi preso troppe licenze poetiche, ma a noi interessa fino a un certo punto.

Non furono amici d'infanzia perché il bandito era più anziano di ben sei anni; si conobbero solo da adulti e forse non furono nemmeno amici; Pollastri non fu catturato in occasione di una gara ciclistica in cui correva Girardengo. Di vero c'è che venivano entrambi da Novi Ligure; che furono entrambi amanti della bicicletta; che avevano un amico comune di nome Cavanna, assai conosciuto nell'ambiente del ciclismo dell'epoca. Di verosimile c'è che forse il campione contribuì, probabilmente involontariamente, alla cattura del bandito.

C'è tanto da raccontare in questa canzone: talmente tanto che la Rai ne ha ricavato nel 2010 una miniserie in due puntate, con Giuseppe Fiorello nei panni di Sante Pollastri. La versione cinematografica non è particolarmente memorabile, a partire da un'imperdonabile mancanza di verosimiglianza tra gli attori ciclisti, che tutto sembrano tranne che veri corridori. Anche la storia è un po' insipida, forse perché troppo annacquata in una sceneggiatura stiracchiata in ogni direzione per arrivare alla fine delle due puntate.

La canzone invece resta una pietra miliare nella musica cantautorale italiana e qui di seguito riportiamo il testo integrale, sicuri che la maggior parte dei lettori la leggeranno canticchiandone la melodia.







Due ragazzi del borgo cresciuti troppo in fretta  
Un'unica passione per la bicicletta  
Un incrocio di destini in una strana storia  
Di cui nei giorni nostri si è persa la memoria  
Una storia d'altri tempi, di prima del motore  
Quando si correva per rabbia o per amore  
Ma fra rabbia ed amore il distacco già cresce  
E chi sarà il campione già si capisce.

Vai Girardengo, vai grande campione  
Nessuno ti segue su quello stradone  
Vai Girardengo, non si vede più Sante  
è dietro a quella curva, è sempre più distante.

E dietro alla curva del tempo che vola  
C'è Sante in bicicletta e in mano ha una pistola  
Se di notte è inseguito spara e centra ogni fanale  
Sante il bandito ha una mira eccezionale  
E lo sanno le banche e lo sa la questura  
Sante il bandito mette proprio paura  
E non servono le taglie e non basta il coraggio  
Sante il bandito ha troppo vantaggio.

Fu antica miseria o un torto subito  
A fare del ragazzo un feroce bandito  
Ma al proprio destino nessuno gli sfugge  
Cercavi giustizia ma trovasti la Legge.

Ma un bravo poliziotto che sa fare il mio mestiere  
Sa che ogni uomo ha un vizio che lo farà cadere  
E ti fece cadere la tua grande passione  
Di aspettare l'arrivo dell'amico campione  
Quel traguardo volante ti vide in manette  
Brillavano al sole come due biciclette  
Sante Pollastri il tuo Giro è finito  
E già si racconta che qualcuno ha tradito.

Vai Girardengo, vai grande campione  
Nessuno ti segue su quello stradone  
Vai Girardengo, non si vede più Sante  
è sempre più lontano, è sempre più distante  
Sempre più lontano, sempre più distante...  
Vai Girardengo, non si vede più Sante  
Sempre più lontano, sempre più distante...







*aru*

**AUDAX**

**RANDONNEUR**

**ITALIA**



