

FRANCOANGELI/Urbanistica

Paolo Bozzuto

Pro-cycling territory

Il contributo del ciclismo professionistico agli studi urbani e territoriali

con testi di Andrea Di Franco, Arcangelo Farris, Marco Pinotti



FRANCOANGELI/Urbanistica

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: www.francoangeli.it e iscriversi nella home page al servizio “Informatemi” per ricevere via e.mail le segnalazioni delle novità o scrivere, inviando il loro indirizzo, a “FrancoAngeli, viale Monza 106, 20127 Milano”.

Paolo Bozzuto

Pro-cycling territory

**Il contributo del ciclismo professionistico agli
studi urbani e territoriali**

con testi di Andrea Di Franco, Arcangelo Farris, Marco Pinotti

FRANCOANGELI

In copertina: foto di Jered Gruber
(© Gruber Images - www.gruberimages.pro).

Copyright © 2016 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it.

«Meet me on the road, meet me where I stand,
blame it all upon a rush of blood to the head»
(Coldplay, *A rush of blood to the head*, 2002)

«Per fare questo tipo di lavoro *ghe vòren i garùn*»
(Paolo Fareri, *citando* Alfredo Binda, Laboratorio di
Progettazione e Politiche Urbane, 2004)

«Ho combattuto la buona battaglia, ho terminato
la mia corsa, ho conservato la fede»
(San Paolo, *Seconda lettera a Timoteo*; 4,7)

Indice

Introduzione di <i>Paolo Bozzuto</i>	pag.	11
1. Sulla bicicletta, oggi di <i>Paolo Bozzuto</i>	»	21
La rivincita della bicicletta	»	21
Molte biciclette, poca mobilità ciclistica	»	24
La bicicletta: un archetipo moderno, una rivoluzione urbana	»	29
Della rivoluzione e dei suoi limiti	»	34
Ciò che conta è [anche] il ciclismo	»	39
2. <i>The view from the race</i>: le ragioni disciplinari di uno sguardo indisciplinato di <i>Paolo Bozzuto</i>	»	44
Sulla distanza tra immaginario disciplinare e immaginario collettivo	»	44
Afasia, specchi e nuove sfide	»	48
Guardare il ciclismo per osservare il territorio	»	53
La biblioteca delle immagini non viste	»	58
<i>Extra moenia</i> : rieducare lo sguardo attraverso il ciclismo	»	63

3. Il racconto del ciclismo in televisione: una lettura semiotica

di <i>Arcangelo Farris</i>	pag.	73
Natura narrativa e mitica del ciclismo	»	75
Due tappe, una lettura	»	78
Dentro la corsa	»	80
Il ruolo della regia televisiva	»	84
Più informatori, più punti di vista	»	90
Traguardo: il paesaggio nel racconto ciclistico	»	95

4. Pro-spettive: il territorio visto dal ciclista professionista

di <i>Marco Pinotti</i>	»	99
Lo sguardo del <i>pro-rider</i>	»	100
Il ciclista come testimone delle trasformazioni territoriali	»	101
Sulla mobilità ciclistica	»	104
Il difficile rapporto tra ciclismo e città	»	107
Il ciclismo come ‘esplorazione’ del territorio	»	111
Il velodromo come palestra, per tutti	»	114
In dirittura d’arrivo: un’ultima riflessione	»	117

5. La legacy del ciclismo come ‘grande evento’ diffuso e sostenibile: il caso della Lombardia

di <i>Paolo Bozzuto</i>	»	119
Il grande ciclismo in Lombardia: un patrimonio storico attuale	»	124
Geografie del grande ciclismo	»	128
Velodromi storici e grandi salite: i ‘luoghi notevoli’ della geografia del ciclismo	»	140
La rete delle strade storiche del ciclismo in Lombardia (RSSCL)	»	147
La ‘popolazione’ della bicicletta da corsa	»	155
Un progetto per la mobilità ciclistica attraverso la rete delle strade storiche del ciclismo in Lombardia	»	159

6. Il Velodromo ‘Maspes-Vigorelli’ di Milano: un processo di riattivazione, un possibile esempio		
di <i>Andrea Di Franco</i>	pag.	166
Il Monumento in movimento	»	166
Il concorso internazionale di progettazione per il ‘Maspes-Vigorelli’	»	172
Il percorso verso un nuovo progetto condiviso	»	177
Uno sguardo al futuro	»	181
7. <i>Mon flamme rouge</i>: qualche riflessione conclusiva		
di <i>Paolo Bozzuto</i>	»	184
Riferimenti bibliografici	»	191
Ringraziamenti	»	201
Note biografiche dei contributori	»	202
Credits	»	203

Introduzione

di Paolo Bozzuto

Questo libro nasce in un pomeriggio di primavera dell'anno 2006, ma non me ne sono accorto subito: ho impiegato molto tempo per capirlo e, ancor di più, per convincermi a scriverlo. Quel giorno mi ritrovai bloccato in casa da una breve, banale, ma fastidiosa 'infreddatura' fuori stagione. Troppo congestionato per riuscire a lavorare in modo efficace o, anche solo, per concedermi il piacere di qualche lettura, mi ritrovai davanti al televisore per ingannare il tempo. Il palinsesto era desolante e decisi di optare per l'unica trasmissione che sembrava essere non offensiva per i miei gusti: la diretta di una tappa del *Giro d'Italia*.

Fu una reale epifania.

Fino ad allora non avevo mai nutrito particolare interesse nei confronti del ciclismo professionistico, uno sport che conoscevo in modo superficiale, per lo più attraverso le pagine sportive dei quotidiani nazionali. Nella mia ignoranza specifica, però, avevo sempre provato un'istintiva simpatia per il ciclismo: sport 'vecchio' e 'nazionalpopolare' nell'accezione migliore del termine, in qualche modo 'democratico' perché capace di riconoscere, anche a distanza di tempo, non solo il valore dei campioni, ma anche quello dei gregari. Ma questo era tutto ciò che sapevo, o che credevo di sapere, sul ciclismo. Niente di più.

Quel pomeriggio, davanti al televisore, mi ritrovai ad assistere a uno spettacolo sorprendente, per motivi estranei alla competizione sportiva. Mentre la corsa procedeva con le sue molteplici dinamiche agonistiche, per me allora quasi incomprensibili, si dipanava infatti un racconto parallelo capace di risvegliare, dal torpore del raffreddore, il giovane urbanista che era in me: era il racconto, implicito, dei territori attraversati dalla corsa, inquadrati e rappresentati da prospettive inedite e impraticabili per qualunque osservatore privo dei mezzi logistici di cui sono dotati i *broadcaster* che producono e trasmettono le telecronache delle grandi competizioni ciclistiche. Seguire la

corsa era dunque un modo per provare a ‘leggere’, seppur con un approccio parziale, temporaneo e sequenziale, i territori coinvolti dalla competizione; un’occasione per mettere alla prova, in modo istantaneo, il mio bagaglio disciplinare, la mia provvista concettuale: un gioco e una sorta di sfida con me stesso.

Da quel pomeriggio di quel lontano maggio, inesorabilmente, ho iniziato a seguire il ciclismo con attenzione crescente. Con il passare del tempo, mentre la mia curiosità disciplinare continuava a spingermi a seguire le telecronache delle corse, ho iniziato ad appassionarmi anche al lato agonistico dello sport del pedale. Paradossalmente, nel tempo libero, ho iniziato a studiarlo: storia, cronache, biografie, tecnica, strategie di corsa, aspetti logistici, ecc.

A quasi un decennio di distanza, con grande modestia, credo di poter dire di aver capito qualcosa del ciclismo professionistico, almeno come osservatore esterno.

Mentre tutto ciò avveniva, mi sono accorto che questa insolita passione stava progressivamente rientrando, in modo pertinente, entro i confini dei miei interessi di ricerca.

Si dice spesso che ogni bravo ricercatore sia legittimato ad avere (o, addirittura, debba avere) una specifica ‘ossessione’: una domanda, un tema, un argomento capace, in modo più o meno esplicito, di assumere un ruolo centrale entro il susseguirsi delle molteplici attività ed esperienze in cui è coinvolto. Una sorta di denominatore comune a cui, anche in modo involontario e inaspettato, si finisce per ricondurre il proprio lavoro e le proprie riflessioni. Non so se ciò sia vero per tutti, ma di sicuro lo è per me.

Con il passare degli anni, mi sono infatti arreso all’evidenza di avere una personalissima ossessione di ricerca: lo iato esistente, nel contesto italiano, tra l’immaginario disciplinare degli urbanisti e l’immaginario collettivo; la difficoltà di costruire una relazione fertile tra il patrimonio di sperimentazioni, esperienze e riflessioni prodotte dall’urbanistica e il ‘discorso pubblico’ sulla città e sul territorio; la sostanziale irrilevanza, agli occhi della maggioranza dei cittadini che non detengono un sapere esperto, dei percorsi e dei risultati di ricerca prodotti nel campo dell’urbanistica e degli studi urbani e territoriali in genere. Per sintetizzare il tutto con un concetto a me caro, introdotto da Cristina Bianchetti, la mia ossessione di ricerca è l’attuale ‘afasia’ degli urbanisti italiani, la nostra condizione di ‘scriventi’ senza destinatari.

Riconoscere questa dimensione critica, ammetterne l’esistenza e intraprendere qualche minima azione per affrontarla (compatibilmente con i limiti derivanti dai diversi ruoli che ogni soggetto ricopre e con la dotazione di risorse di cui ognuno può disporre) significa farsi carico del ruolo sociale

della ricerca nel campo degli studi urbani e territoriali, attività che non vale molto se non riesce a far percepire la propria rilevanza all'esterno della comunità scientifica che la pratica e la condivide. La questione problematica è come affrontare tale dimensione critica, quali punti di vista adottare, quali percorsi intraprendere. Nel corso del tempo, mi sono convinto che un passo fondamentale possa essere proprio quello di provare a ricucire qualche filo ideale tra immaginario disciplinare e immaginario collettivo e che, per farlo, sia necessario operare un ribaltamento dei tradizionali approcci divulgativi, che mirano ad avvicinare la produzione disciplinare a un uditorio (un 'pubblico') eterogeneo ed articolato, attraverso l'organizzazione di mostre, 'eventi' e altri tipi di *happening*.

Abusando consapevolmente di un lessico che mi appartiene, intendo dire che gli approcci 'dall'alto' alla divulgazione disciplinare, in virtù dei quali i soggetti impegnati nel campo della ricerca provano a 'tradurre' e a condividere con un pubblico esterno i risultati della propria attività, spesso rischiano di avere una limitata efficacia, anche se possono risultare molto efficienti in sé e gratificanti, da molteplici punti di vista, per i soggetti che li adottano.

A me sembra che una potenziale e maggiore utilità possa invece risiedere in un approccio 'dal basso', mirato a riconoscere una dimensione disciplinare in fenomeni usualmente capaci di esercitare, autonomamente, una significativa attrazione nei confronti di platee ampie. Fenomeni in grado di fungere da 'mediatori culturali' con il sapere esperto, anche in virtù di una componente emozionale che può assolvere il ruolo di catalizzatore dell'attenzione di un vasto pubblico verso uno specifico campo o oggetto di studio.

Mi sono quindi convinto che il ciclismo professionistico, sport storicamente seguito da una moltitudine di appassionati e radicato come pochi nella dimensione territoriale e urbana, possa configurarsi come un terreno particolarmente fertile per la sperimentazione di questo tipo di approccio 'dal basso'. E che possa esserlo, a maggior ragione, oggi, in un momento storico in cui la bicicletta (come mezzo di trasporto e come oggetto di *design*) e le molteplici pratiche d'uso della città e del territorio esperibili attraverso il suo impiego sembrano riscuotere una rinnovata e sorprendente attenzione, da parte di diversi settori della società, ma anche del mondo accademico. Ciò avviene in virtù di una pluralità di fattori concomitanti: l'implementazione di progetti e politiche pubbliche a supporto della mobilità urbana sostenibile, la crescente sensibilità diffusa verso i temi ambientali e i rischi derivanti dal cambiamento climatico, la perdurante crisi economica che incide sulle modalità di trasporto quotidiano delle persone, la capacità delle imprese attive nella produzione di biciclette e accessori di resistere in modo sorprendente alla congiuntura economica negativa, l'affermarsi di molteplici forme partecipative di *cycling advocacy*, ecc.

A spingermi definitivamente lungo il percorso di ricerca che ha concretamente portato alla realizzazione di questo volume, però, è stata la constatazione dell'esistenza di un paradosso: la rinnovata attenzione nei confronti della bicicletta e dei molteplici temi di ricerca e di progetto legati alle sue pratiche d'uso, oggi, sembra essere disgiunta, distaccata, quasi indifferente rispetto al ciclismo professionistico contemporaneo.

La storia della bicicletta, primo mezzo di trasporto meccanico individuale di massa, prodotto in serie dalle manifatture artigianali e industriali già alla fine del XIX secolo, è intimamente legata alla storia della città moderna e contemporanea: la bicicletta stravolge i paradigmi della mobilità, consolidati e sostanzialmente immutati da secoli, perché capace di affrancare l'uomo dal vincolo delle ridotte distanze percorribili a piedi e dal vincolo dell'uso di animali come forze motrici. La bicicletta diviene, progressivamente, sempre più accessibile alle classi sociali meno abbienti: è economicamente vantaggiosa rispetto al possesso di un cavallo, di un asino o di un bue; non richiede le attenzioni continue dovute a un animale, non deve essere nutrita, non si ammala, non muore. Soprattutto, consente di sviluppare velocità e di percorrere quotidianamente distanze fino ad allora mai sperimentate da un singolo individuo. La bicicletta contribuisce a modificare la forma e la struttura delle città, ma anche le relazioni tra spazio urbano e spazio rurale, perché consente lo svolgimento ordinario di pratiche prima impossibili ai più: il pendolarismo lavorativo, il turismo, l'attività fisica mirata al *loisir* e al benessere fisico. La bicicletta sovverte il connotato sociale della mobilità, rompendo il rapporto univoco tra disponibilità di ingenti risorse economiche e facoltà di compiere significativi spostamenti quotidiani; è pertanto ritenuta 'sovversiva' dalle forze conservatrici, ma ben presto otterrà univoci consensi, perché capace di incrementare le potenzialità logistiche del commercio, degli eserciti e delle forze dell'ordine. Ma la bicicletta, nello stesso periodo, introduce un'altra innovazione fondamentale: la competizione sportiva diffusa nel territorio, il ciclismo agonistico. La storia della bicicletta è infatti, fin dai suoi albori, strettamente legata alle competizioni ciclistiche: il ciclismo può essere inteso come il primo sport 'moderno', 'professionistico', nella misura in cui costituisce il primo caso di rapporto simbiotico tra attività agonistica, sperimentazione in gara di innovazioni tecnologiche proposte dagli artigiani e dagli industriali che producono biciclette e racconto delle gesta dei campioni sportivi da parte dei *media* dell'epoca.

Dai primi anni del XX secolo, fino all'avvento della motorizzazione di massa (nei primi decenni successivi al secondo conflitto mondiale), la bicicletta costituisce il mezzo di trasporto individuale per eccellenza, in Italia e negli altri Paesi occidentali. E il ciclismo agonistico, soprattutto in Europa, costituisce lo sport più seguito dalle masse e più radicato nell'immaginario

collettivo. Ancora oggi, per fare un esempio semplice e noto a tutti, il binomio Coppi-Bartali è patrimonio della cultura italiana, indipendentemente dalle competenze dei singoli: è ormai traslato nella dimensione del ‘mito’ e dell’epica contemporanea, ma è anche divenuto un simbolo, un esempio.

La storia del ciclismo agonistico, professionistico, dai primi anni del XX secolo fino agli anni Sessanta, è strettamente intrecciata con la storia politica, sociale ed economica di molti Paesi europei; quindi non stupisce il fatto che diversi studiosi e accademici, attivi nel campo della storiografia contemporanea, abbiano utilizzato il ciclismo come ‘filtro’ cronologico attraverso cui rileggere eventi e dinamiche che hanno caratterizzato l’evoluzione di specifici contesti nazionali.

Piuttosto, stupisce il fatto che gli esperti attivi nel campo degli studi urbani e territoriali non abbiano dedicato un’analoga attenzione al ciclismo: perché i grandi eroi del pedale passano alla storia, ma i ciclisti professionisti continuano a percorrere in nostri territori e ad attraversare le nostre città, anno dopo anno, con un’intensità e frequenza sostanzialmente impraticabili per qualunque ricercatore e soggetto accademico.

E ciò stupisce ancora di più nella fase storica attuale, in cui la ricerca accademica riversa energie e risorse considerevoli sui molteplici temi della mobilità ciclistica (comunemente detta, anche, ‘mobilità ciclabile’) senza prendere concretamente in esame le potenzialità insite nella principale e più seguita, dal punto di vista dei *media* e del ‘grande pubblico’, pratica d’uso del territorio esperibile attraverso la bicicletta: le competizioni del ciclismo professionistico.

Questa consapevolezza e questo senso di parziale insoddisfazione hanno costituito il vero e definitivo ‘innesco’ per la costruzione di questo volume, la cui scrittura è iniziata nell’estate del 2014, a tanti anni di distanza da quella prima tappa vista in televisione.

Per una fortuita e gradevole coincidenza, proprio mentre mi accingevo a concludere la stesura definitiva del libro, ho appreso la notizia dell’attribuzione del prestigioso ‘Premio INU 2016’, da parte dell’Istituto Nazionale di Urbanistica, al *Giro d’Italia*, la grande corsa ciclistica. In occasione del XXIX Congresso dell’INU, tenutosi a Cagliari dal 28 a 30 aprile 2016, il premio è stato consegnato a Mauro Vegni, attuale direttore dell’organizzazione della corsa, con motivazioni ufficiali¹ che, implicitamente, ricalcano

1. La ‘targa’ ufficiale del premio riporta le seguenti motivazioni: «Mantenendo forte la dimensione Paese, valorizza i sistemi locali attraverso emozioni epiche, che coinvolgono anche popolazioni internazionali, legate alle specificità dei luoghi e delle comunità che li abitano. È un mezzo di comunicazione di massa che, seguendo tracciati diversi, racconta la rete dei paesaggi proponendo modalità interpretative delle criticità e delle potenzialità territoriali. Rivolgendosi a un pubblico ampio ed eterogeneo rafforza qualità e identità dei luoghi, amplifica e

una parte dei temi trattati in questo volume. Non credo che il lavoro di ricerca che ho svolto negli ultimi anni abbia giocato un ruolo nell'attribuzione di tale riconoscimento, ma ritengo di poter dire, con grande piacere e adeguata modestia, che se qualche persona non avesse compreso fino in fondo la rilevanza e l'acutezza della scelta operata dall'INU (e le motivazioni del premio) potrà allora trovare un ulteriore e adeguato quadro argomentativo nelle pagine di questo volume.

Il libro prova a indagare il contributo che il ciclismo professionistico può offrire al campo disciplinare degli studi urbani e territoriali, come oggetto di indagine, come insieme complesso di pratiche d'uso, ma anche come osservatorio peculiare attraverso cui leggere la città e i territori contemporanei, le loro dinamiche e trasformazioni. Il volume non restituisce gli esiti di un percorso di ricerca concluso, semmai condensa i primi risultati di un'attività che ha già lasciato un deposito in paper e articoli da me pubblicati, tra il 2013 e il 2015, e che ha portato alla costruzione di un progetto di ricerca denominato 'Atlante storico del ciclismo in Lombardia', svolto presso il Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano, che ha potuto godere di un finanziamento erogato dalla Regione Lombardia per i primi sei mesi di attività (dall'inizio di luglio alla fine di dicembre 2015).

I contenuti del volume si articolano in 7 capitoli. Quattro sono opera mia (capitoli 1, 2, 5 e 7), altri tre sono opera di persone molto diverse tra loro, ma per le quali nutro la stessa, grande, stima: Arcangelo Farris (cap. 3), giovane semiologo autore di una tesi di laurea incentrata sull'analisi del racconto del ciclismo contemporaneo operato dai *media*; Marco Pinotti (cap. 4), ingegnere ed ex corridore professionista di livello mondiale, oggi tecnico del *team BMC*, una delle formazioni più importanti del ciclismo professionistico contemporaneo; Andrea Di Franco (cap. 6), professore associato in composizione e progettazione urbana presso il Politecnico di Milano e responsabile scientifico del progetto di ricerca 'Atlante storico del ciclismo in Lombardia'. Tre persone con cui ho avuto il piacere di discutere le mie ipotesi, le mie riflessioni, i miei materiali di ricerca e dalle quali ho imparato molto. Giunto al momento di consolidare il mio lavoro in un testo definitivo, mi è quindi sembrato doveroso, oltre che piacevole e qualificante, invitarle a rendere esplicito il contributo intellettuale che avevano dato a questa avventura editoriale, che resta comunque un mio 'prodotto' dalla prima all'ultima riga e che, pertanto, mi vede come responsabile unico di qualunque eventuale errore, difetto o debolezza.

promuove l'uso della mobilità dolce quale mezzo per vivere l'ambiente. Collegando territori, città, sport, cultura, tradizione, arte, storia richiede visioni integrate e sistemi di pianificazione al fine di tutelare, valorizzare e riqualificare le eccellenze. Il Giro d'Italia è una metafora del Progetto Paese».

Il primo capitolo prova a ricostruire le ragioni e le dinamiche che hanno contribuito, negli ultimi anni, a riportare la bicicletta al centro della riflessione sugli spazi e sulle pratiche d'uso della città e dei territori contemporanei nei Paesi occidentali. A partire dal riconoscimento, operato da una pluralità di studiosi attivi in diversi campi disciplinari, dell'esistenza di una sorta di attuale 'Rinascimento' del mezzo a pedali, vengono evidenziati i limiti e le opportunità che caratterizzano questo peculiare fenomeno. Entro questo sfondo, viene argomentata la rilevanza della domanda di ricerca da cui muove il libro: se la storia della bicicletta, dalle sue origini alla sua affermazione come mezzo per la mobilità individuale, è indissolubilmente legata alle prime grandi competizioni ciclistiche, quali tipi di contributo potrebbe dare il ciclismo professionistico alle molteplici riflessioni e progettualità che oggi, nel campo degli studi urbani e territoriali, sembrano ruotare intorno agli usi del mezzo a pedali?

Il secondo capitolo, a partire dall'individuazione di una condizione critica che oggi sembra affliggere il campo dell'urbanistica, cioè la già menzionata difficoltà nel costruire legami fertili tra l'immaginario disciplinare e l'immaginario collettivo, descrive e argomenta la potenziale utilità del ciclismo come filtro attraverso cui osservare e descrivere la città e i territori contemporanei da una prospettiva diversa, da un punto di vista insolito, dotato di una peculiare rilevanza perché esperibile anche dalla moltitudine di soggetti che non detengono un sapere esperto. Il racconto del ciclismo professionistico contemporaneo, operato dai *mass media* che seguono le grandi corse ciclistiche (con particolare riferimento alle telecronache proposte dal *medium* televisivo), è interpretato come possibile racconto della città e dei territori interessati e attraversati dalle competizioni, come occasione di 'parafrasi' del sapere esperto, ma anche come repertorio di possibili 'materiali' di ricerca inediti e come filtro attraverso cui riorientare lo sguardo degli urbanisti verso dimensioni territoriali che talvolta sembrano sfuggire all'esercizio di un'attenzione adeguata.

Il terzo capitolo declina i temi sopra delineati attraverso un esercizio di interpretazione semiotica del racconto del grande ciclismo operato dal *medium* televisivo. Lo 'sguardo' esercitato dalle telecronache delle grandi corse del ciclismo contemporaneo, la sua potenzialità comunicativa, la sua capacità di costruire legami tra il racconto della competizione e il racconto dei territori e dei passaggi attraversati dalla competizione stessa (anche in virtù della componente emozionale insita nel racconto di ogni evento sportivo seguito da una moltitudine di spettatori), vengono analizzati attraverso l'osservazione di due casi studio: la tappa 'Ponte di Legno-Val Martello' del *Giro d'Italia* 2014 e la tappa 'Ypres-Arenberg Porte du Hainaut' del *Tour de France* corso nel luglio dello stesso anno.

Il quarto capitolo opera un fertile ribaltamento del punto di vista adottato nei precedenti tre; il rapporto del ciclismo con la dimensione urbana e territoriale, e le molteplici potenzialità e criticità che caratterizzano questo rapporto, non sono più osservati dall'esterno, dallo sguardo dello studioso, ma vengono raccontati e descritti da un testimone rilevante: il ciclista professionista che ha trascorso una parte significativa della propria vita percorrendo strade, attraversando città e paesaggi, riflettendo sul ruolo che il ciclismo agonistico, nelle sue molteplici forme e dimensioni, può avere come pratica d'uso del territorio.

Il quinto capitolo, avvalendosi dei primi risultati conseguiti nel corso della ricerca 'Atlante storico del ciclismo in Lombardia', argomenta la rilevanza del ciclismo professionistico e delle sue corse come 'grandi eventi' diffusi, sostenibili, reversibili e ricorsivi, evidenziando come la *legacy* di questo peculiare tipo di 'eventi' non risieda in progetti o programmi di sviluppo realizzati *ad hoc*, ma nella stratificazione storica che rende il ciclismo non solo un fatto sportivo, che appassiona una moltitudine di cittadini e telespettatori, ma anche un vero e proprio 'patrimonio culturale' strettamente legato alla dimensione del territorio e del paesaggio. Il caso studio adottato è quello del territorio lombardo, uno degli epicentri storici del grande ciclismo agonistico mondiale, ma anche il contesto oggi più ricco di 'eventi' ciclistici di rilevanza globale. Attraverso l'identificazione di un peculiare dispositivo territoriale, definito 'Rete delle Strade Storiche del Ciclismo in Lombardia' (RSSCL), il capitolo propone infine un possibile progetto per la mobilità ciclistica nel territorio regionale, cioè un progetto capace di contribuire concretamente ad aumentare la propensione all'uso della bicicletta per gli spostamenti quotidiani da parte degli abitanti.

Il sesto capitolo riprende il tema della *legacy* del grande ciclismo in Lombardia e racconta il percorso che, durante gli ultimi due anni, ha portato alla restituzione del glorioso velodromo 'Maspes-Vigorelli' di Milano, uno degli impianti più famosi al mondo per le competizioni del ciclismo su pista, alla città e agli abitanti del capoluogo lombardo. Un esempio felice di come un'Amministrazione comunale e gli operatori privati impegnati nel quadro di un vasto progetto di trasformazione urbana, se incalzati da forme costruttive di 'critica' e 'opposizione' da parte di cittadini organizzati in un comitato, possano avere la capacità di rivedere i propri obiettivi e di riconoscere le valenze positive di cui sono gravide le domande di cambiamento provenienti dalla società civile. Un caso che chiarisce anche quale ruolo sociale, concreto e fertile, possa avere il sapere esperto dell'università entro i processi di cambiamento della città.

Il settimo capitolo propone una riflessione conclusiva sul ciclismo professionistico e sulle sue corse come dispositivo metaforico attraverso cui si

possono osservare e descrivere i territori contemporanei, ma anche costruire alcune forme di progetto. Nel fare ciò, il testo propone un'analogia tra il ciclismo e l'attività di ricerca, evidenziando alcune difficoltà tipiche dell'essere, oggi, ricercatori.

Prima che il lettore si avventuri, finalmente, tra i contenuti del libro, reputo necessarie tre avvertenze finali. La prima riguarda il titolo del volume: 'Pro-cycling territory'. Si tratta di un facile gioco di parole che si regge sulla locuzione inglese 'Pro cycling' (o 'Pro cycling'), spesso utilizzata per indicare l'uso *professional* della bicicletta da parte dei corridori e delle squadre attivi ai massimi livelli internazionali del *bicycle racing*, cioè lo sport del ciclismo. Il termine semplice 'cycling' è invece universalmente impiegato per annoverare i più vari usi comuni del mezzo a pedali, da parte dei cittadini, per gli spostamenti quotidiani e le attività sportive e del tempo libero. L'inserimento del trattino tra la preposizione 'pro' e il termine 'cycling' vuole enfatizzare lo storico e inscindibile legame tra il ciclismo professionistico e l'eterogeneo mondo della bicicletta e delle molteplici attività connesse al suo impiego. Se, poi, si intende la preposizione 'pro' nel suo significato latino di 'a favore di', anche in assenza di ablativo, allora si giunge a una delle ipotesi fondamentali che hanno dato origine al mio percorso di ricerca: il contributo costruttivo che il ciclismo professionistico può dare all'incremento della propensione quotidiana all'uso della bicicletta, da parte degli abitanti, nelle città e nei territori contemporanei.

La seconda avvertenza è inevitabilmente legata alla prima: nei diversi capitoli del libro, il termine 'ciclismo' e le diverse locuzioni in cui esso ricorre devono essere intesi in riferimento proprio allo sport del pedale praticato, ai massimi livelli, dai corridori professionisti, salvo diverse, specifiche ed esplicite indicazioni contenute nel testo.

La terza e definitiva avvertenza è, in realtà, un'esortazione di carattere generale che vale sempre, anche per me stesso: *read carefully & ride fast!*