

1. Isole

Amos Cardia, Sardinia Divide; Stefano La Sala, Trail del Barocco Siciliano (TDB)

Amos Cardia, Sardinia Divide

Amos Cardia è il proprietario e direttore di Sardinia Biking, un'azienda che opera nel cicloturismo, molto conosciuta per il Sardinia Divide, il più longevo evento di bikepacking della regione. Dal 2016 a oggi, ha già attraversato tutta l'isola con una serie di percorsi che si intersecano in diverse direzioni: da est a ovest e da nord a sud. Inoltre, i punti di partenza e arrivo sono cambiati ogni anno. Molto probabilmente, organizzerà le prossime edizioni del Sardinia Divide con nuove prospettive geografiche e creative, ma anche i vecchi tragitti rimangono comunque percorribili.

- **Tempo e luogo:** nato nel 1975 a Sinnai, provincia di Cagliari, Sardegna, vive a Correggio, provincia di Reggio Emilia, Emilia-Romagna.
- **Studio, lavoro, attività:** guida cicloturistica ed escursionistica e operatore culturale per Sardinia Biking, con cui pubblica libri e fornisce consulenza circa il turismo sostenibile su un'isola. Inoltre, gestisce TranSardinia, un lungo percorso di mountain bike che esiste dal 2005.
- **Biciclette:** una Surly Ogre con cambio Rohloff e una Giant XTC.

“Quindi una storia fantastica di un’isola vera, utile a descrivere in qualche misura anche il vissuto spirituale di molte e molti di noi, inevitabilmente condizionato dalle vicende dei nostri territori”.

– Sono un po’ confuso: tu gestisci sia la TranSardinia che il Sardinia Divide. Che differenza c’è tra i due eventi?

– Sono due tour diversi. La TranSardinia attraversa la Sardegna da nord a sud, con due percorsi possibili: a est, da Olbia a Cagliari, oppure a ovest, da Alghero a Cagliari [le tre città principali dell’isola, rispettivamente a nord-est, a sud e a nord-ovest].

La versione a est è quella nata prima e risale al 2005, per iniziativa di Giorgio Pupillo, un biker sardo che aveva casa sia a Cagliari che a Olbia, che dunque ebbe quest’idea di congiungerle con un percorso in sette tappe attraverso le montagne.

La versione a ovest si aggiunge nel 2008, creata da me, perché ero rimasto affascinato dalla prima versione a est e intuivo che anche la parte ovest della Sardegna si sarebbe prestata molto bene a un tour di quel tipo.

Di anno in anno, molte e molti biker da tutto il mondo continuano a percorrere la TranSardinia, con varie formule di assistenza, da quella full optional, con trasporto bagagli, guida, pranzi al sacco e altri servizi, alla totale autonomia, avendo a disposizione soltanto la traccia GPX e i waypoint.

Il Sardinia Divide non c'entra niente con la TranSardinia. Nasce molto più tardi, nel 2016, come tour breve (appena tre giorni contro i sette giorni della TranSardinia) per attraversare, sì, la Sardegna, ma non da nord a sud, bensì da ovest a est. Un'altra differenza fondamentale è la numerosità del gruppo: il Sardinia Divide ha avuto edizioni anche da quaranta partecipanti per volta, mentre per la TranSardinia sono possibili soltanto piccoli gruppi di una decina di persone al massimo, perché le strutture ricettive nelle montagne, specie della parte est, sono molto piccole e hanno pochi posti letto.

– Di solito, quando si organizza un evento del genere, si rimane su un unico percorso, anche se lo si modifica di anno in anno. Tu segui una logica diversa: ogni anno scegli un nuovo punto di partenza e di arrivo, attraversando l'isola in diverse direzioni. Cosa c'è dietro questa idea?

– Questo vale solo per il Sardinia Divide, non per la TranSardinia, che invece ha sempre lo stesso percorso, a parte qualche aggiornamento per cause di forza maggiore.

Con il Sardinia Divide, dopo aver creato cinque traversate da ovest a est, dal 2016 al 2020, dal 2021 abbiamo inaugurato delle traversate da nord verso sud, ma in zone diverse da quelle della TranSardinia. Nel Sardinia Divide la causa del cambiamento di itinerario è la fedeltà di chi partecipa: quasi tutte le persone sono sarde e si iscrivono ogni anno per sperimentare una nuova traversata e ritrovarci le amiche e gli ami-

ci. Se l'itinerario restasse sempre lo stesso, non sarebbero invogliate a partecipare, dato che lo conoscono già.

Nel 2024, abbiamo concluso anche la traversata nord-sud, che ha richiesto ben quattro anni (la Sardegna è molto più lunga che larga).

Per il 2025 non ci resta che riprendere le trasversali ovest-est, con itinerari in parte nuovi, perché sono passati quasi dieci anni. Nel frattempo, il territorio della Sardegna è cambiato, con nuove strade, sentieri, coltivazioni, impianti boschivi, recinzioni, strutture ricettive e così via.

– Le isole si sono sempre distinte per la propria autonomia e, di conseguenza, per una libertà maggiore rispetto ai territori continentali. Lo stesso si può dire per le montagne. Quanto si riscontra questo in Sardegna e nel suo bikepacking? D'altronde, la libertà è proprio ciò che i ciclisti cercano.

– Ciò che dici in merito all'autonomia e alla libertà delle isole, secondo me, va precisato meglio. Trovo che la Sardegna partecipi ai meccanismi del regolamento statale quanto le regioni della penisola. Anzi, per alcuni aspetti, è coinvolta in misura ancora maggiore, per esempio con le basi militari e con le grandi centrali eoliche e fotovoltaiche [conversione della luce in elettricità] imposte senza aver accertato il favore della popolazione.

La tua opinione può essere vero per la Corsica [grande isola francese limitrofa], in cui esiste un diffuso senso di alterità rispetto allo stato francese. Infatti, nelle campagne e nelle

montagne corse non vedi quasi mai sventolare una bandiera francese, mentre in Sardegna la presenza del tricolore italiano è continua, persino nelle bandierine delle feste religiose dei paesi, nei banchetti dei fruttivendoli lungo le strade, anche se sono produzioni locali sarde, e negli agriturismi delle montagne. Lo capisci anche dal tifo calcistico: in Sardegna il tifo per la nazionale italiana è diffuso quanto nelle altre regioni d'Italia, non meno.

La relativa libertà della quale si può godere nelle montagne della Sardegna è da ricondurre piuttosto alla sua bassa densità di popolazione, al fatto che quindi tante aree sono isolate ed è improbabile essere soggetti a controlli.

Questa per il bikepacking può essere una situazione favorevole, specie per i bivacchi. Ma resta il fatto che la viabilità nelle montagne sarde è molto spesso discontinua, dunque occorrono buone competenze per riuscire a completare certe traversate.

Il favore verso chi pratica il bikepacking varia a seconda della zona e anche dell'azienda: ci sono aree in cui la proprietà è tollerante per il passaggio di ciclisti e di cicliste e altre in cui non siamo minimamente graditi e bisogna fare molta attenzione.

— Ho appena acquistato un libro dal titolo “Storie fantastiche di isole vere” scritto da Ernesto Franco, un autore di Genova, e pubblicato da Einaudi nel 2024. Vi sono venti capitoli su diverse isole, grandi e piccolo, ma non sulla Sardegna. C'è una storia fantastica, in bici oppure no, che

puoi raccontarci sulla tua isola? O forse una storia vera, ma incredibile?

— “Passavamo sulla terra leggeri come acqua”, disse Antonio Setzu, “come acqua che scorre, salta, giù dalla conca piena della fonte, scivola e serpeggia fra muschi e felci, fino alle radici delle sughere e dei mandorli o scende scivolando sulle pietre, per i monti e i colli fino al piano, dai torrenti al fiume, a farsi lenta verso le paludi e il mare, chiamata in vapore dal sole a diventare nube dominata dai venti e pioggia benedetta”.

Queste righe sono una piccola parte di un capolavoro della letteratura sarda [“Passavamo sulla terra leggeri” di Sergio Atzeni, pubblicato postumo nel 1996, la nuova edizione è da Salerio, 2023] che racconta una storia fantastica dei tempi in cui le bici ancora non esistevano e, al contempo, rappresenta una percezione della Sardegna vissuta da tante persone. Quindi una storia fantastica di un’isola vera, utile a descrivere, in qualche misura, anche il vissuto spirituale di molte e molti di noi, inevitabilmente condizionato dalle vicende dei nostri territori.

— Tu hai anche pubblicato diversi libri sul cicloturismo in Sardegna. Puoi dare dei consigli a chi sta pensando di fare lo stesso? Suppongo saranno utili anche a chiunque voglia iniziare qualcosa di nuovo.

— In vent’anni ho lavorato a decine di libri, compresi quelli dedicati al cicloturismo e al bikepacking [fra questi l’ultimo è “My land MTB non stop e Belvì Trail” con Rita Serra, 2020].

Mi risulta difficile dare consigli, molto dipende dalla situazione di partenza, se chi sta pensando di fare lo stesso ha già delle competenze editoriali, da quali risorse ha, da quali sono i suoi obiettivi e così via.

Quindi, facendo soltanto un discorso generale, a partire dalla mia esperienza, consiglio di leggere tanto, specialmente ciò che ci riesce difficile. Consiglio anche di ascoltare tanto chi è più brava(o) di noi e non ci dà sempre ragione.

24 giugno 2024

Stefano La Sala, Trail del Barocco Siciliano

Stefano La Sala è un esperto di ciclismo con più di trent'anni di esperienza. Le sue competenze professionali gli hanno permesso di organizzare il primo Trail del Barocco (TDB) nel 2023, insieme ai suoi amici dell'ASD Quasi Bikers. Il percorso attraversa i cosiddetti "siti barocchi" della Val di Noto, a sud della regione. È conosciuti per i numerosi edifici costruiti secondo lo stile del barocco siciliano, nel diciassettesimo e diciottesimo secolo, sotto la dominazione dell'Impero spagnolo (1492–1976).

- **Tempo e luogo:** nato nel 1976 a Siracusa, Sicilia, vive a Milano, Lombardia.
- **Studio, lavoro, attività:** direttore sportivo e tecnico della Federazione Ciclistica Italiana (FCI) dal 1994 e direttore delle gare di ciclismo su pista dal 2021. È anche segretario del Comitato Provinciale di Federciclismo di Siracusa (CP FCI SR). La loro seconda attività più importante di Quasi Bikers è il Trofeo Up-Hill Cantine Pupillo (presso Azienda Agricola Pupillo) in novembre.
- **Biciclette:** una Salsa Spearfish e una Marin Nicasio.

“Nel Sud Italia, la Sicilia è sempre stata un faro per tutte le discipline ciclistiche, non solo gravel, tenendo testa spesso alle regioni del Nord Italia più blasonate per il ciclismo”.

– Nella musica si parla della “sindrome da secondo album”, riferendosi al tentativo degli artisti di replicare il successo del primo. Tuttavia, il terzo album è ancora più importante. La seconda edizione del TDB ha avuto successo? Cosa ti spaventa della prossima edizione?

– Ha confermato il successo della prima edizione del 2023. Abbiamo tenuto conto delle criticità emerse al debutto e abbiamo provato a migliorare alcuni aspetti. Il risultato è stato una partecipazione triplicata. Tante promesse di ritorno l’anno successivo da parte dei partecipanti.

È vero che la terza edizione, così come le successive, sarà ulteriormente sfidante per noi proporre un programma con dei contenuti allettanti. Riteniamo di avere idee e risorse a sufficienza per far sì che il gradimento possa essere sempre alto.

– In un’altra intervista hai detto: “L’obiettivo era far attraversare cittadine barocche e non barocche...”.

Ti chiedo di guidarci attraverso quei posti della Sicilia che in pochi conoscono. Perché li avete scelti?

– La varietà del nostro territorio è una risorsa notevole per noi. Questo ci consente di spaziare su tracciati molto diversificati, ma anche di mantenere un denominatore comune.

Ragion per cui, a dei capisaldi come Siracusa per il prologo ciclo-fotografico [chiedono ai partecipanti di fare foto], seguono Palazzolo Acreide, uno dei “borghi più belli d’Italia” con i suoi siti patrimonio dell’UNESCO e la gastronomia con presidio Slow Food (salsiccia di Palazzolo Acreide), e Noto, capitale del Barocco e sede del Velodromo di Noto Cinelli, che è anche una delle più belle strutture sportive d’Italia.

Alterniamo comuni e borghi anche non prettamente barocchi, come Canicattini Bagni o Sortino, a località balneari rinomate, come Fontane Bianche o Plemmirio, e a riserve naturali, come quelle di Pantalica o quella delle Saline del Ciane. Ci piace quindi attraversare paesaggi in grado di soddisfare chiunque.

– Vi sono almeno due questioni controverse circa il bikepacking in Sicilia: poche strade adatte al gravel e meteo imprevedibile (le alluvioni, ad esempio, possono erodere il terreno). Quali altri ostacoli naturali si trovano in Sicilia? E come possono essere superati dai ciclisti?

– La scarsità di sentieri gravel è dettata più dall’eccessiva specializzazione delle moderne mountain bike che da altro.

In Sicilia, come in altre regioni del Sud Italia, la pratica del gravel sta arrivando in ritardo. Al momento sono più i gravelisti non residenti che vengono a visitare l’isola che quelli autoctoni, dediti prevalentemente alla MTB. Fra questi solo

i più anziani ricordano che le prime mountain bike di fine anni Ottanta e Novanta non erano niente di più (se non di meno in caso di MTB rigide) di una gravel di oggi. Pertanto, crediamo che sia solo una questione di tempo: i sentieri saranno apprezzati sempre più anche in gravel e non solo in mountain bike.

Le alluvioni, in Sicilia come nel resto del mondo, sono eventi scarsamente prevedibili, in grado di devastare un territorio modificandolo in modo talvolta irreversibile. Ne abbiamo fatto le spese con il TDB 2023. Ma abbiamo dimostrato una grande forza di reazione nell'approntare le necessarie alternative. Ci auguriamo di non imbatterci in altri eventi simili in futuro, ma siamo pronti a dare del nostro meglio per far fronte a ogni tipo di imprevisto.

La zona sudorientale della Sicilia detiene caratteristiche meravigliose per la pratica del gravel e del bikepacking, grazie a sentieri di ogni difficoltà, pendenza, fondo, unitamente a strutture ricettive e cultura enogastronomica in grado di allietare ogni appassionato della disciplina e di fornire un turismo destagionalizzato.

Per quella che è la nostra esperienza, consigliamo vivamente l'utilizzo di bici gravel con pneumatici di sezione generosa, oltre i 40 mm di larghezza, per poter godere appieno dei nostri sentieri.

– Un'altra domanda è il distacco dalla penisola. Tuttavia, i dati circa l'evento dimostrano che i partecipanti non ne sono spaventati. Sono venuti tutti sia dal Nord che dal Centro Italia, tranne che dal Lazio! Secondo te è giusto

così o c'è bisogno di cambiare qualcosa? Cosa si dovrebbe fare per attirare i vostri vicini del Sud Italia?

— Fortunatamente gli appassionati delle regioni più a Nord non si sono fatti scoraggiare dalla lontananza e, attratti dalla nostra offerta, che comprende anche il trasporto bici tramite un nostro partner, ci hanno raggiunti per il TDB. Quest'anno abbiamo avuto partecipanti da otto regioni italiane e questo ci rende orgogliosi.

Dalla Toscana in giù, rappresentiamo un'eccezione nel panorama gravel del Sud Italia, dove questa pratica stenta ad affermarsi. La Sicilia è sempre stata un faro per tutte le discipline ciclistiche, non solo gravel, tenendo testa spesso alle regioni nel Nord Italia più blasonate per il ciclismo. Questo grazie a una grande e longeva tradizione e alla presenza di tecnici competenti e ciclisti appassionati. La pratica del ciclocross, parente agonistico del gravel, lo conferma.

Ragion per cui, riteniamo che questa nuova disciplina di gravel avrà un notevole incremento anche nelle regioni limitrofe nel volgere di pochi anni.

— Nell'arte, il termine “barocco” non è usato solo in ambito architettonico, ma significa anche “il picco della creatività”. Parlaci del tuo picco creativo.

— Se il barocco rappresenta la creatività, questa è ben rappresentata dalla nostra associazione, l'ASD Quasi Bikers. Il nostro nome descrive, in primis, la nostra passione e la nostra volontà di abbracciare il mondo della bicicletta a 360 gradi.

Infatti, partendo dalla mountain bike, siamo arrivati a occuparci anche di ciclismo su strada, su pista e di mobilità sostenibile. I nostri iscritti e soci non sono solo escursionisti e ciclisti urbani, ma anche atleti che competono nelle più svariate discipline agonistiche. Questo ci ha portato a esplorare anche il settore del gravel e del bikepacking e a essere degli autentici pionieri di tale disciplina in Sicilia. Ecco perché questo sodalizio è un motivo di pregio e orgoglio per me e per coloro che l'hanno fondato e alimentato. L'organizzazione del TDB è in continuo affinamento.

L'egida della FCI ha significato un notevole passo avanti in termini di prestigio, credibilità e attenzione ai particolari. La nostra idea ha suscitato curiosità e voglia di imitazione in altre associazioni, per le quali ci mettiamo a disposizione per qualsiasi tipo di aiuto o collaborazione.

20 luglio 2024