



FASHIONTIMES

Dezigual

-15%

dal primo dicembre
sulle calzature

CHICCO
BY FIRST DSGE

MODA ON LINE



La scienza urbanistica? Corre in bicicletta alla scoperta del paesaggio italiano

Di Laura Magni - 7 dicembre 2016



Mi piace 12

Paolo Bozzuto, docente di urbanistica del Politecnico di Milano, racconta la sua bruciante passione per la bicicletta e l'insolita idea che solo le due ruote possono narrare il territorio



In una intirizzita mattina al Velodromo Vigorelli, di passaggio per dare un'occhiata ad una delle prime timide iniziative volte a far rivivere la "Scala del Ciclismo", m'imbatto in un inusuale nonché giovane professore, Paolo Bozzuto, docente di 'Progettazione urbanistica dello spazio aperto' al Politecnico di Milano.

Sul banchetto all'ingresso del Velodromo attira la mia attenzione il libro di cui è autore, "Pro-cycling territory", titolo invero molto fashion, edito da FrancoAngeli.

Di che si tratta? Prima di tutto di una bella idea... perché il ciclismo, attraverso le sue manifestazioni pop, dal Giro d'Italia alle classiche "monumento", è l'inedito sguardo attraverso cui analizzare città e territori dal punto di vista urbanistico. E attraverso questo sguardo sarà possibile soffermarsi sugli aspetti culturali, sui

smartbox
Il regalo da vivere!

BENESSERE DI COPPIA
smartbox
420

REGALA UN MOMENTO DI RELAX!
Da 29.90€

SCOPRI >



22HBG
POWERING THE FUTURE

privalia*

I tuoi accessori favoriti!
al
-70%

REGISTRATI ORA

Fashion Times TV

contributi positivi che il ciclismo professionale ha dato alle trasformazioni del territorio nonché alla diffusione di una coscienza collettiva più consapevole. Obiettivo quest'ultimo che sta particolarmente a cuore a Paolo...



Dieci anni fa la folgorazione sulla via del Giro d'Italia, visto in tv durante il forzato riposo a casa per un raffreddore primaverile. Cosa ha acceso la lampadina? Per la prima volta mi sono trovato a guardare una tappa del Giro fin dall'inizio della diretta televisiva. Mi sono accorto del fatto che, mentre la competizione procedeva, stavo assistendo a una narrazione implicita e parallela: il racconto dei territori attraversati dalla corsa, inquadrati e rappresentati da prospettive inedite e impraticabili per un semplice ricercatore privo dei mezzi logistici di cui sono dotati i soggetti che producono le telecronache del ciclismo. Mi è subito risultato chiaro l'eccezionale interesse che il ciclismo poteva avere per me, come 'studioso' di urbanistica attento alle questioni territoriali.

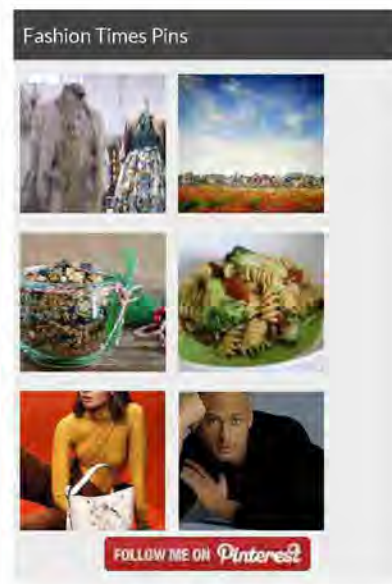
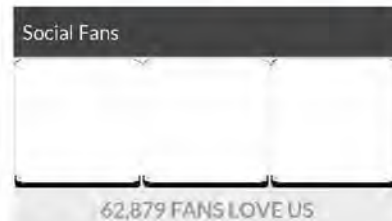


Gli eroi di Paolo: Tom Simpson, Antoine Demoié, Wouter Weylandt e Fabio Casartelli

Dal 2006 quindi inizi a studiare il ciclismo, con quella sana "ossessione" che rende insuperabile un vero ricercatore. Storia, cronache, biografie, tecnica, strategie di corsa, aspetti logistici... Qual è quindi il tuo eroe del passato o del presente? Il bello del ciclismo è che non ti costringe per forza a scegliere, è uno sport che ti consente di essere un vero appassionato senza diventare necessariamente un tifoso o un fan di uno specifico corridore. I veri 'eroi' del passato, per me, sono i corridori morti in corsa. Giusto per fare alcuni nomi: da Tom Simpson ad Antoine Demoié, passando per Fabio Casartelli e Wouter Weylandt. Per questo motivo non ho 'eroi' nel presente e spero proprio di non averne di nuovi in futuro. Quello del ciclista è un 'mestiere' (come direbbe il mio amico Marco Pinotti) molto serio e molto pericoloso, bisogna avere un rispetto assoluto per qualunque corridore, anche per chi si piazza regolarmente agli ultimi posti delle classifiche.

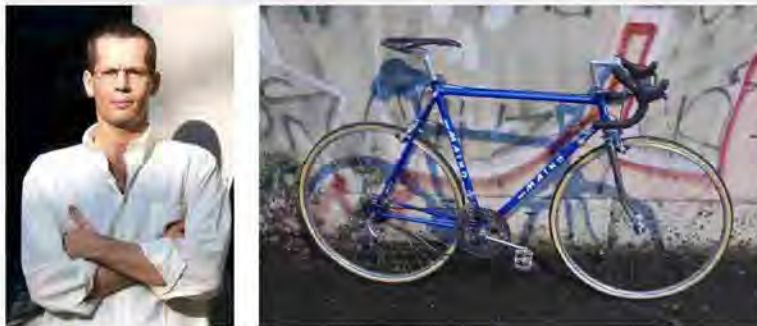
E quale l'aspetto del ciclismo che ti ha conquistato di più? Senza dubbio il suo rapporto diretto, sinergico e indissolubile con il territorio. Come ricercatore e come docente universitario mi occupo di urbanistica e, più in generale, di studi urbani e territoriali. La possibilità di trasformare il mio sport preferito in un campo di ricerca serio e costruttivo ha costituito il passaggio più importante per la mia vita professionale recente. Scherzandoci sopra, sono solito dire agli amici: adesso mi sento meno 'fuori luogo' quando passo ore e ore a guardare le corse, in diretta, nei week end (di notte, in replica, nei giorni lavorativi) o a leggere libri sul ciclismo... perché, in effetti, sto lavorando.

Il "Vòlli e fortissimaménte vòlli" di Vittorio Alfieri legato alla sedia per leggere i classici non ha contribuito ad abbinare il concetto di studio allo spirito sportivo. Oltre quindi ad aver sviscerato il tema della bicicletta, qualche sana pedalata riesci a farla? Ultimamente pedalo meno di quanto vorrei, ma - per non essere frainteso - ci tengo a specificare che in città mi muovo esclusivamente con i mezzi pubblici. Non sono mai stato molto performante in bici, mai avuto una 'gamba' davvero degna di nota. Sono un vero fenomeno solo nel cadere. Cado spesso e in modo spettacolare. In questo senso, l'espressione "sana pedalata" è quasi un ossimoro per me: qualche livido o cerotto, alla fine,



mi tocca sempre.

Parlando di meccanica ed estetica qual è il tuo "tipo" di bicicletta ideale? Da pista, da turismo, da corsa... quale geometria ti seduce di più? Attualmente mi muovo con una Maino da corsa, acciaio anni Ottanta: meravigliosamente "old school". La bicicletta da corsa ha un fascino intramontabile e ineguagliabile. Ma tutte le bici sono importanti, indipendentemente dal tipo e dal modello. Una bici in più significa, auspicabilmente, un'automobile in meno in circolazione lungo le strade della città.



Paolo Bozzuto e la sua Maino in acciaio da corsa

Nel tuo libro hai scelto il ciclismo professionistico quale veicolo emozionale per ridurre la distanza tra la disciplina scientifica di cui ti occupi, l'urbanistica, e il 'discorso pubblico' sulla città e sul territorio. Un modo che definisci "dal basso" per avvicinare l'esperienza dello studioso alla comunità. In quest'ottica quale tuo sogno vorresti realizzato per primo? Il mio sogno più grande è che, un giorno, qualche appassionato di ciclismo mi fermi per strada o mi contatti via e-mail o social media per dire che si è interessato anche all'urbanistica, dopo aver letto il mio libro. Mi piacerebbe scoprire che qualche giovane ciclista si è iscritto all'università, per studiare urbanistica, anche in virtù della mia attività di ricerca e di ciò che ho scritto. A quel punto, saprei di aver vinto davvero la mia piccola 'sfida' culturale e disciplinare.



La Cinelli Tipo Pista 2017 testata al Velodromo Vigorelli da Paolo Bravini lo scorso novembre, quando ho conosciuto Paolo

È recentissimo il premio conferito dal Landscape Institute alla nuova piazza milanese Gae Aulenti. Le motivazioni sono il design, la rinnovata capacità della piazza di svolgere la sua primaria funzione sociale e cioè l'aggregazione, la sostenibilità, l'efficienza energetica... c'è anche spazio per la motilità su due ruote? Credo sia un'ottima cosa, per Milano, la recente attribuzione del "Design for a Medium-Scale Development Award" a Piazza Gae Aulenti. È un altro passaggio simbolico lungo il percorso che la città ha intrapreso per essere, al contempo, più abitabile e più attrattiva a livello internazionale. Dal punto di vista della "motilità", termine che sono solito usare secondo la definizione data da Vincent Kaufmann, cioè come "potenziale di mobilità", credo che Milano debba ancora lavorare molto, per quanto riguarda il mezzo a



Damiani candidato ai Golden Globes con "Io Sono l'Amore".



Le migliori app per incontri: come conoscere nuove persone



Oroscopo 2016 segno per segno: i segni fortunati. Parola all'astrologa Sara Ferrari



Cristiano Ronaldo svela 15 segreti per allenarsi al top

Fashion Times on Facebook



Dì che ti piace prima di tutti i tuoi amici



pedali. Hai scelto proprio il termine esatto: bisogna lavorare sulla dimensione della "motilità ciclistica" per incrementare la propensione all'uso quotidiano della bicicletta da parte dei cittadini, per giungere a una "mobilità ciclistica" migliore. Milano può farlo di sicuro, nei prossimi anni, perché ha grandi risorse materiali e sociali.

Da un esempio positivo, a una positività in via di sviluppo. Ci siamo incontrati in una fredda mattina al Velodromo Vigorelli, un'eccellenza di Milano, come la Scala, il tempio del ciclismo. Recentemente sono stati fatti alcuni interventi di tipo conservativo e ora la pista è percorribile. Gruppi di appassionati stanno cercando con le proprie forze e la propria esperienza di riportarlo in vita, ma la strada sembra ancora lunga. Quali sono secondo te, da urbanista e da appassionato, le attività che possono riavvicinare veramente alla città il Velodromo? La ristrutturazione e la riattivazione della pista del Vigorelli, così come la sua riapertura al pubblico in queste domeniche d'autunno, sono l'esito di un lungo percorso che, alla fine, ha premiato l'intelligenza del Comune e degli operatori privati direttamente coinvolti e, soprattutto, l'impegno civico del "Comitato Velodromo Vigorelli": un gruppo composto da pochi cittadini che hanno investito energie, tempo e risorse personali, a titolo totalmente gratuito, per passione, allo scopo di restituire alla città un 'monumento' che gli appassionati di ciclismo stranieri ci invidiano da sempre. Io spero che il Vigorelli possa diventare, in futuro, un autentico velodromo popolare aperto sia alle competizioni, sia alla fruizione quotidiana degli 'amatori'. Un po' sul modello del celebre velodromo di Herne Hill a Londra. Potrebbe essere anche il luogo ideale dove insegnare a pedalare ai più piccoli, in sicurezza totale. Mi auguro che i grandi meriti del "Comitato Velodromo Vigorelli" possano essere presto riconosciuti pubblicamente dalla città.



Rispettare le distanze di sicurezza... sempre!

Concludo con la stessa domanda che ti ha fatto **Radio Popolare (intervista al minuto 15:20)** nella bella intervista che ho ascoltato, ma vorrei una risposta meno concettuale e utopica e più da urbanista. Al di là della tua esortazione agli automobilisti, che dovrebbero capirla una volta per tutte che l'auto non è il veicolo dominante, come dovrebbe cambiare la viabilità perché Milano possa diventare più ciclo-centrica? Mi basta un esempio. Qui bisognerebbe intendersi sul concetto di 'utopia': nel mio libro parlo anche di questo argomento. Da tempo il mondo dei ciclisti e dei cicloamatori, nelle sue varie forme ed espressioni, è impegnato nella campagna di sensibilizzazione per il rispetto della distanza minima di sicurezza (1,5 metri), a favore dei pedlatori, da parte degli automobilisti. Davvero: o si riesce ad agire sulla dimensione dell'immaginario sociale, in questa direzione, o qualunque progetto specifico e puntuale risulterà poco efficace, almeno nel breve e medio periodo. Questa è una delle tesi fondamentali del mio libro...non si può affrontare il tema della mobilità ciclistica ragionando solo da "specialisti", solo in termini di progetti e infrastrutture... citando una vecchia canzone degli U2, si potrebbe dire: "We thought that we had the answers, it was the questions we had wrong".