



SELEZIONE STAMPA

(A cura dell'Ufficio stampa Uisp)

22-24 ottobre 2011

ARGOMENTI:

- Palermo. Domenica "Every One" in via Roma. Con l'Uisp un impianto sportivo a cielo aperto.
- La morte di Marco Simoncelli. L'addio al "grande bambino".
- Province, no ai tagli Coni. Petrucci: "Avanti così".
- Allarme doping fra i dilettanti. Positivo il 3,6% dei controllati.
- Inchiesta. Le bici nelle città italiane hanno ruote che girano a fatica.
- Inchiesta sullo stadio Juventus Stadium. Presto un altro indagato.
- Maratona di Venezia, l'impresa di Zanardi sulla bicicletta a mano.
- La donna che cammina con le gambe di un robot.
- Brusca frenata su Roma 2020, il governo non trova soldi.
- Business. Il Mago non vale una scappatella. La Virtus rinuncia.

Oggi Save the Children in via Roma palloncini rossi per aiutare i bambini

23 ottobre 2011 — pagina 5 sezione: PALERMO

LA CAMPAGNA globale "Everyone" di Save the Children per combattere la mortalità infantile approda oggi a Palermo. Lo stand della onlus che si dedica all'infanzia nel mondo sarà allestito in via Roma, nell'ambito del "Viaggio del Palloncino Rosso", il tour che porterà in giro per l'Italia proprio un palloncino rosso, simbolo della campagna. La tappa palermitana del tour si inserisce nella "Festa dei diritti" promossa dalla Uisp (Unione italiana sport per tutti), un'iniziativa che mira a promuovere da un lato il diritto alla salute, dicendo basta alla mortalità infantile, dall'altro quello sport per tutti, e vedrà la partecipazione di tantissimi bambini che i volontari di Uisp, a partire dalle 10, coinvolgeranno in attività ludiche e sportive. Attesi diversi rappresentanti delle istituzioni locali, tra cui il presidente della Regione Lombardo, i consiglieri comunali Vincenzo Tanania e Rosario Filoramo, il parlamentare dell'Ars Antonello Cracolici e la responsabile dell'ufficio Assistenza Sociale del Comune di Palermo Maria Cinzia Mantegna. «Confidiamo nel massimo supporto e mobilitazione di tutti - afferma Valerio Neri, direttore generale della onlus Save the Children Italia - in particolare invitiamo a sostenere la campagna fino al 6 novembre donando due euro con un sms al numero 45509 dai tutti i cellulari o chiamando lo stesso numero da rete fissa». Il palloncino da Palermo ripartirà alla volta di Bari e Napoli, dove saranno realizzati eventi con la partecipazione - insieme ai supporter e testimonial della campagna - anche di istituzioni locali e centinaia di bambini. - *a. p.*

LA MORTE DI MARCO SIMONCELLI

Addio grande bambino

di EMANUELA AUDISIO



Marco Simoncelli

I GRANDI RAGAZZI muoiono come piccoli bambini. Sui loro tricicli tecnologici che hanno due ruote e fanno un rumore che non è un canifon. Disarcionati in maniera crudele. Marco, Marchino, Sic, così lo chiamavano gli amici è sdraiato sulla pista di Sepang a faccia in giù.

Come se ci si volesse aggrappare o chiedere pietà: il braccio destro in alto, la gamba sinistra un po' piegata. Senza conoscenza. Proprio lui che in sella si sentiva un po' goffo. Marco che non voleva mai perdere, che rischiava fino all'ultima curva, 1 metro e 91 di irruenza. Il corpo immobile, i riccioli fermi, il casco numero 58 che si sgretola e rotola, il cinturino spezzato come la vita. Frattura delle vertebre cervicali, segno di una gomma sul collo, cuore che va in choc, ferite alla testa e al torace. Così muore un pilota di Motogp: investito, schiacciato, travolto dagli altri, dai fratelli di sport, dal compagno più amato, in una domenica mattina in cui il resto del mondo dorme.

Marco Simoncelli aveva 24 anni. Era un ragazzo, ma lo sono tutti, il motociclismo non è per vecchi. Gli sono passati addosso l'americano Colin Edwards e Valentino Rossi che lo avrebbe colpito in testa con la ruota anteriore. Marco è finito sotto. Due botte da 170 chili l'una. Aveva l'airbag nella tuta, ma il collo non si può proteggere. Sfortuna, non colpa. Quello che in guerra è un fuoco amico. Due incornate a tradimento. Franco Uncini, ora direttore della sicurezza, dice: "Nell'83 ho avuto un incidente simile, ma presi il colpo in testa, i piloti che l'hanno investito non avevano visuale".

Marco in Malesia nel 2008 aveva vinto su Gilera il campionato 250. Marco lì ci teneva a fare bella figura: quando la moto è scivolata via, ha tenuto il gas aperto. Lo ha condannato forse la tecnologia: un mezzo che non ha più aderenza scivola verso l'esterno, il motore perde potenza, ma ora l'elettronica tende a farla rientrare. "Colpa delle gomme troppo dure. I piloti spingono i tecnici a farle durare, ai miei tempi quando si consumavano, verso la fine rallentavamo tutti". Già ma stavolta la gara era all'inizio, secondo giro. E non era sovrappollata: 17 moto.

Forse solo colpa di una passione che era rimasta bambina, anche nella guida, da quando aveva otto anni e correva sulle minimoto. Marco era stato criticato dagli altri, da Lorenzo e da Pedrosa, per il suo stile casinista e sfrontato. Si raccomandavano i commissari prima della gara: fai il bravo. Ma stavolta Marco non c'entra, non ha sbagliato manovra, anzi ha cercato di restare in sella, con il gomito e il ginocchio sull'asfalto, con la moto inclinata.

Valentino Rossi non parla, rientra al box, si mette a piangere, ripete "Oddio", si sfoga, ma resta in silenzio. Una sola riga affidata a twitter: "Era duro in pista, dolce nella vita. Mi mancherà". Non è più il Valentino spensierato, dalla battuta pronta, anche sul dolore, ma un vecchio ragazzo, con gli occhi persi, ormai lacerato dai dubbi e dai sensi di colpa.

L'anno scorso a Misano il giapponese Shoya Tomizawa, 19 anni, morì travolto a 240 km orari dall'italiano Alex De Angelis e dall'inglese Redding. Calpestato anche lui senza fine, quando era indifeso sulla pista. Chissà se Valentino si riprenderà, se tornerà a correre o se penserà che questa è anche la sua fine. Quel qualcosa sotto la sua ruota era Marco. Questa è la sua condanna: essere passato anche lui sul corpo dell'amico, del fratellino che aveva guidato, consigliato, protetto. Cresci qualcuno, ti affezioni anche alle sue irruenze, forse ci vedi anche un pezzo di te, lo vedi faticare per uscire fuori dal gruppo, rischiare troppo per piombare sul traguardo, e poi senza volerlo, lo travolgi. Lo hai spinto a trovare una vita e sei tra quelli che gliela tolgono. Nel momento più importante non puoi fare nulla, non puoi evitare di essere carnefice. È il destino che ti fa travolgere il tuo futuro, quelli che tutti dicono sembra il nuovo Rossi.

Marco era di Riccione, viveva a Coriano, accanto a Rimini, Valentino di Tavullia. Stessa aria, stessa voglia di strappare curve e rettilinei, quel pezzo di Romagna che nel biberon mette benzina. Marco veniva preso in giro: parli come Rossi, hai i riccioli come aveva Rossi, fai lo spiritoso come Rossi. Una fotocopia, che metteva allegria. Un ragazzino che tutti sgridavano, anche alla Honda, come ha detto il vicepresidente, ma per simpatia, per incitarlo a fare meglio, perché puntavano su di lui. L'erede di Rossi. Quel ragazzo che quando si toglieva il casco aveva i capelli arruffati e sudati. E che è morto senza casco, slacciato da un colpo involontario di quello che per lui era più di un fratello.

(24 ottobre 2011)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tweet

promozione valida fino al 31/12

RISPARMIA 500€ SULLA POLIZZA AUTO [Risparmia ora >>>](#) preventivo assicurazioni auto

50 EURO IN REGALO se fai una polizza e porti un amico [la Repubblica](#) [e supermoney](#)

PUBBLICA QUI LA TUA INSERZIONE PPN



Samsung Nexus S 279 €
Media World. Il prezzo è giusto, il risparmio è certo.
www mediaworld.it



Gratta e vinci.
in palio Amarena Fabbri, viaggi e iPad!
Su www.amarenafabbri.com



Linear Assicurazioni
Scopri in pochi clic quanto puoi risparmiare sulla RCAuto
www.Linear.it

Province, no al tagli Coni Petrucci: «Avanti così»

VALERIO PICCIONI

La periferia del Coni si ribella alla cancellazione dei comitati provinciali e chiede un incontro ai vertici: «Ripensateci». Ma il presidente Petrucci ribadisce: «Non si torna indietro». È la cronaca di un sabato di riunioni su quello che è il punto centrale della cura dimagrante che il Coni si è autoimposto in vista della sforbiciata che la Legge di Stabilità effettuerà sui 470 milioni di euro che finanziavano fino a oggi la sua attività.

«Siamo volontari» Ieri i presidenti dei comitati provinciali e regionali si sono riuniti a Milano, a Bologna e a Bari, dopo la decisione del Consiglio Nazionale. Spiega Filippo Grassia, presidente del Coni di Milano: «Sul piano economico il taglio non ha senso: i comitati provinciali spendono 6 milioni, ma ne raccolgono almeno 15». Guglielmo Talento, presidente del Coni di Salerno e componente del Consiglio nazionale dice di aver «appreso del piano dalla stampa» e invita a scegliere altre strade: «Siamo certi che si possa intervenire su tante altre aree di spreco, senza penalizzare il volontariato». Nei documenti c'è anche l'invito a organizzare l'assemblea di tutti i comitati provinciali il 4 novembre a Roma.

«Nessun ripensamento» Ma il presidente non lascia margini: «Non saranno certo le riunioni e le assemblee dei comitati provinciali e regionali a far cambiare un progetto studiato e approfondito dai massimi organismi nazionali del Coni». Per Petrucci non è soltanto una questione di soldi: «Si seguita a equivocare quello che per noi è una concreta attuazione del processo di autoriforma, che non è solo sinonimo di risparmio ma rappresenta anche una convinta volontà politica. Il futuro del Coni in periferia saranno i Comitati Regionali e i delegati provinciali».

Allarme doping fra i dilettanti Positivo il 3,6% dei controllati

Il doping non è un problema che riguarda soltanto gli atleti professionisti, quelli degli sport maggiori che fanno girare più soldi. Alla fine del mese di agosto, infatti, il 3,6% degli atleti sottoposti a controlli antidoping in centinaia di competizioni sportive amatoriali e giovanili è risultato positivo al doping. Un dato per certi versi allarmanti che è stato reso noto ieri dal ministero della Salute, che ha annunciato di aver quasi raddoppiato nel 2011 le risorse a disposizione dei controlli. Fra gli atleti è fra gli uomini che si registra la percentuale più alta di soggetti positivi (4,6%). Tra le discipline, invece, maggiore positività è stata riscontrata nella pesistica e nel culturismo (9,7%), nel ciclismo (4,5%) e negli sport invernali (4,1%). «L'intensificazione dell'azione - ha dichiarato il ministro Fazio - è stata possibile grazie a un aumento delle risorse messe a disposizione dal ministero per vigilare sul doping nello sport: da 1,2 milioni di euro

del 2010, infatti, si è passati a 2 milioni di euro di quest'anno. Questo sforzo, in un momento congiunturale negativo come quello attuale, costituisce un chiaro segnale di attenzione al problema. Lo scorso anno - spiega Fazio - la commissione di vigilanza è stata indirizzata prevalentemente su competizioni sportive dei

Amatori e giovanili Pesistica e culturismo le discipline più a rischio Battuto il ciclismo

settori amatoriali e giovanili di alcune discipline, dove il fenomeno doping è particolarmente diffuso. I risultati dei controlli hanno confermato la necessità di intensificare l'attività di vigilanza sia per creare un effetto di deterrenza all'utilizzo di sostanze vietate per doping ma, soprattutto, per tutelare la salute degli atleti». ♦

SEITEGREEN

LE BICI NELLE CITTÀ ITALIANE HANNO

RUOTE

CHE GIRANO A FATICA

Muoversi usando i pedali resta un'impresa e il confronto con l'estero è impietoso: a Vienna e Monaco ci sono più chilometri ciclabili che in tutti i nostri comuni messi insieme

di Stefano Rodi

Prima, non si sa esattamente in che anno, ha inventato la ruota; moltissimo tempo dopo ha costruito la bicicletta. L'uomo, a volte, è capace di colpi di genio che lascerebbero ben sperare nell'impresa di semplificarsi la vita in questo mondo e, volendo, rendersela anche piacevole. Il problema è che, almeno in Italia, poi si perde letteralmente per strada. In particolare in quelle delle nostre città, molte ancora più a misura di carrozza che di Suv e nelle quali continua inesorabile a circolare (per modo di dire visto che la velocità

media non supera mai i 20 km all'ora) un parco auto che fa invidia al mondo intero: avevamo 501 vetture per abitante nel 1991, oggi ne abbiamo 600. Ci superano solo Usa (760), Lussemburgo (659), Malesia (640) e Australia (610). Ma è nel confronto tra le città dove stacciamo tutti alla grande: a New York ci sono 27 auto ogni 100 abitanti, a Londra 36, a Parigi 45. Roma, caput mundi: 76 ogni 100, come si legge in un rapporto di Legambiente, elaborato con dati Aci, Istat e quelli delle motorizzazioni dei Paesi stranieri. Milano, per far posto alle 800mila vetture che ogni giorno arrivano in città, sacrifica, metro più metro meno, l'equivalente di 2.250 campi di calcio. Hai voglia poi a trovare spazio alle piste ciclabili.

LE CICLABILI NON BASTANO

Pierfrancesco Maran, assessore al traffico e mobilità del Comune di Milano, ha detto di volerci provare e ha annunciato che, oltre ai 75 km di piste già finanziate dalla Moratti, la sua giunta ne ha messe in preventivo altri 100: «Il problema non è però affrontabile soltanto con l'estensione delle piste ciclabili, che restano uno strumento indispensabile, a patto che si snodino effettivamente sui percorsi utili. Bisogna riconvertire l'intera mobilità urbana: è riuscita a farlo Londra, ora dobbiamo provarci anche noi. Per far girare più bici, oltre alle piste dedicate, bisogna fare anche molto altro, ma prima di tutto ridurre il numero delle auto e, con il nuovo Ecopass, contiamo di abbassarlo subito del 20% in centro, e del 5% fuori. Poi ridurre ulteriormente, almeno in alcune aree, i limiti di velocità delle vetture, in modo da rendere meno pericolosa la coesistenza con le bici, e ovviamente potenziare il trasporto pubblico». Se non fossimo soffocati dallo smog cittadino che, alla fine, probabilmente ottunde anche il cervello, si capirebbe che la bici non va vista solo come un "dovere" per abbattere traffico e polveri sottili: potrebbe essere anche un piacere. Lo dice bene David Byrne, nei suoi *Diari della Bicicletta*: «Questo punto di vista, più veloce del camminare, più lento del treno, è diventato la mia finestra panoramica sul mondo». Da

noi resta sprangata e l'orizzonte, anche quello personale, ne risente: pedalare e meditare viaggiano spesso in tandem.

GLI ALTRI POPOLI SUI PEDALI

L'Italia sembrerebbe un Paese disposto a pigiare sui pedali: da noi ci sono circa 30 milioni di biciclette, contro i 35 milioni di auto. Il problema è che restano nelle cantine per buona parte della settimana. Quelli che, secondo uno studio di Ipr, le usano almeno 3-4 volte alla settimana sono solo il 9%, mentre quelli che salgono in sella durante il weekend diventano il 25%, a riprova che affrontare il traffico dei giorni feriali resta un'impresa che compie solo una minoranza di spericolati.

Ma che l'"anticavallo", come Gianni Brera aveva battezzato la bicicletta, meriti di trovare più spazio nelle nostre strade lo evidenziano i risultati di un sondaggio Isfort che mostra come gli italiani, a determinate condizioni, inizierebbero a pedalare molto volentieri: il 26,3% lo farebbe a patto di poter disporre di una vera rete di percorsi ciclabili che attraversa le città; il 15,6% se ci fosse meno traffico e quindi una maggiore sicurezza per la viabilità ciclistica;

un 13,7% se fosse meno scomodo a causa delle lunghe distanze da percorrere.

Nel resto d'Europa le due ruote girano diversamente, anche in Paesi con climi ben più ostili del nostro: in Olanda il 27% degli spostamenti urbani viene effettuato in bicicletta, in Danimarca il 18%, in Svezia il 12,6%. Mediamente in Europa il 9,45% dei tragitti è realizzato in bicicletta. L'Italia ha le ruote sgonfie, con un modesto 3,8% (dati Eurovelo e Isfort).

Vienna e Monaco hanno più piste ciclabili di tutte quelle dei nostri comuni messi insieme. In Danimarca ogni giorno ogni abitante percorre 2,6 km in bici, in Olanda 2,3. In Italia non ci si spinge oltre i 400 metri.

MOTORI SEMPRE ACCESI

Non tutto però dipende dall'indiscutibile accidia della maggioranza delle pubbliche amministrazioni locali nelle scelte di viabilità urbana, giunte fino all'ottusità di ostinarsi a costruire parcheggi a rotazione in punti ben serviti dai mezzi pubblici, incentivando così l'uso dell'auto invece che scoraggiarlo. È però anche una questione culturale: una buona parte del Paese non vuole rinunciare all'auto anche quando potrebbe. Ogni giorno si effettuano 5 milioni di spostamenti in auto solo per accompagnare a scuola i figli, sebbene l'86% delle famiglie abiti a non più di un quarto d'ora a piedi da asilo, elementari, medie o

superiori (in Gran Bretagna il programma bike it per la promozione della bicicletta come mezzo per raggiungere la scuola ha fatto salire in un solo anno il numero degli studenti che si spostano in bici dal 10% al 27%). Sempre nel nostro Paese gli spostamenti motorizzati nel raggio di 2 chilometri sono il 30,8% e in oltre il 50% dei casi una macchina non percorre tragitti superiori ai 5 chilometri. Su queste distanze le biciclette sarebbero assolutamente concorrenziali e, volendo, anche un paio di buone scarpe. Ma gli italiani amano accendere il motore, anche per muoversi a passo d'uomo, e il vecchio slogan "con Api si vola" suona veramente beffardo se si guardano i volti stanchi, malsani o truci, a seconda dei casi, degli automobilisti immobilizzati in coda; quasi sempre soli, molti con telefonino all'orecchio e qualcuno, sempre più spesso, pronto a farsi largo nel traffico a colpi di cric.

Eppur si muove qualcosa anche nelle nostre città: da anni c'è una significativa inversione di tendenza. In 10 anni, dal 1995 al 2005, secondo una ricerca firmata dall'Agenzia per la mobilità e l'ambiente, gli spostamenti giornalieri in bici a Milano sono saliti da 53mila a oltre 132mila, con un incremento superiore al 150%. E in questi ultimi sei anni, grazie anche all'effetto dell'Ecopass, questa curva non ha smesso di salire.

Esempi virtuosi, quasi sempre in centri

medi o piccoli, non mancano: a Reggio Emilia, per esempio, ci sono 34,8 metri ciclabili per abitante, a Modena 28,3 e a Mantova 27,8. Altri mondi, vivibili, e dai quali cercare di imparare qualcosa, rispetto a quelli di Roma e Milano dove, invece, i metri "pedalabili" per abitante sono rispettivamente 2,5 e 1,7. In Italia la strada (ciclabile) da fare è dunque ancora molto lunga, ma non bisogna perdersi d'animo visto che, come ha ricordato lo scrittore inglese Herbert G. Welles, «ogni volta che vedo un adulto in bicicletta

penso che per la razza umana ci sia ancora speranza". E a dare credito a questo auspicio c'è David Hertlihy, storico di Harvard, autore di un monumentale volume sulla storia delle due ruote a pedali, convinto che «finché uomini e donne continueranno ad avere le gambe, continueranno a esistere le biciclette». Forse anche in Italia, Suv permettendo. ←

Inchiesta sullo stadio Presto un altro indagato

L'attenzione dei pm sulle forniture di acciaio non conformi
Giovedì perquisita una ditta del gruppo Marcegaglia a Udine

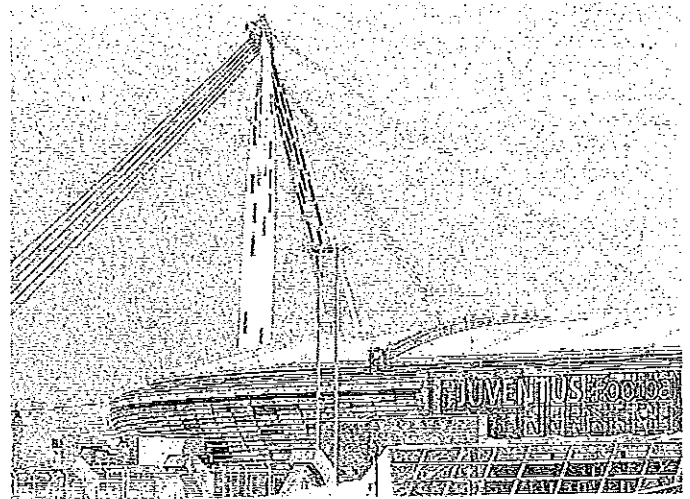
DAL NOSTRO INVIATO
LUIGI PERNA
TORINO

La chiarita sul nuovo e futuristico Juventus Stadium potrebbe essere solo temporanea. L'inchiesta della Procura di Torino è appena agli inizi e presto potrebbe esserci il nome di almeno un altro indagato. Nel decreto di perquisizione firmato dai magistrati torinesi è infatti indicata una persona in via di identificazione, che viene citata in relazione all'ipotesi di frode in commercio, un reato che punisce «chiunque consegna all'acquirente una cosa diversa da quella dichiarata o pattuita». La pena prevista arriva a 2 anni. Ma nel decreto viene contestata l'aggravante del fatto continuato (tra il 2010 e il 2011) che prevede fino al triplo.

Perizia L'attenzione dei pubblici ministeri guidati dal procuratore capo Giancarlo Caselli si è soffermata sul materiale usato per la costruzione del nuovo impianto sorto al posto del Delle Alpi, con gli spettacolari pennoni alti 86 metri. In particolare su una partita di acciaio utilizzata per realizzare la struttura. Secondo l'accusa, la fornitura non sarebbe conforme rispetto

alle indicazioni contenute nell'ordinativo. Insomma, a prescindere dalla rispondenza alle normative europee, ci sarebbe una discrepanza. Ora bisognerà stabilire se questo elemento possa pregiudicare la sicurezza dello stadio. Perciò la Procura ha affidato la perizia a un consulente: il professore Giuseppe Ferro del dipartimento di Ingegneria strutturale del Politecnico di Torino.

Perquisizione L'acciaio in questione sarebbe proveniente da una ditta del gruppo Marcegaglia. Giovedì, durante i sequestri condotti dalla polizia giudiziaria in Piemonte, Veneto e Friuli, è stato perquisito uno stabilimento della società a San Giorgio di Nogaro (Udine). L'inchiesta sul nuovo stadio da 41 mila posti, il cui appalto fu contestato e infine assegnato alle imprese Rosso e Gilardi vicine al gruppo Fiat, sarebbe partita da una denuncia. La Procura non ha però ritenuto necessario il sequestro, dal momento che il reato non è accertato e le indagini possono essere condotte anche a porte aperte. Scelta che ha risparmiato alla Juventus (parte lesa) la necessità di emigrare all'Olimpico e un più grave danno economico, anche in Borsa. D'altra parte i tempi dell'inchiesta



Lo Juventus Stadium è stato inaugurato lo scorso 8 settembre ANSA

non erano compatibili con l'urgenza dello svolgimento delle prossime partite casalinghe: quella odierna contro il Genoa e di martedì con la Fiorentina, «prenotate» da 80 mila tifosi.

Intervento I magistrati hanno tuttavia sollecitato un intervento per la prevenzione del pericolo pubblico (tra le ipotesi di reato c'è il «delitto colposo di danno» in relazione al «crollo di costruzioni»), prendendo atto della decisione di Comune e Prefettura di dichiarare «agibile» l'impianto. La responsabilità se l'è però di fatto assunta la Juven-

tus: la certificazione che le strutture siano a norma e atte a sopportare i carichi è stata fornita dall'ingegnere Luca Garbaccio, a capo dei lavori dello stadio per la «sicurezza». Mentre i direttori Paolo Erbetta e Francesco Ossola, indagati assieme al collaudatore Giovanni Battista Quirico, avevano scritto di non essersi limitati ai certificati dei materiali marcati Ce, «facendo prelevare un gran numero di "talloni" dalle lamiere utilizzate per i manufatti e campioni in sito sia sulle travi portagrandoni che sui pennoni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Maratona di Venezia, l'impresa di Zanardi

La maratona gli è sempre piaciuta. Era pellegrino a Lourdes e si era fatto una promessa: «Ne corro una da guida per un cieco». Poi, nel 2005, una brutta diagnosi: Sla, Sclerosi Laterale Amiotrofica, braccia e gambe che si fermano. Lui no. «Con moglie e due figlie piccole non ci penso nemmeno: si va avanti». Anche con lo sport. E le maratone. La guida però non è lui. Un altro, sempre un po' matto. E senza gambe. Lui è Francesco Canali, 43 anni, giornalista a Parma. L'altro è Alex Zanardi, 45 anni ieri, pilota e sportivo professionista (insieme nella foto). Hanno fatto insieme un'impresa incredibile partecipando

e finendo la Venice Marathon: 42,195 km fra ponti e calli con Alex a trainare con la sua handbike a forza di braccia la carrozzina di Francesco. Arrivo in poco più di due ore. «Sembrava irrealizzabile e ce l'abbiamo fatta, grazie a Francesco per avermi fatto vivere questa avventura», ha detto Zanardi, che ha vinto a Venezia nel 2009 e 2010. «Ho realizzato uno dei miei sogni: grazie a Alex per avermi guidato e a Paolo Barilla per l'aiuto a questa impresa. L'obiettivo? Sensibilizzare sulla Sla», ha spiegato Canali.

Claudio Arrighi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La donna che cammina con le gambe di un robot

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

LONDRA — Ossa d'acciaio e fibra di carbonio: il sogno di tornare a camminare, per chi è costretto alla carrozzella, non è lontanissimo. Amanda Boxtel ha 43 anni e dal 27 febbraio 1992 non riesce più a muoversi autonomamente a causa in un incidente sulle piste da sci del Colorado. Bellissima ragazza australiana, appassionata di sport invernali e di danza, cadde e soffrì di una lesione midollare che la paralizzò per sempre. Oggi Amanda, animatrice della no-profit Challenge Aspen, è la testimonial di una miracolo della tecnologia che esce dai laboratori di Berkeley in California. Proprio nell'ottobre del 2010 fu chiamata a sperimentare l'esoscheletro, uno «scheletro robot» esterno, che consente ai paraplegici di usare gli arti inferiori. In altri termini le «elegs», le gambe elettroniche.

La prova e il lancio andarono benissimo. Al punto che ne fu decisa la commercializzazione, limitata allora agli Stati Uniti. Amanda Boxtel, una laurea alle spalle, ex insegnante di scuole elementari, ha offerto la sua storia, la sua esperienza e il suo volto per portare in Europa, al Salone Internazionale delle Tecnologie di Londra questo straordinario supporto motorio. «Avevo tentato anche un tra-

pianto di cellule staminali in India ma non mi era servito. Quando infilai le elegs sentii il sangue scorrere nelle gambe. Finalmente ero in piedi, mi spostavo, potevo pensare di uscire, di andare al ristorante, di condurre una vita un po' più autonoma. Le mie speranze sono diventate una realtà».

Le «elegs» sono la derivazione di una invenzione militare: l'università di Berkeley aveva lavorato per mettere i marines americani impegnati in territori particolarmente accidentati nella condizione di trasportare con meno fatica carichi superiori ai 60 chili in spalla. L'esercito fu dotato di questo «aiuto» supplementare che dava al soldato la possibilità di camminare meglio, di spingere sui suoi muscoli anche nelle salite più difficili. Si chiamava Hulc, ovvero Human Universal Load Carrier, un portatore di pesi universale. Successivamente fu la Berkeley Bionics a comperare il brevetto e a svilupparlo con l'Università per gli usi civili, immaginandolo come la trasformazione di un sogno in qualcosa di concreto. Di molto concreto e utile. Un piccolo zainetto con batterie agli ioni di litio (sei ore di funzionamento continuo prima della ricarica), due «ossa» leggere in acciaio e carbonio applicate agli arti inferiori, agganciati agli arti inferiori, con sensori che leggono il movimento, due

stampelle: ecco l'esoscheletro che permette alla persona paralizzata di alzarsi dalla carrozzella, di stare in piedi, di muoversi.

«No, non ci credevo, fino a che l'ho testato. Per diciotto anni ero rimasta ferma sulla mia carrozzella ed ero scettica. Poi ho appoggiato i talloni per terra, ho mosso il mio peso in avanti, un passo alla volta. La prima volta che ho camminato ho pianto». Amanda Boxtel nel febbraio 1992 perse il controllo degli sci, «feci una capriola», atterrò pesantemente e «mi resi immediatamente conto che l'incidente era gravissimo». Da disabile non ha smesso di divertirsi: si è dedicata al rafting, ai viaggi in Antartide. Ora, imprenditrice di successo e cofondatrice di un'organizzazione (la Challenge Aspen) che soccorre i paraplegici nella vita quotidiana, è l'ambasciatrice nel mondo delle gambe elettroniche: un robot da centomila dollari. Costa tanto, ma è un sogno che si realizza.

Fabio Cavallera

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Brusca frenata su Roma 2020 il governo non trova i soldi

Servono almeno 5 miliardi, pressing del comitato

FULVIO BIANCHI

ROMA

Ultima riunione martedì 25 a Palazzo Chigi, poi la "commissione compatibilità economica" darà a Gianni Letta, e solo a lui, il suo rapporto nel quale verrà spiegato che sì, l'Olimpiade 2020 sarebbe davvero un ottimo affare per Roma, per lo sviluppo dell'economia e anche per il Pil, ma che adesso ci vogliono le garanzie del governo. Ecco il problema. Questo governo che impegno può mai prendere? I costi del progetto sono stati tagliati drasticamente, quasi dimezzati: un'Olimpiade austera, se non low cost, anche se per ora Berlusconi e Tremonti non hanno dato alcun segnale di interessarsi a Roma 2020. E così una

candidatura che aveva buone, se non ottime, possibilità di rivelarsi vincente il 7 settembre 2013, rischia di finire su un binario morto. I tempi d'altronde sono terribilmente stretti: entro il 15 febbraio 2012 vanno date al Cio tutte le garanzie che gli impegni verranno rispettati. Il rapporto — quello della commissione presieduta dal professor Fortis e che ha nel membro Cio Franco Carraro il coordinatore — verrà tenuto segreto, per rispetto del Parlamento, ma possiamo anticiparne il contenuto. Il costo originale del dossier-Roma, 9 miliardi di euro, molto meno di Londra 2012 (12 miliardi), è stato drasticamente tagliato: 4,4 miliardi in meno perché è lo stesso Carraro, che ha buona memoria, a consigliare la commissione di togliere di mezzo il progetto di una nuova metropolitana, quella che era stata promessa dal comitato promotore di Roma anche nella candidatura per l'edizione 2004, poi finita ad Atene, e che ovviamente mai è stata realizzata (qualche membro Cio potrebbe anche ricordarselo...). Un'opera inutile, che non serve ai Giochi 2020, hanno stabilito quindi i membri della commissione: ma chissà come la prenderà adesso il sin-

daco Gianni Alemanno, che proprio nel 2013 si gioca la poltrona? Comunque, un risparmio di 4,4 miliardi. Mica poco. Ne restano 5 da trovare, e quì le cose si complicano. Il rapporto prima finirà al Parlamento, dove ci si augura (di questi tempi...) una approvazione bipartisan, poi bisognerà reperire i fondi. Due le possibilità, o aumentare le imposte (una tassa olimpica) o tagliare altre spese. «Aumentare le tasse — è stato detto in occasione delle riunioni — è il modo migliore per affossare la candidatura». Seconda ipotesi, la più praticabile: ridurre le spese di altri Grandi Opere. «Magari rinunciando al Ponte dello Stretto»; ha scherzato (scherzato?) un autorevole membro della commissione. I ricavi -

senza spreco di denaro pubblico - sarebbero ingenti, con una significativa crescita del Pil, sottolineerà la commissione. Mario Pescante, senatore Pdl e presidente del comitato promotore, dovrà ora fare

complicata opera di persuasione sul suo governo.

Nel progetto si farà notare inoltre che il Villaggio Olimpico è a costo zero stato perché l'imprenditore che lo costruirà potrà poi vendere migliaia di appartamenti. A spese di privati potrebbero essere anche i lavori per l'aeroporto di Fiumicino. Per di più, come ha fatto notare anche Giovanni Petrucci, il 70 per cento delle strutture sportive sono già pronte. Un vantaggio notevole rispetto alle rivali. I bookmakers danno sempre favorita Roma: ma qualcuno, adesso, dovrà dirlo a Tremonti. E il tempo stringe.

Il Mago non vale una scappatella La Virtus rinuncia

l'Unità

SABATO
22 OTTOBRE
2011

Dopo le proteste dell'Opus Day il presidente Toti fa saltare l'accordo col sito di infedeltà. E così Bargnani si allontana...

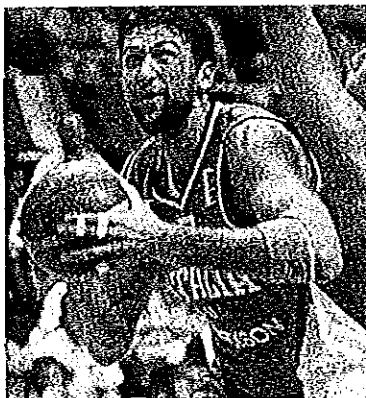
SIMONE DI STEFANO

sidistef@gmail.com

Quando Roma disse no allo sponsor "adultero". Alla fine è saltata l'operazione che doveva portare sulle maglie della Virtus il logo dell'agenzia canadese per incontri extraconiugali Ashley Madison. Dopo un incontro tra il presidente Claudio Toti e il sindaco di Roma, Gianni Alemanno, con molte probabilità («sono stati fatti importanti passi avanti», ha detto Toti), a sponsorizzare la prima squadra di basket della capitale sarà l'azienda municipalizzata Acea Spa. Notizia che arriva poche ore dopo il no alla Ashley Madison. Decisivo anche il «non possumus» dell'Opus Dei, che per voce del monsignor Flavio Capucci aveva bollato l'iniziativa come «una follia, un tradimento dei valori e dell'identità di questo sport». Difficile però che l'Acea riesca a garantire gli 1,5 milioni di euro all'anno per quattro stagioni promessi dai canadesi, soldi che sarebbero serviti a Toti per riportare nella capitale (complice il lock-out in Nba) il cestista dei Toronto Raptors Andrea Bargnani: «Vogliamo continuare la nostra attività sportiva e imprenditoriale - ha dichiarato ieri il patron della Virtus Roma - nel rispetto dei nostri principi. Non ho subito nessuna pressione, ma di fronte a offerte importanti occorre fare le giuste valutazioni. Spero che le altre aziende che si stanno rivolgendo a Ashley Madison ricevano anche loro la stessa cassa di risonanza dalla stampa».

Dunque niente "Ashley Madison Roma" (ma "Acea Roma"), poi nella logica del "bene o male purché se ne parli", il sito canadese la pubblicità se l'è fatta eccome, e grätis. Esultano i puristi, che fanno notare come Roma sia stata la prima squadra di basket ad aver promosso un codice etico in Italia. Per i quali non sta bene portare sulle maglie il logo di una ditta che vende "corni", anche perché poi siamo a un tiro dal Vaticano e certe cose meglio non dirle. A rilanciare ci pensano i tifosi sul web: «La potenza del vaticano è im-

Foto di Petr David Josek/Ag



Il Mago Andrea Bargnani in Nazionale

barazzante, hanno appena sussurrato e Toti ha chinato il capo per non finire sul rogo», uno dei commenti meno duri degli utenti.

«La vita è breve, concediti un'avventura», lo slogan dell'azienda canadese, la cui risposta alla "bolla capitolina" è affidata al presidente del sito, Noel Biderman: «Più di ogni altra cosa, sono dispiaciuto per i tifosi della Virtus Roma che hanno visto sfumare l'occasione di avere il Mago in squadra. Ma auguriamo ugualmente alla squadra e soprattutto ai tifosi il meglio per la nuova stagione. Ci tengo a ribadire che con il nostro sito non facciamo niente di male. Il tradimento esisteva anche prima, offriamo solo una piattaforma di comunicazione. A questo punto, spero che Toti non associ il nome della Virtus Roma a marchi di alcolici, sigarette o scommesse». Per non parlare dei giornali di gossip, pieni di scappatelle tra giocatori, ma in quel caso l'etica lascia il campo all'ipocrisia. Biderman la butta sull'ironia: «Mi auguro che la Virtus Roma vinca per i suoi tifosi. In caso contrario, potrebbe causare loro molta frustrazione e, si sa, la frustrazione aumenta le avventure extra coniugali. Chissà che per compensare, alla fine, non saranno i tifosi stessi a fare un salto sul nostro sito. Sarebbe uno smacco per la Virtus». Alla fine a pagare il Mago saranno, in parte, le tasche dei contribuenti. Sperando che lo smacco non arrivi in forma di bolletta. ♦