

LA BiCi del Professore

di Silvia Zamboni

Dalla prima Ardita tutta nera a quella di oggi in titanio. Romano Prodi racconta a BC la sua passione per la bicicletta e per lo stile di vita che rappresenta.

PER ME VUOL
DIRE ANCORA
MUOVERSI
'IN BANDA'
COME QUANDO
ERO RAGAZZO

A

riceverci nel suo studio bolognese, sede della Fondazione dei Popoli di cui è Presidente e fondatore, è un Romano Prodi in grande forma. Messi in stand-by il circuito universitario e quello politico internazionale che lo vedono ancora protagonista, accetta con spirito di parlare solo di biciclette. A partire dalla sua prima. «Si chiamava Ardita. Chissà quante volte è stata pitturata; quando è arrivata a me, avevo dodici anni, era nera. Ovviamente i freni erano a bacchetta; quando ci andavamo in due, quello che stava sulla canna si bollava la coscia con l'impronta del bullone del freno, che rimaneva impressa come un timbro».

Per Romano Prodi la bicicletta è sempre stata un mezzo di trasporto abituale, anche se per gli impegni istituzionali ha dovuto rinunciare al suo uso quotidiano.

E oggi ce l'ha una bicicletta personale?

«Oggi ho una specie di Ferrari: è in titanio, bella. In realtà ne ho tre: una bici da città, una mountain bike e una bici da corsa, che sono cose completamente diverse. Si usano con spirito diverso, per fini diversi.»

Quale usa di più?

«Quella da corsa, perché d'estate mi permette di fare percorsi più lunghi. Un tempo quella da città la usavo più spesso, oggi, coi problemi della scorta, ci posso andare con grandi riserve, fuori orario. Quando andai a trovare l'allora presidente della Confindustria tedesca, anche lui un appassionato di ciclismo, mi chiese come facessi con la scorta. Gli risposi che la polizia mi aveva chiesto solo di essere irregolare negli orari. Lui poi è morto in un attentato mentre era in auto; la bomba che avevano messa sulla canna di una bicicletta esplose





Romano Prodi in visita ufficiale (e in abbigliamento informale) guida per le strade di Tallinn una delegazione dell'Unione Europea in occasione dell'ingresso dell'Estonia nella Ue.

Da Bologna all'Europa

Nato a Scandiano, ai margini dell'appennino reggiano, ma bolognese d'adozione, Romano Prodi ha sempre giocato un ruolo di primo piano nella vita pubblica italiana, sia economica che politica. Docente universitario come cinque dei suoi otto fratelli, diventa ministro dell'Industria nel 1978 con il quarto governo Andreotti e promuove il decreto legge che porta il suo nome (legge Prodi), per regolamentare la procedura di amministrazione straordinaria dello Stato per il salvataggio delle grandi imprese in crisi. Per due volte, prima di darsi alla politica attiva, è alla guida dell'IRI, l'ente pubblico che controllava società di rilievo operanti nel mercato, tra le quali Alfa Romeo, Finmeccanica, numerosi impianti siderurgici e cantieri navali.



Per due volte, nel 1994 e nel 2006, come candidato premier batte Silvio Berlusconi ma la sua coalizione viene meno una volta abbandonata da Rifondazione comunista e la volta dopo dall'Udeur di Clemente Mastella. In mezzo a queste due esperienze di governo si dedica alla politica comunitaria e nel 1999 diventa presidente della Commissione Europea. Oggi coordina il gruppo di lavoro ONU-Unione Africana sulle missioni di peacekeeping in Africa e presiede la Fondazione per la Collaborazione tra i Popoli che ha creato nel 2008.

mentre stava passando all'identico orario, preciso, di tutti i giorni. Quindi, quando vado, cerco di non essere prevedibile».

A proposito di irregolarità: scappa anche a lei qualche infrazione al codice della strada?

«Una volta, era agosto, andavamo con un amico, a testa bassa. Arrivati alle mura di Bologna la polizia ci ha fermati: «siete passati quattordici volte col semaforo rosso». «Ci faccia quattordici multe!», gli ho detto (ride di gusto mentre racconta). E ho aggiunto: «non c'è nessuno in giro, è vuota la città». E il poliziotto: «sì, però i semafori ci sono lo stesso» (ride di nuovo). Adesso le poche volte che uso la bici in città sono rigorosamente ligio alla legge».

Se oggi dovesse motivare i figli o i nipotini ad andare in bici, che argomenti userebbe?

«Di motivare i figli non c'è bisogno perché ci vanno, anche se di meno, perché – almeno da parte mia – in bicicletta bisogna andare in 'banda'. E io lo ho sempre fatto e continuo a farlo. Quando ero ragazzo ho fatto anche agonismo, pochissimo per la verità, perché poi sono andato a studiare a Milano, ed ero un po' grassoccio. Però andavo bene. Ma allora era più semplice organizzare queste corse, non c'era la stradale che bloccava il traffico, non c'era la giusta ossessione di oggi per la sicurezza, per gli incidenti: era un'Italia molto più semplice. Oggi si è persa la familiarità con la bicicletta. Sulle bici da corsa ci sono più persone di mezza età e oltre, che giovani, quindi il problema di far tornare la bicicletta familiare va posto, perché dal punto di vista della salute, del benessere, è uno strumento estremamente utile».

Che fare per rendere l'uso della bici più popolare?

«Piste ciclabili: il traffico veicolare è così denso, così veloce, che se non si separa chi viaggia con il



OGGI LA FAMILIARITÀ
CON LA BICI SI È PERSA:
SU QUELLA DA CORSA
CI SONO SOPRATTUTTO
CICLISTI DI MEZZA ETÀ

motore da chi viaggia senza, il ciclista finisce sempre per avere paura».

Tornando ai nipotini, cosa direbbe per spingerli sul sellino?

«Il problema è che nel 90 per cento delle case odierne manca il cortile, ossia la palestra naturale dei bambini per imparare ad andare in bicicletta. Questa mancanza rende tutto un fatto straordinario: bisogna prendere il triciclo o la bicciclettina e andare ai giardini pubblici, poi ci si mette sopra il bambino, ma chissà se ne ha voglia. Un tempo, in qualsiasi orario del giorno, si scendeva in cortile e ci si correva dietro, prima a piedi e poi in bicicletta. La bicciclettina può diventare più popolare nelle periferie di tipo anglosassone, con villette a schiera, strade poco trafficate, un senso di vicinato in cui i bambini sono protetti. La nostra struttura urbana generalmente non è così, non le case dove vivono i miei figli. Per cui la bici si può provare una o due volte la settimana, in caselle ad hoc, togliendo totalmente la familiarità. Se penso che io a dodici anni andavo da Reggio Emilia a Scandiano, e stavo via da solo o con i miei fratelli o amici una mezza giornata... Impensabile oggi. È uno scenario uscito dalla testa della gente, anche là dove ci sono le ciclabili».

Proprio a Reggio Emilia il Comune ha avviato il progetto "bibus" con cui i bambini vanno a scuola in bicicletta accompagnati da un adulto.

«Ecco, questi progetti speciali vanno bene. Ma sono sempre rimedi rispetto ad una consuetudine che prima coinvolgeva l'80 per cento dei bambini della pianura padana».

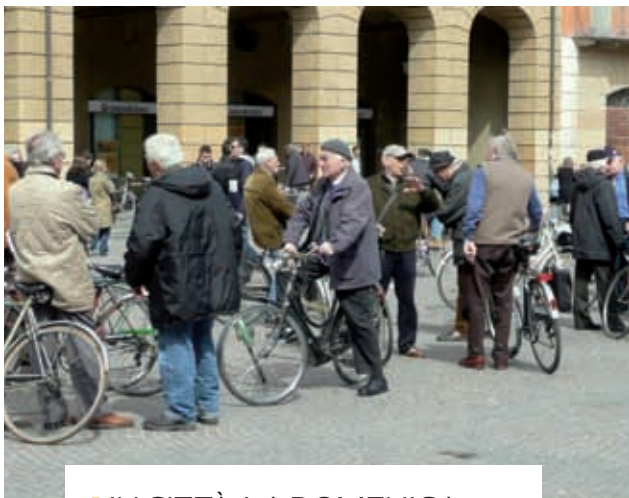


A PECHINO È CAMBIATO
ANCHE IL RUMORE:
NON SI SENTONO PIÙ
FRUSCIARE LE RUOTE
MA ROMBARE I MOTORI





LA MIA SALITA PREFERITA È LO STELVIO. MA ANCHE LE DOLOMITI REGALANO SENSAZIONI INDIMENTICABILI



IN CITTÀ LA DOMENICA MATTINA TORNA IL PIACERE DI PEDALARE E DI RIABBRACCIARE CON UNO SGUARDO I LUOGHI FAMILIARI

Quali sono i giri più belli che ha fatto in bicicletta?

«Se parliamo in assoluto, allora lo Stelvio, e i passi dolomitici. Quest'estate ho fatto un giro lunghissimo sulle colline all'interno del pisano e del livornese, è una zona splendida. Poi la Maremma. E anche intorno a Bologna non c'è che da scegliere. Grazie all'autostrada molte strade secondarie sono diventate quasi delle ciclabili. È il grande vantaggio di oggi: usciti dalla città, la sicurezza che uno non trova nei percorsi urbani privi di ciclabili la trova in modo fantastico nell'Italia minore».

E a Bruxelles è mai andato in bicicletta?

«Qualche volta, e sono anche andato a fare della pista a Gand. Ho avuto il lusso di un insegnante come Patrick Sercu, il grande pistard. È chiaro che io ero un arcidilettante. La pista è divertentissima. Quando si riesce ad andare in alto, e ci si sente sollevare dalla forza centrifuga, è un'emozione. Poi c'è chi lo riesce a fare per chilometri e chilometri, e chi invece dopo qualche curva non riesce più a tenere la velocità per restare su. Ma nel momento in cui si sale è bello, quasi come al luna park».

Girando il mondo ci sono stati posti che l'hanno colpita per la presenza di ciclisti o per quello che viene fatto per le bici?

«I posti classici sono nel nord Europa, però anche le provincie di Trento e Bolzano adesso hanno delle reti ciclabili che nulla hanno da invidiare. Le ho fatte parecchie volte, chilometri e chilometri, in mezzo a uno straordinario paesaggio: lungo l'Adige, i fiumi, in mezzo ai frutteti, intorno ai laghi. Poi abbiamo delle piste singole, in Toscana per esempio, molto belle, nel Senese».

E in Cina, che frequenta spesso, è vero che le biciclette stanno scomparendo ed è cambiato il paesaggio urbano?

«A Pechino è cambiato il rumore. Venticinque anni fa era scscscsc, un sibilo strisciante. Si vedeva questo enorme fiume di biciclette, la maggior parte senza fanali la sera, impressionante. Adesso non ce n'è quasi più una. E soprattutto si vedono tante biciclette elettriche. Ma nel traffico delle metropoli cinesi anche queste sono destinate ad avere il ruolo marginale, ausiliario, che hanno in Italia. Si vede che la bicicletta non è più il mezzo tradizionale per muoversi dei cinesi».

A Lei cosa piace soprattutto della bici?

«Il cambiamento frequente di paesaggio, poi la possibilità di gestire lo sforzo come si vuole, si dosano gli itinerari per potersi fermare, si chiacchiera. E c'è il vantaggio di non forzare sulle articolazioni. In città di bello c'è che si fa prima che a piedi; durante la settimana non sono ammesse distrazioni, ma la domenica mattina, girando per le città deserte, ritorna anche il piacere di guardarsi intorno dal sellino, abbracciare con lo sguardo persone e luoghi familiari».