

Strada nazionale Bellinzona-Locarno:

## ci si orienta sull'auto-regolazione del traffico

La presentazione del progetto USTRA e le rispettive prese di posizione del TCS e ACS, a pagina 77.

# Grazie di tutto!

Il 2021 è stato un anno simbolico per il TCS, insieme abbiamo festeggiato i 125 anni di storia del club, i 20 anni del Centro tecnico di Rivera ma anche importanti traguardi del nostro personale, con due «storici» pensionamenti.

**L**o scorso dicembre, con grande orgoglio, la Sezione Ticino ha brindato al «secondo pensionamento» di Milton Lafranca e Franco Masci, rispettivamente 81 e 80 anni, e maestri conducenti da oltre 50. La

Sezione Ticino desidera ringraziare entrambi per la dedizione, il forte senso di attaccamento al club e l'impegno profuso nell'importante ambito della formazione dei conducenti e della sicurezza stradale. Un caloroso ringrazia-

mento va inoltre a Francesco Gallera e Sheila Parisi, che nonostante la giovane età, 35 anni lui e 34 lei, festeggiano i due lustri di servizio al TCS di Rivera.

Milton Lafranca e Franco Masci con il simbolico riconoscimento del TCS



**Franco e Milton, prima di lasciarvi al secondo e meritato pensionamento, vi chiediamo se poteste condividere con noi un ricordo o aneddoto del vostro percorso professionale.**

**Franco Masci:** Ho tanti bei ricordi del mio lavoro e del TCS, ad esempio le ore di discussione al telefono con Milton per migliorare i programmi e trasmettere più facilmente le nozioni agli allievi; un rapporto il nostro, ancor prima che professionale, di grande amicizia. Quello che posso dire è che in tutti questi anni, non c'è stato giorno durante il quale sono andato a fare scuola guida malvo-

lentero. La passione ha sicuramente giocato un ruolo fondamentale, ancora oggi mi piace seguire tutte le ultime novità in materia di mobilità.

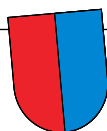
**Milton Lafranca:** Ricordo con piacere le prime fasi della mia collaborazione con il TCS. Renato Gazzola, circa 40 anni fa, mi chiamò dicendo: «Milton, che ne dici se facessimo una scuola per istruttori?». Nei mesi a seguire, partendo da zero e seguendo le direttive del club, sviluppai un programma per aspiranti istruttori. È stata un'esperienza molto impegnativa, perché insegnavo anche nei fine settimana, ma allo stesso tempo una delle più appaganti. Successivamente, sempre su input di Renato Gazzola, feci un corso di guida sulla neve in Svizzera interna, che ci portò poco dopo a realizzare il medesimo corso qui da noi sulla pista di Ambri. Sono stati anni di grandi soddisfazioni!

**Cosa è cambiato da quando avete iniziato a oggi?**

**Franco Masci:** Ho cominciato nel 1972, ormai 50 anni fa, sono molti gli aspetti che sono cambiati. Penso ad esempio al sistema ABS, ai tempi non esisteva sulle automobili. Ricordo quando durante le

lezioni di guida facevo provare la frenata d'emergenza ai miei allievi, le prime volte capitava che frenavano così forte da far stridere gli pneumatici sull'asfalto. Ci prendevamo qualche rischio per far capire loro come funzionava la frenata, oggi i sistemi di sicurezza e assistenza alla guida, fortunatamente, sono migliorati molto. Credo inoltre che di questi tempi, i ragazzi abbiano molta meno pazienza rispetto al passato, tutti hanno fretta di fare l'esame, con meno ore di lezione alle spalle.

**Milton Lafranca:** Circa 40 anni fa, a Cossonay, partecipai alla prima giornata di un corso di guida dedicato a ragazzi di 16-17 anni. Era un corso che dava un'infarinatura sugli aspetti di teoria della circolazione e serviva soprattutto per avere un primo approccio al volante. Sulla base di quel primo corso, svilupparammo quello che oggi chiamiamo «Junior Driving», una settimana di formazione approfondita in Leventina, presso il Villaggio Vacanza di Scruengo, finalizzata a superare l'esame teorico della patente. Questa credo sia stata una delle principali evoluzioni da ieri a oggi al TCS, che mi rende particolarmente orgoglioso.



TCS SEZIONE  
TICINO

#### Impressum

Bollettino ufficiale dei Soci TCS,  
Sezione Ticino

**Tiratura** 84 000 copie  
**Edizioni** 10 volte all'anno  
**Redazione** Marco Colandrea  
**Layout** Sara Bönzli (TCS)

**Inserzioni** TCS Sezione Ticino  
CP 581, 6802 Rivera  
sezioneTI@tcs.ch

**Stampa** Swissprinters AG  
Brühlstrasse 5  
4800 Zofingen

#### Punto di contatto

**via alla Chiesa 10, 6802 Rivera**

Societariato e prodotti TCS, corsi e scuola guida, collaudi e controlli tecnici.

**Per il viaggio:** ViaCard, Bollo ecologico (D), Telepass (I, F, E, P), Patente internazionale, Vignetta autostradale per CH e Austria, info e pagamenti Pedemontana

Telefono 091 935 91 35, Fax 091 935 91 20  
sezioneTI@tcs.ch, www.tcs-ticino.ch



Strada nazionale Bellinzona-Locarno:

## un nuovo sistema intelligente di autoregolazione del traffico

In attesa della realizzazione del nuovo collegamento autostradale A2-A13 - che in base ai piani sarà attivo dal 2044 - USTRA intende gestire adeguatamente le esigenze regionali di viabilità tra Bellinzona e Locarno durante i prossimi 20-25 anni, implementando alcune migliorie sulla Strada nazionale N13, che collega Quartino a Cadenazzo. Tra le misure previste, volte a favorire i flussi e i tempi di percorrenza, un sistema di gestione «intelligente» del traffico basato sull'autoregolazione. In questa edizione, vi presentiamo in anteprima il progetto dell'USTRA e la presa di posizione in merito da parte del TCS e ACS.

### Il progetto USTRA

Dal 1° gennaio 2020 la strada esistente tra Bellinzona Sud - Locarno - Ascona S. Materno è entrata a far parte della rete delle Strade nazionali e nelle competenze dell'Ufficio federale delle strade (USTRA). Con essa, USTRA ha pure rilevato gli studi allestiti dal Cantone Ticino sul futuro nuovo collegamento A2-A13, la cui realizzazione sarà finanziata tramite il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). Nell'attesa di veder concretizzato il nuovo collegamento, USTRA intende adottare a corto termine delle misure sulla strada esistente per garantire una viabilità accettabile e la sicurezza di tutta l'utenza. Considerato che una modifica dell'infrastruttura non è ipotizzabile a causa dell'importante urbanizzazione del comparto e dei tempi procedurali lunghi, la misura deve quindi poter essere implementata in tempi relativamente brevi e garantire condizio-

ni migliori per tutti. In sostanza si vuole favorire la riduzione dei tempi di percorrenza e dei congestionamenti, come pure migliorare le condizioni di sicurezza per pedoni e ciclisti.

Senza alcun intervento sulla gestione del traffico, lo status quo è purtroppo solo destinato a peggiorare ulteriormente negli anni. Rispetto alla soluzione proposta dal Dipartimento del Territorio del Cantone Ticino, respinta in votazione popolare nel 2019, il nuovo impianto di gestione del traffico che USTRA sta sviluppando con il sostegno di ricercatori e specialisti, si prefigge di affrontare il problema con una prospettiva più ampia e innovativa. Oltre a considerare l'asse stradale da Bellinzona sud a Riazzino nel suo complesso, applica infatti nuove tecnologie in un settore tuttora in evoluzione e dalle prospettive incoraggianti.

Nel contesto attuale la gestione della viabilità mediante un ambizioso sistema

di calcolo «intelligente», basato sull'autoregolazione appare la soluzione più efficace ed opportuna. Grazie al rilevamento istantaneo dei movimenti veicolari (p.es tramite videocamere, sensori e la raccolta dei dati trasmessi dai veicoli in circolazione FCD Floating Car Data), tale sistema è in grado di attribuire la priorità e la durata di passaggio per ogni vettore e direzione di traffico nell'ottica di ottenere il miglior risultato per ogni utente. Ma cosa differenzia l'autoregolazione dalla regolazione tradizionale? La regolazione semaforica tradizionale considera scenari di gestione predefiniti sulla base dell'analisi dei flussi medi



**MARCO FIORONI,**  
capo filiale USTRA  
Bellinzona



rilevati in diversi momenti della giornata e della loro compatibilità. Questo metodo determina per quali corsie il semaforo deve essere verde in maniera simultanea o in successione e per quanto tempo. Tale gestione presenta dei limiti in quanto si basa su ipotesi di carico predefinite e non considera le possibili variabili legate alla tipologia di traffico, alla sua evoluzione e alla presenza di perturbazioni o eventi particolari.

A differenza di questo approccio, l'autoregolazione non utilizza scenari di gestione predefiniti ma adegua in tempo reale la gestione dei nodi all'effettiva domanda. Grazie alla sorveglianza e al monitoraggio regolare delle condizioni di viabilità e degli spostamenti veicolari, il sistema può anticipare l'arrivo dei veicoli ad un nodo e quindi gestire in tempo reale la disponibilità di verde. Questa metodica riduce al minimo i tempi di attesa e il numero di veicoli che devono fermarsi o aspettare al semaforo, ottimizzando in maniera flessibile le potenzialità dell'infrastruttura.

Un test pilota è stato realizzato con successo nel 2020 a Lucerna. Nel periodo di prova è stato dimostrato come l'autoregolazione migliori sensibilmente la capacità complessiva del sistema, i tempi di attesa e la sicurezza di tutti gli utenti. Sulla base di questa esperienza, la Città di Lucerna ha deciso di mantenere l'autoregolazione lungo la tratta in oggetto e di valutare l'estensione anche ad altri nodi ed assi strategici della città.

Un secondo test è stato realizzato di recente a Wetzikon (periferia di Zurigo) lungo una tratta urbana molto trafficata, con lo scopo di verificare se l'autoregolazione possa essere una valida alternativa nelle scelte future di regolazione del traffico. Il test ha dimostrato che con tale sistema è possibile migliorare la puntualità dei mezzi pubblici, accorciare il tempo di attesa dei pedoni e ridurre i tempi di viaggio di automobilisti e ciclisti. Pertanto, questo innovativo sistema di gestione verrà considerato nella soluzione definitiva da implementare.

Sulla base di queste incoraggianti esperienze e considerazioni, USTRA si sta orientando alla realizzazione entro pochi anni di questo promettente sistema di gestione del traffico che, anche se non potrà risolvere del tutto la situazione di

congestionamento attuale, permetterà di superare al meglio il periodo che ancora manca alla messa in servizio nel nuovo collegamento autostradale.



## La posizione dell'ACS



**GIACOMO GARZOLI**  
presidente ACS Sezione Ticino

### Qual è la posizione della vostra associazione; cosa vi ha convinto a sostenere il progetto?

La nostra associazione è sempre stata favorevole al progetto semaforico sul Piano di Magadino. Gli esperti ci hanno infatti dimostrato una gestione più razionale dell'intenso traffico nei punti più critici della tratta Locarno-Bellinzona. Non si tratta certo di una soluzione al problema, ma di una agevolazione più che necessaria a favore degli automobilisti.

### In quale modo questo nuovo progetto si differenzia da quello respinto dal popolo in votazione nel maggio 2019?

Il nuovo progetto prevede una modifica dell'attuale tracciato, togliendo le attuali rotonde. Inoltre sarà implementato un sistema di rilevamento del traffico immediato tramite GPS, già implementato con successo in alcuni progetti al Nord delle Alpi. Si tratta pertanto di un

sistema in grado di ulteriormente adattarsi ai volumi di traffico, e quindi di gestire in modo più mirato i momenti critici di attesa, ottimizzando le tempistiche di percorrenza.

### Non vi è il rischio che se questa soluzione dovesse funzionare, rallenterebbe o sostituirebbe la realizzazione del collegamento veloce A2-A13?

Non deve essere così, e non può nemmeno essere così. Come detto il problema dell'intensità del traffico non verrebbe risolto. Le statistiche parlano chiaro, ed entrambe le regioni, Locarnese e Bellinzonese, meritano la giusta considerazione focalizzando su un concetto di mobilità all'altezza delle loro potenzialità e soprattutto in linea con quanto accade nel resto della Svizzera, dove di certo non si lesinano gli sforzi, anche di carattere finanziario, per garantire condizioni quadro ottimali a vantaggio di una maggiore libertà di movimento.

### Avete altre osservazioni?

È per noi comunque essenziale sottolineare che il Bellinzonese e il Locarnese necessitano fortemente del collegamento A2-A13, che lo stesso è stato ampiamente approfondito e studiato, e che la priorità va data, nel modo più assoluto, alla sua realizzazione. La soluzione semaforica rimane pertanto soltanto una modalità di gestione temporanea delle acute criticità che soltanto il nuovo collegamento A2-A13 risolverà dignitosamente. Il Cantone deve pertanto promuovere con forza tale obiettivo prioritario.



# La posizione del TCS



**FABIO STAMPANONI**  
presidente TCS Sezione Ticino



do tutti gli utenti della strada. Quest'ultimo è stato per noi un elemento particolarmente importante, che non era peraltro stato considerato nelle soluzioni proposte in passato. Infatti questo progetto considera anche i pedoni: anch'essi utenti a pieno diritto della strada, la quale, grazie a questi nuovi impianti, potrà essere da loro attraversata in piena sicurezza.

## In quale modo questo nuovo progetto si differenzia da quello respinto dal popolo in votazione nel maggio 2019?

È proprio il funzionamento del nuovo sistema concatenato di sette semafori autoregolanti che rende questo progetto totalmente innovativo e, per questo, diverso da ogni modello precedentemente ipotizzato.

Grazie alle tecnologie attualmente disponibili è possibile fare in modo che i semafori comunichino tra loro i flussi di traffico in tempo reale permettendo quindi una modulazione del ritmo di alternanza, ed anticipando ai semafori che seguono quale sarà il flusso d'auto in arrivo di lì a poco. Senza, con questo, dimenticare chi si deve immettere sulla tratta principale in provenienza da vie laterali e, come già accennato, i pedoni. L'utilizzo di questa nuova tecnologia, pur in situazioni e condizioni di traffico diverse, ha già portato ottimi risultati in altre realtà, che confermano in maniera empirica quanto i modelli e le simulazioni messeci a disposizione da USTRA indicano. Il nuovo progetto, dunque, sembra poter raggiungere l'obiettivo che ci si prefigge: ottenere un traffico più scorrevole e fluido e, quindi, anche più sicuro.

## Non vi è il rischio che se questa soluzione dovesse funzionare, rallenterebbe o sostituirebbe la realizzazione del collegamento veloce A2-A13?

Supportare il progetto di USTRA non vuole in alcun modo dire rinunciare al collegamento veloce A2-A13, o anche solo accettarne un rinvio. Questo intervento è e resta una priorità per il Locarnese e per il Bellinzonese, per non dire per l'intero Cantone, che ne avrà comunque benefici concreti. È per questo che da parte nostra, come Sezione, oltre che mantenere un costante contatto con USTRA ed i partners coinvolti, abbiamo altresì chiesto appoggio alla Sede centrale del nostro Club per poter insistere, anche a livello federale, sull'importanza di questo progetto che non può essere in alcun modo accantonato.

## Avete altre osservazioni?

L'installazione di questa struttura semaforica è un passo nella giusta direzione. È la dimostrazione che USTRA è sensibile alle necessità, peraltro evidenti, di integrale ristrutturazione che la situazione viaria sul piano di Magadino richiede. Altrettanto importante è nostro avviso come USTRA abbia deciso di impostare questo intervento, volendo che lo stesso possa essere espressione di un consenso ampio e condiviso. È anche per questo motivo che il TCS ha deciso di appoggiare questo progetto che è e rimane però un espediente, che, come tale, seppur importante, è solo transitorio: l'obiettivo di tutti è e deve rimanere una soluzione definitiva che può essere unicamente identificata nel collegamento veloce A2-A13.

## Qual è la posizione della vostra associazione; cosa vi ha convinto a sostenere il progetto?

È sufficiente percorrere un paio di volte la tratta stradale sul Piano di Magadino per capire quanto grave sia la situazione, soprattutto in certe fasce orarie. Considerata la tendenza al rialzo del numero di veicoli di passaggio, tale condizione non può che peggiorare e ciò in maniera potenzialmente molto importante.

D'altro canto i tempi per la realizzazione del collegamento veloce A2-A13 sono ancora lunghi. Questi due elementi, in particolare, ci hanno indotto a considerare e valutare approfonditamente il progetto presentato da USTRA.

Il progetto sfrutta la tecnologia più avanzata applicata attualmente nell'ambito della regolazione del traffico mediante impianti semaforici, permettendo di gestire i flussi di traffico al meglio, in maniera efficiente e razionale, autoregolandosi costantemente, e ciò consideran-





Una simulazione di gara in pista del 2021

# È l'era del monopattino da corsa

La micromobilità con Khalil Beschir, intervista al CEO di eSC

Sono ecologici, maneggevoli, consentono di risparmiare tempo ed è possibile caricarli facilmente anche da casa. Stiamo parlando dei monopattini elettrici, mezzi di trasporto a zero emissioni, sempre più visibili e utilizzati nei centri urbani di tutto il mondo. Come avvenuto nel settore automobilistico e motociclistico, rispettivamente con i campionati FormulaE e MotoE, anche i monopattini elettrici avranno, a partire dal 2022, il loro campionato di riferimento: l'eSkootr Championship. Grazie ai prototipi da competizione sviluppati appositamente per questo campionato, eSC intende non solo portare una ventata di novità nel mondo del motorsport, ma innovare l'intero settore della micromobilità.



Khalil Beschir, CEO di eSC

## Come e quando è nata l'idea di realizzare il progetto dell'eSkootr Championship?

Il progetto è nato nel 2018, quando gli scooter elettrici hanno iniziato ad apparire in gran numero nelle città di tutto il mondo. Io e i miei co-fondatori eravamo tutti a Monaco in quel periodo. Siamo tutti corridori e imprenditori, interessati alle nuove tendenze della mobilità, alla tecnologia e a come queste spesso vengono accelerate attraverso l'innovazione nel motorsport. Abbiamo avuto l'audace e ambiziosa idea di creare un nuovo sport per riflettere questo nuovo movimento nella mobilità. Crediamo che sviluppando una serie di corse accessibili ed eccitanti con elevati standard di sicurezza e sostenibilità, aiuteremo a sviluppare l'intero settore

della micromobilità, trasferendo le intuizioni di ricerca e sviluppo dalla pista alle strade della città.

## Qual è la vostra mission?

Abbiamo sviluppato eSkootr Championship per essere la prima serie di corse per tutti, ispirando una nuova generazione di potenziali concorrenti e fan del motorsport. Il campionato sta reimmaginando ciò che è il motorsport, abbattendo le barriere di costo e rendendolo accessibile e neutrale dal punto di vista del genere fin dall'inizio. eSC riguarda l'emozione sportiva e la competizione, ma il nostro obiettivo non è solo quello di creare una nuova serie. Vogliamo stabilire una categoria completamente nuova di sport accessibile e i nostri piani includono un nuovo ecosistema, iniziando dalla base e

svilupandosi a livello di campionato mondiale.

## Qual è l'obiettivo che vorreste raggiungere attraverso questo campionato improntato sulla micromobilità?

Desideriamo produrre un formato di gara che sia divertente, emozionante e coinvolgente. Vogliamo che le nostre corse siano presentate in un modo nuovo e nativo digitale, portando gli spettatori più vicini all'azione come mai prima d'ora, con nuove angolazioni della telecamera, nuovi dati in gara e la tecnologia del secondo schermo, così come il coinvolgimento interattivo dei fan.

Creando un prodotto che la gente vuole guardare, abbiamo la piattaforma perfetta per raggiungere e costruire la consape-

volezza dei vantaggi unici della micro-mobilità per un viaggio urbano più equo e città più intelligenti e vivibili.

### Quali saranno i mezzi utilizzati per partecipare all'eSkootr Championship, e quali prestazioni avranno?

Useremo l'S1-X eSkootr. Lo scooter elettrico è stato progettato appositamente per la nostra serie dall'azienda italiana di tecnologia avanzata YCOM. Lo scooter è fatto con fibre naturali sviluppate da Bcomp, che sono leggere con alta resistenza e possono ridurre l'impatto di CO2 fino all'85% rispetto alla fibra di carbonio. Le batterie sono state prodotte da Williams Advanced Engineering e pesano meno di 10 kg con una potenza di 1,33 kWh e un'autonomia di 20 minuti. Le batterie utilizzate saranno riciclate da Umicore che ha sviluppato una strategia di design circolare mentre gli pneumatici speciali sono stati sviluppati da PMT Tyres. Ogni squadra sceglierà le sue mescole di pneumatici all'inizio del fine settimana di gara e userà le stesse per tutto il tempo. Tutti gli pneumatici PMT utilizzati dall'eSC durante le gare saranno riciclati a livello centrale e utilizzati per progetti di seconda vita. Con la PMT siamo riusciti a sviluppare una speciale

mescola di pneumatici da utilizzare in condizioni di bagnato e asciutto con molta aderenza. La S1-X eSkootr raggiungerà velocità superiori a 100km/h e avrà un angolo di inclinazione di 55°.

### Come sarà strutturato il campionato 2022 e in quali Paesi si gareggerà?

La serie viaggerà in tutto il mondo, annunceremo il programma delle gare all'inizio del nuovo anno. Il formato di gara consisterà in manche multiple che porteranno ai quarti di finale, alle semifinali e alla finale. Ci saranno 10 squadre da tre corridori ciascuna, per un totale di 30 corridori senza differenza di genere, uomini e donne. Ci sarà un campionato individuale e un campionato a squadre.

### Da quali discipline sportive provengono gli atleti che saranno impegnati in questo campionato?

Vorremmo rendere il campionato aperto a chiunque, con campionati locali, regionali e accademie in tutto il mondo dove le persone potranno provare questo sport. Questo fa parte del nostro futuro modello di base.

Essendo una nuova forma di corsa, siamo molto selettivi per la nostra stagione di

apertura. Abbiamo trascorso gli ultimi dodici mesi a testare atleti professionisti con un bagaglio sportivo d'élite. Abbiamo un'attinenza a trecentosessanta gradi con altri sport ad alte prestazioni: MotoGP, Motocross, BMX, surf, snowboard, scooter freestyle al pattinaggio su ghiaccio e altre categorie di sport estremi.

Annunceremo il nostro rider draft all'inizio del prossimo anno, dove le nostre squadre saranno in grado di scegliere i loro tre piloti dal nostro pool di talenti. Abbiamo già scoperto alcuni atleti incredibili e non vediamo l'ora di condividere con tutti voi maggiori informazioni sul loro conto.

### Per chi volesse seguire le gare, dove potrà farlo?

Le gare si terranno nei centri delle città, quindi facilmente accessibili per i fan e le famiglie che vorranno venire a vederle dal vivo. Il campionato sarà anche trasmesso in tutto il mondo con nuove angolazioni della telecamera e una migliore esperienza visiva ricca di dati per dare ai nostri fan più coinvolgimento di quanto non abbiano mai avuto prima.

Il parere dell'esperto

## Intervista a Claudio Corti, ex-pilota MotoGP e Superbike

L'annuncio di un campionato di monopattini elettrici ha da subito suscitato l'interesse e la partecipazione di atleti internazionali provenienti da varie discipline sportive. Tra di essi, Claudio Corti, ex-pilota MotoGP e Superbike, che durante il 2021 ha avuto modo di testare in anteprima il Carbon-fibre S1-X, il monopattino ad alte prestazioni. Abbiamo colto l'occasione per fargli qualche domanda su questa esperienza, per capire le sue sensazioni di guida e come vede il futuro di questi nuovi mezzi da competizione.

**Nell'arco della tua carriera hai gareggiato – con risultati di rilievo – nei più importanti campionati di motociclismo. Cos'hai pensato quando hai sentito parlare per la prima volta di questo nuovo sport, che per alcuni aspetti ricorda quello del motociclismo?**

Guidando moto da corsa da una vita, potete immaginare quale sia stata la mia

prima reazione. Premetto che amo la competizione a prescindere dal mezzo utilizzato, farei una sfida tra amici anche se avessimo a disposizione solo dei carrelli della spesa. Bradley Smith, ex-pilota MotoGP e mio socio, mi ha coinvolto in questo progetto di micro-mobilità e ho quindi accettato di buon grado di provare. Devo ammettere che la



Bradley Smith e Claudio Corti, piloti e soci sul lavoro (foto via Facebook).

mia opinione è cambiata molto in fretta, ancor prima di salire sul monopattino. Non appena ho messo piede nel paddock (area adiacente alla pista) del circuito, ho visto subito dei gommisti come anche alcuni ingegneri che lavoravano alla telemetria - organizzazio-





Claudio Corti guida il gruppo durante una simulazione di gara.

ne che si vede solitamente in campionati di auto e moto di alto livello – e questo è stato il primo indicatore di un progetto importante.

#### Quali sono state le tue prime impressioni di guida?

Mi hanno da subito colpito il rapporto peso-potenza e l'agilità del monopattino. L'aspetto che però mi ha stupito maggiormente è quanto sia divertente guidare. È completamente diverso da qualsiasi sport a motore termico o elettrico, la guida assomiglia molto a quella del jet-ski, le moto d'acqua da competizione: bisogna sempre cambiare la posizione del piede, abbassare il busto e le gambe durante le curve e fare leva sulle braccia. Condurre questi mezzi è fisicamente molto impegnativo, la ragione è che vengono sollecitate aree del corpo differenti rispetto a quelle che si possono allenare in palestra, in moto o altrove. Ammetto di essere uscito sfinito dalle giornate di test. Pensate che durante le sessioni in pista abbiamo anche indossato il cardiofrequenzimetro, i miei battiti al minuto sono arrivati addirittura oltre le 170 pulsazioni. Incredibile vero?

#### In rete è presente un video dove si vedono alcuni spezzoni di una simulazione di gara. Com'è andata?

Abbiamo effettuato 3 giorni di test in Francia, sul circuito del Paul Ricard,

provando anche diverse modalità di gara. È stato entusiasmante perché, a questa prova, hanno partecipato anche sportivi che nulla avevano a che fare con il motociclismo: skater, «snowboarder», freestyler, due modelle e qualche meccanico. La micromobilità non conosce limiti perché la viviamo ogni giorno, senza distinzioni perché è piuttosto accessibile. Rispondendo più specificatamente alla vostra domanda, sono riuscito a vincere qualche manche, è stato molto divertente sfilare tra le curve a 120 km/h spalla a spalla con gli altri «tester-avversari». Per vincere è necessario avere molta inventiva, dato che i monopattini sono tutti uguali a livello prestazionale.

#### L'abbigliamento tecnico è identico a quello utilizzato dai piloti di moto, prova che anche questo può essere classificato come «sport estremo». C'è stato qualcuno che è andato oltre il limite?

Sì, in effetti può rientrare in questa categoria, anche se le velocità sono inferiori e i rischi più contenuti rispetto a una moto. Qualche caduta c'è stata, com'è normale che sia, ma nessuno si è fatto niente. D'altronde lo scopo dei test è proprio quello di provare il materiale, cercando di dare consigli agli ingegneri e ai tecnici per arrivare nel migliore dei modi al campionato vero e proprio nel 2022. Durante le prove sono infatti state fatte alcune modifiche ai

monopattini, per renderli ancora più sicuri e performanti. Sono felice di aver contribuito attivamente a questo progetto che in futuro sono sicuro avrà molto seguito.

#### Nel 2022 ti vedremo tra gli ospiti illustri del eSkootr Championship?

Compatibilmente agli impegni mi piacerebbe esserci, è un progetto che sto seguendo con molto interesse. Con Bradley Smith abbiamo di recente dato vita al «Progetto 109», un team motociclistico aperto a giovani talenti che ci terrà molto impegnati durante la stagione di corse del 2022, così come l'officina e gli impegni di Bradley nel Campionato MotoE.

#### Cosa ne pensi invece delle moto elettriche e, più nello specifico, della MotoE?

Nel 2020 ho seguito Bradley Smith in MotoGP in qualità di suo coach-assistente in Aprilia, e ho avuto modo di osservare da vicino il campionato MotoE. Le gare erano carine ma la parte tecnica non mi ha mai convinto. Per il 2022 però, Ducati è entrata come fornitore unico del Campionato MotoE, presentando alcuni giorni fa la sua moto al pubblico. Devo ammettere che dalle prime immagini in pista, quelle di Michele Pirro, sono rimasto colpito positivamente, la moto ora sembra una vera moto da corsa.