

Il lungo sogno della bocca Alle Paralimpiadi con Bmw

CARMEN MORRONE

Ameno di nove mesi dalle prossime Paralimpiadi di Tokyo 2020, grazie al sostegno di Bmw Italia, la nostra nazione potrebbe esordire, a livello paralimpico, nello sport della bocca. L'obiettivo è vicino: ci sono ottimi atleti in grado di qualificarsi, fra questi Mirco Garavaglia ben posizionato nel ranking internazionale. Il sogno è nato qualche anno fa. Era il 2015 quando Bmw Italia lanciò il progetto Tokyo 2020 con l'intento di portare ai Giochi una rappresentativa azzurra. Una sfida che parti-

va da zero: nel nostro Paese lo sport della bocca paralimpica era sconosciuto, non c'erano atleti, tecnici, giudici. Bmw Italia ha messo a disposizione risorse finanziarie per creare qualcosa di nuovo che negli anni è cresciuto. Oggi, la bocca paralimpica italiana conta circa 200 atleti che fanno parte di squadre che disputano un campionato. Il 21enne Mirco Garavaglia, che vanta molte partecipazioni a livello internazionale e una medaglia di bronzo agli Europei Under 21, è l'attuale campione italiano (categoria BC3) nella specialità individuale e in coppia con Carlot-

ta Visconti, una pioniera di questo sport proprio grazie al progetto Tokyo 2020. La disciplina si chiama bocca paralimpica (e non bocce) sin dal 1984 quando entrò a far parte degli sport paralimpici alla 7ª edizione dei Giochi estivi. La bocca è praticata da persone in carrozzina con disabilità fisiche

molto gravi. Il gioco è simile a quello delle bocce, tuttavia regole e materiali sono adattati, ad esempio le bocce sono morbide per facilitare l'impugnatura e il campo è liscio. Chi non riesce a lanciare la bocca con mani o piedi, usa una rampa e altri ausili, aiutato da un assistente in campo. Strategia e

"problem solving" sono fra le abilità che connotano questi atleti. Ma il progetto Tokyo 2020 non è solo risultati agonistici. Bmw Italia infatti, attraverso la diffusione di questo sport, ha contribuito a creare nuovi gruppi sportivi in cui le famiglie si ritrovano per condividere la passione sportiva e le loro esperienze di vita.

Nell'ottica dei progetti di responsabilità sociale, Bmw Italia dal 2002 è partner del Teatro alla Scala di Milano, dal 2003 condivide con la scuola di sci di Sauze d'Oulx in Piemonte, il progetto SciAbile che finora ha

fatto scendere oltre 1.200 ragazzi con disabilità. Dal 2013 supporta in Italia il programma Intercultural Innovation Award. Insieme a Dynamo Camp e l'ospedale San Raffaele di Milano inoltre offre a giovani colpiti da malattie neurodegenerative la possibilità di vivere un campo nella campagna pistoiese. Per raccontare le storie di questi progetti e dei loro protagonisti è stato ideato il portale SpecialMente (<https://specialmente.bmw.it>) che dal 2015 è diventato il diario della CSR di Bmw Italia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La filiale italiana del marchio tedesco affianca Mirco Garavaglia in uno dei progetti in ambito di Responsabilità Sociale d'Impresa



Atleti impegnati in una gara di bocca: la nostra nazione potrebbe esordire a livello paralimpico in questo sport ai Giochi di Tokyo 2020. A sinistra, Stefano Ronzoni e Roberto Olivi (Bmw Group) con lo chef Massimo Bottura

Refettori solidali per condividere pasti e unire le persone: Mini sostiene "Food for Soul" dello chef stellato Massimo Bottura nell'impegno contro lo spreco alimentare e l'isolamento sociale



ALBERTO CAPROTTI

Insieme contro lo spreco alimentare e l'isolamento sociale: è questo il "manifesto" di intenti con cui Mini, l'iconico brand automobilistico britannico del Gruppo Bmw, ha deciso di appoggiare "Food for Soul", l'organizzazione non profit fondata da Massimo Bottura nel 2016, quando lo chef "tri-stellato" e Lara Gilmore decisero di realizzare un progetto culturale, con l'obiettivo di aprire nuove opportunità di mobilità sociale e di incoraggiare un sistema alimentare salutare ed equo. Il primo seme venne piantato in occasione di Expo nel 2015, quando Massimo Bottura, in collaborazione

Il cibo per l'anima ora ha una marcia in più

con la fondazione Caritas Ambrosiana, aprì a Milano il primo Refettorio contro lo spreco alimentare e la vulnerabilità sociale: attualmente, grazie anche all'impegno di 80 volontari, la sede milanese accoglie 96 persone bisognose ogni giorno a cena. A oggi Food for Soul ha aperto nuove sedi e refettori in tutto il mondo (Milano, Rio de Janeiro, Londra, Parigi, Bologna, Modena e Napoli) creando mense solidali e luoghi di aggregazione. L'appoggio economico offerto da Mini Italia attraverso una donazio-

ne è il primo progetto di Corporate and Social Responsibility del brand, in linea con la politica del Bmw Group che si fonda da sempre su una visione di lungo periodo e su un'azione responsabile. Per questo l'azienda ha stabilito come parte integrante della propria strategia la sostenibilità ecologica e sociale in tutta la catena di valore, la responsabilità globale del prodotto e un chiaro impegno a preservare le risorse. «Le attività di responsabilità sociale sono richieste prima di tutto dai consumatori che le identificano co-

me un valore aggiunto importante, ma per noi restituire alla società parte del successo di mercato che riceviamo è un dovere che sentiamo moltissimo», spiega Stefano Ronzoni, direttore di Mini Italia. «Il nostro è un brand con valori molto forti e che ambiscono a diventare un punto di riferimento non soltanto nel settore automotive, ma dell'industria in generale. Ci piace coltivare l'idea che quello che facciamo possa essere visto dagli altri come qualcosa da cui trarre spunto. E che possa indicare i trend del do-

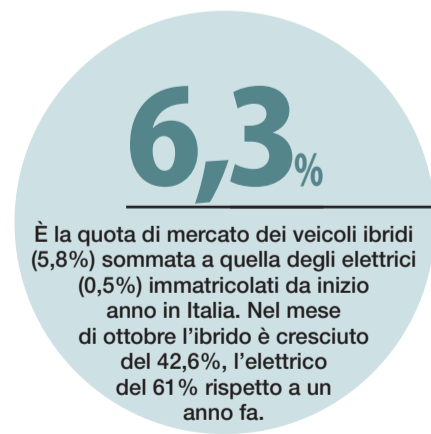
mani, anticipandoli. Qui si parla di persone e non di numeri di mercato, si offrono pasti gratis ma anche sorrisi: non potevano non aderire a questo progetto». «Quello che facciamo con Food for Soul - aggiunge lo chef Massimo Bottura - non è carità, ma cultura. Lo spreco alimentare è una terribile realtà del nostro tempo: evitarlo e condividere un pasto con chi non ha nulla significa unire la gente. Perché cucinare è essenzialmente un gesto d'amore».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

TRA UTOPIA E REALTÀ

Automobili a batteria: più chiarezza sulle tecnologie

L'auto elettrica rappresenta il futuro della mobilità ma è necessario fare maggiore chiarezza sulle tecnologie oggi disponibili, affinché i consumatori siano correttamente informati sulle caratteristiche dei diversi tipi di alimentazione delle auto presenti oggi sul mercato e sui differenti metodi di ricarica. È questo uno dei messaggi più importanti emersi nella tavola rotonda "L'auto elettrica tra utopia e realtà" organizzata dal Centro Studi Promotor nell'ambito del BizTravel Forum. Alla tavola rotonda hanno partecipato i rappresentanti di alcune delle più importanti case auto e delle società fornitrici di energia operanti sul mercato italiano. Massimo Nordio, amministratore delegato di Volkswagen Italia, ha sottolineato come la mobilità elettrica non rappresenti una moda, ma una necessità. «Ciò per due motivi - ha spiegato Nordio - il primo è di natura tecnica e riguarda la maggiore efficienza del motore elettrico rispetto al motore termico. Il secondo aspetto è legato alle emissioni, in quanto i veicoli alimentati con motori elettrici non hanno emissioni nei luoghi in cui vengono impiegati». Gaetano Thorel, direttore generale di PSA Italia, ha ribadito l'esigenza di fare chiarezza su cosa sia un'auto elettrica, in particolare sui diversi livelli di tecnologia ibrida e sulle modalità di ricarica, nell'ottica di fornire informazioni corrette al consumatore.



SOSTENIBILITÀ

L'elettrico c'è anche usato E si acquista pure all'asta

BCA - prima società di aste automobilistiche d'Europa, con 1,4 milioni di veicoli venduti e 17 milioni di digital interactions all'anno - ha creato, a supporto delle Case, delle flotte, dei Concessionari e dei car trader, una filiera completa per il remarketing delle vetture elettriche. Si tratta del primo canale specifico per la gestione dell'usato elettrico - già aperto agli operatori professionali di tutta Europa, Italia compresa - che or-

ganizza ogni settimana un EV Friday, con aste online riservate ai veicoli elettrici (BEV + PHEV). «Concentriamo le nostre aste di veicoli elettrici in un solo giorno: in questo modo semplifichiamo la ricerca per gli acquirenti, e rendiamo possibile una rapida vendita dei veicoli che ci vengono forniti da flotte e Concessionari», spiega Barbara Barbieri, ad di BCA Italia. «La formula ha successo: i veicoli elettrici in Europa hanno diffusione diversa nei vari Paesi - e questo apre opportunità di prezzo molto interessanti per chi acquista e per chi vende a livello internazionale».



L'operazione di ricarica di una vettura ad alimentazione elettrica

Sicurezza

«Morti e feriti: da 27 anni aspettiamo il nuovo Codice della Strada»

«In Italia manca una visione globale sul tema della sicurezza stradale, ci si muove solo sulla base di fasi emergenziali e della ricerca di consenso. L'attuale Codice della Strada, datato addirittura 1992, è superato dall'evoluzione della mobilità. Non basta riformarlo, ma serve una nuova Legge Delega che consenta di arrivare a un nuovo Codice tarato sulle nuove forme di mobilità e microbilità. Vanno riviste le pene, garantendo la certezza, prevenendo soprattutto la sospensione della patente per i più comuni comportamenti di colpevole distrazione alla guida legati all'uso degli smartphone. Solo così si potranno contrastare seriamente i numeri già oggi allarmanti di 600 pedoni e 350 ciclisti morti ogni anno, senza contare le 3.300 vittime degli oltre 172mila incidenti che si verificano sulle nostre strade. I costi sociali legati agli incidenti stradali ammontano a 17 miliardi di euro. Un costo oggi insopportabile». L'allarme è stato lanciato a Milano dal Prefetto Roberto Sgalla, già Direttore Centrale delle Specialità della Polizia di Stato, in occasione della consegna del premio Road Safety Award conferitogli da Dekra nel corso dell'evento organizzato da #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso da Pierluigi Bonora. L'allarme sui troppi morti e feriti registrati sulle nostre strade, è stato rilanciato anche da Paolo Gandolfi, urbanista ed ex deputato relatore della Legge dell'Omicidio Stradale: «Si dice che siano diminuiti i morti sulla strada, ma 3.300 rappresentano cifre da bollettino di guerra; senza dimenticare che questo valore è pari al doppio di quello rilevato in Gran Bretagna, che ha un numero di abitanti simile a quello dell'Italia. Paradossalmente, se si volessero dimezzare i morti sul lavoro in questo Paese, bisognerebbe operare prevalentemente sulla sicurezza stradale». Segnali di allerta ripresi anche da Giordano Biserni, presidente di Asaps, che ha sottolineato come «il 25-30% dei conducenti dichiara apertamente di usare il telefono alla guida. Le revisioni obbligatorie degli etilometri generano un pericoloso imbuto: quelli di Roma sono inviati a Milano e tornano dopo 6-8 mesi. Negli ultimi tre anni il tasso di riduzione degli incidenti mortali è fortemente rallentato, fermandosi all'1-2%». Il rischio reale è che il recente cambio di Governo favorisca un nuovo allungamento dei tempi di approvazione della riforma del Codice che sembrava ormai vicino alla meta e che avrebbe dovuto imprimere un giro di vite, con sanzioni ancora più dure per i comportamenti maggiormente a rischio. Sui tempi del Codice della Strada è intervenuto Giuseppe Donina, membro della Commissione Trasporti della Camera, relatore della Riforma del Codice: «Nel mese di luglio abbiamo licenziato in commissione il Codice della Strada per portarlo in aula, ma passano i mesi e nessuno si fa più vivo. Qualcosa sembra stia muovendo. L'obiettivo è quello di portare in aula entro fine novembre la nostra parziale revisione del Codice. Oggi c'è la sensazione che diminuiscano i controlli della Polizia Stradale, ma è più corretto dire che diminuisce il personale della Polizia. Un governo che vuol mettere l'attenzione sulla sicurezza stradale non può tralasciare il fatto che ci vogliono più pattuglie, più agenti, più mezzi e tecnologia».

Tino Redaelli