



## SICILIA NO STOP

la storia e la prima edizione

La storia di Sicilia No Stop inizia sul finire del secolo scorso; il gruppo dirigente della Ciclo Tyndaris, forte dell'esperienza maturata con la Granfondo Libero Grassi, ipotizza di fare il periplo della Sicilia in tre tappe con tre Granfondo consecutive, progetto ardimentoso ma concreto.

Un progetto di massima con l'itinerario tracciato utilizzando le tre grandi strade nazionali che circondano la Sicilia in tre tappe: prima tappa la SS 113 sulla costa tirrenica venerdì Copo Peloro/Messina – Trapani/Capo Boeo/Marsala la più lunga con circa 350/380 Km, la seconda SS 115 sulla costa sud sabato Trapani/Capo Boeo/Marsala – Capo Passero/Portopalo circa 320/340 Km; la terza SS 114 sulla costa ionica domenica Capo Passero/Portopalo - Copo Peloro/Messina la più corte circa 240 KM; in totale un percorso di circa 940 Km, pazzesco, ma l'idea ci affascinava.

Tuttavia tutte le volte che se ne discuteva ci si scontrava immediatamente con tutta una serie di difficoltà: chiusura strade, scorte, assistenza sanitaria, alimentare, meccanica, soprattutto alla luce di ciò che avevamo già constatato e cioè che gli amatori non camminano tutti assieme fino alle fasi finali, come spesso fanno i professionisti, ma si sparpagliano subito sul percorso perché ognuno cammina con il suo passo che è molto diverso fra giovani, meno giovani e anziani.

Si discuteva, ma poi il progetto veniva riposto nel cassetto dal quale era stato prelevato.

Nel 1999 la svolta, leggiamo qua e la su stampa specializzata (Cicloturismo) di una certa Parigi Brest Parigi di oltre 1200 Km; ci incuriosiamo e cerchiamo di scoprire come fanno; una telefonata a Marco Bonarrigo, allora redattore della Compagnia Editoriale, ci apre un mondo a noi sconosciuto, anche se anni prima avevamo fatto un "brevetto dei Monti Nebrodi" di ben 216 Km, ma questi era una sorta di cicloturistica che noi avevamo chiamato brevetto, ma non era una "randonnée" alla francese.

Discutiamo tra di noi animosamente, chi dice che si perde il bello della gara, chi non ci crede, chi fa altre osservazioni; ma al di là delle divergenze cerano degli aspetti positivi: niente moto apripista, niente scorte, niente ambulanze, insomma niente di niente, solo dei ciclisti ardimentosi che pedalano e si fermano a dei punti di controllo; decidiamo che si può fare.

Bonarrigo ci mette in contatto con il Prof. Eligio Doglio, allora rappresentante dell'Audax Club Parisien in Italia che nel 1999 aveva organizzato i primi brevetti per permettere la partecipazione alla Parigi Brest Parigi al primo gruppo italiano, infatti fino ad allora le partecipazioni erano stati degli episodi isolati di singoli ciclisti che venivano considerati folli .

Modifichiamo il progetto delle 3 Granfondo in un percorso unico interrotto dai punti di controllo; scegliamo il nome che alla fine diventa "**Sicilia No Stop**", facciamo il regolamento e tutto viene rilanciato da Cicloturismo di Febbraio 2000 che mette in copertina la Torre delle Ciavole (**allegato 01**), una torre simbolo delle nostre zone e 4 ciclisti della Ciclo Tyndaris, a pagina 6 il Tam Tam del Carovaniere titola: "**Si disputerà in Sicilia il primo 1000 italiano?**" (**allegato 02**); con il progetto di massima.

Nel mese di marzo Cicloturismo replica presentando i “**Magnifici 6**” i primi 6 brevetti italiani con omologazione ACP; 3 di questi 6 brevetti sono della Ciclo Tyndaris, un 200 Km Il Brevetto dei Monti Nebrodi, un 300 Km Dalla costa Saracena al Parco delle Madonie ed il 1000 Km, il “nostro” 1000 di Sicilia No Stop (**allegato 03 e 04**).

Ma anche le più belle rose hanno le spine; arriva la doccia fredda dalla Francia, non ci approvano il percorso perché fanno dei calcoli e la somma dei chilometri delle 3 SS (113-115-114) non fa 1000 ma, ci dicono, 921 Km; inoltre ci chiedono alcune piccole modifiche al regolamento.

Il buon Doglio ci consiglia di fare qualche deviazione ed arrivare intorno ai 1000 Km; così facciamo; studiamo la cartografia disponibile, ai tempi non sappiamo se esistesse openrunner né le tracce GPX, tutto avveniva in cartaceo; individuamo una prima deviazione verso San Vito Lo Capo, recuperiamo circa 45 Km; individuamo la seconda deviazione fra le provincie di Ragusa e Siracusa, anziché seguire la SS 115 andremo sul mare verso Capo Passero e risaliamo da Marzamemi, recuperiamo altri 30 Km; facciamo una terza deviazione in zona Menfi e recuperiamo altri 10 Km circa; e così siamo a +/- 1000 Km; delle veloci ispezioni sul posto ci confermano la bontà delle strade, si va avanti e siamo già a Aprile 2020.

Nel mese di Maggio Cicloturismo ci onora di altre 4 pagine interamente dedicate a Sicilia No stop con i dati ormai definitivi sul percorso, approvato da ACP, con l’offerta di pacchetti turistici che abbiamo confezionato per l’occasione; arrivano richieste di aiuto anche dalla Russia, noi offriamo l’ospitalità, ma non possiamo sobbarcarci altre spese.

Il 1000, ovvero Sicilia No Stop, ha già una sua fisionomia con il percorso disegnato sulle tre SS siciliane la 113, la 115, la 114, con le deviazioni che abbiamo descritto prima, il tutto frutto di lunghe esplorazioni; partenza ed arrivo a Capo d’Orlando, dove il Sindaco del tempo, Enzo Sindoni, che già ci aveva aiutato nelle prime edizioni della Libero Grassi, ci promette un aiuto.

Cominciano ad arrivare le tante richieste di informazioni e poi le prime iscrizioni alla fine saranno 69, ma solo in 59 si presentano all’Hotel La Tartaruga nell’incantevole baia San Gregorio di Capo d’Orlando confermato luogo di Partenza/Arrivo.

Con immenso piacere riceviamo anche la notizia che il gran capo di ACP, monsieur Lepertel, verrà in Sicilia per vedere il primo 1000 Italiano, e così sarà (**allegato 12**); Monsieur Lepertel viene e segue, da esperto, tutto lo svolgimento del nostro brevetto; alla fine ci segnala chi ha trasgredito le regole del buon randonnur e ci “obbliga” ad imporre le penalità previste dal regolamento: un’ora di penalità sul tempo a chi si è fatto seguire da auto private e si fa rifornire in posti diversi dai punti di controllo

Anche a Luglio Cicloturismo ci da molto spazio comunicando che Franco Saputo, oltre ad organizzare il punto di controllo di Agrigento, ha procurato tramite un suo parente in America delle fasce luminose della Goeken da indossare alla caviglia e che saranno distribuite gratuitamente; da poi una serie di informazioni sulla tipologia di organizzazione che stiamo approntando.

Abbiamo molti dubbi su cosa fare, non esistono guide, non esiste un esperto, ma non ci scoraggiamo, ci inventiamo tutto; di tanto in tanto arrivano pochi e parchi consigli di un uomo di poche parole come è Eligio Doglio.

Anche a Settembre, a pochi giorni dalla partenza prevista per le ore 7 di giovedì 7 Settembre, Cicloturismo riepiloga il Regolamento, pubblica l’elenco degli iscritti, insomma altre due pagine ben augurali.

Abbiamo preparato un roadbook a striscie con 19 paginette 21x12 cucite con una sola puntina, inserite in una busta trasparente per evitare che pioggia o semplicemente sudore le bagnassero, man mano che si va avanti si possono strappare le pagine e seguire quella successiva, in ogni pagina vi è l’immagine del territorio e la descrizione con un minimo di indicazioni stradale.

A tutti consegniamo copia del Regolamento, del roadbook riepilogativo, una seconda copia del Regolamento, firmata dal ciclista, la trattiene l'organizzatore; su consiglio di Eligio Doglio prepariamo anche una prima "dichiarazione di responsabilità" molto sintetica rispetto a quelle attuali.

In un foglio a parte abbiamo consegnato l'elenco dei punti di controllo con località, chilometro, responsabili e loro telefoni; vi sono anche le indicazioni di alcune officine meccaniche lungo il percorso.

Abbiamo disposto una vettura di testa con mio figlio Marco (19 anni) ed il Dott. Gaetano Parisi che seguiranno il gruppo nei primi 200 Km e poi dovranno andare a Menfi per portare le borse con i ricambi dei ciclisti (ci siamo inventati un primo bagdrop)

Primo punto di controllo lo stabiliamo a Cefalù, 81° Km, presso l'Hotel Kalura consigliati dall'amico Vincenzo Vazzana, ottimo.

Secondo punto di controllo a Palermo, Km 154, presso il Bar Rosanero consigliati dall'amico Massimo Cannatella, ottimo anche questo.

Terzo punto a San Vito Lo Capo, Km 262, presso il Bar Winsurf e qua si supera un altro amico Antonio Dara, al tempo Presidente Provinciale dell' Udace di Trapani; oltre ai prodotti del bar il buon Nino prepara un banchetto personale con panini di semola al cimino, formaggi locali, banane, meloni a polpa bianca e soprattutto uva della sua vigna raccolta in mattinata, il tutto offerto generosamente dall'amico Nino: superlativo.

Arriviamo a San Vito all'imbrunire e ripartiamo che è già sera; ricordo perfettamente la risalita dal mare fino alla collina di Custunaci al buio, salvo qualche sporadica prova non avevo mai pedalato al buio con le luci, avevo i brividi ansimavo per la salita e forse più per l'emozione, sentivo il respiro dei miei compagni di viaggio, ero cosciente che stavamo tracciando una nuova rotta per il ciclismo italiano.

A Trapani un po' di paura per dei cani che ci abbaiano sul bordo strada nella zona porto; si prosegue nella notte, Paceco, Marsala, Mazara del Vallo la strada scorre sotto le ruote nel silenzio irreale, il traffico è scarso; di tanto in tanto ci chiamiamo per sapere se ci siamo tutti nel gruppo; all'ingresso di Mazara un brivido: nel silenzio irreale uno sparo!!! No, non è uno sparo, per fortuna è solo lo scoppio di un pneumatico di un ciclista romano che faceva parte del nostro gruppo, ci fermiamo tutti e lo aiutiamo in breve tempo si riparte puntando su Menfi, quarto punto di controllo, dove giungiamo dopo le due di notte.

Dopo aver mangiato, ma non ricordo cosa, il signor Puccio che ha preparato delle brandine nel campo di calcio ci guida sul posto; stanchi ci buttiamo sulle brandine ma non dura molto, verso le tre si scatena il diluvio, prima poche gocce e poi sempre più forte, sempre il Signor Puccio ci porta presso il municipio nella sala di riunione del Consiglio Comunale; ricordo di aver dormito per terra con il casco per cuscino.

Poco prima dell'alba, consigliati dall'esperto Giovanni Zilioli, si riparte in direzione Agrigento; per fortuna ha smesso di piovere, ma quando attraversiamo Sciacca, ormai giorno, ricomincia a piovere; ricordo di avere indossato la mantellina leggerissima che avevo al tempo e che conservo ancora, all'uscita della seconda di due brevi gallerie e di averla tolta quasi all'arrivo nel terzo giorno del brevetto.

Anche Agrigento Km 479, 5° punto di controllo, ci accoglie con un ottimo punto di ristoro curato dall'amico Franco Saputo, quello delle meravigliose cavigliere Goeken, Direttore dell'Hotel Tre Torri ed anche lui ciclista; unica cosa non prevista la pioggia che viene giù copiosa come non mai.

Il sesto punto di controllo è a Marina di Ragusa dove la regia è a cura del Presidente Provinciale Udace prof. Rigoletto e del figlio Saro che si fa in quattro per venire incontro alle nostre richieste; continua a piovere a tratti ma sempre con intensi temporali.

Il settimo controllo è a Capo Passero ma siamo al dramma, non è solo acqua che viene giù dal cielo, ora è proprio grandine; non sono ancora le 8 di sera dell'8 settembre 2000, complice il brutto tempo, è quasi notte; restiamo sotto la pensilina di un rifornimento di benzina per oltre un'ora nei pressi

di Pachino, poi decidiamo di ripartire anche se continua a piovere copiosamente ; nella discesa Salvatore Giunta è davanti, lui che è un ottimo discesista cammina lentamente, mi affianco e gli chiedo come mai non andasse giù come il suo solito, mi risponde battendo i denti: “sto morendo dal freddo”; ricordo per inciso che Capo Passero è più a Sud di Tunisi e sta grandinando di brutto, impensabile.

Giungiamo a Capo Passero tre le 22 e le 23 accolti da un altro amico ciclista Peppe Montalto che ha spostato il punto di controllo in una pizzeria con forno a legna, mai scelta è stata tanto benedetta; lasciamo fuori le bici e ci catapultiamo davanti al forno a legna, dopo poco i nostri abiti cominciano a fumare naturalmente.

Mangiamo della pasta e una buonissima pizza, poi dormicchiamo un po' sulle sedie o seduti per terra appoggiati con le spalle al muro.

Intorno alle tre del mattino ripartiamo; lungo la Strada Provinciale per Noto e Siracusa incontriamo miliardi di lumache svegliati dal loro letargo dalla pioggia incessante che cade da due giorni; inizialmente cerchiamo di schivarle ma è impossibile, camminiamo, nel silenzio irreal della notte, accompagnati dallo scricchiolio delle chiocciole che si rompono sotto le ruote.

A Siracusa 733 Km giungiamo a giorno fatto, l'ottavo punto di controllo è posto in un Hotel ma siamo in ritardo preferiamo fare una doccia e ripartire anche se rivestiamo lo stesso abbigliamento bagnato.

A Catania Km 794 nono controllo, ci gustiamo le prelibatezze dell'Etoil d'Or, continua a piovere a tratti molto intensamente, le strade sono trasformate in ruscelli con l'acqua che ristagna da un marciapiedi all'altro impedendoci di vedere le buche che non mancano.

Ricordo che nel nostro gruppetto c'era un ciclista, se ricordo bene era Mattia Luzzana, che è venuto con un prototipo di bici con ruote da 16'', a Catania fu costretto al ritiro dopo avere rotto il terzo raggio proprio per avere preso qualche buca non vista per l'acqua.

Sempre sotto la pioggia giungiamo al nono punto di controllo di Messina Km 893 bar il Veliero al porto; ormai è pomeriggio, siamo stanchi ma siamo nella nostra provincia e come se ci sentissimo a casa, la pioggia è più leggera e si alterna a schiarite momentanee; ripartiamo fiduciosi.

Nei pressi di Villafranca Tirrena facciamo una piccola sosta, ci togliamo le mantelline che ora ci fanno sudare; arriviamo ai piedi del Tindari, 4 Km di salita che a volte mi ha fatto soffrire, stavolta volo anche se non so dove trovo le energie; in cima rallento per aspettare amici conosciuti lungo la strada, Giovanni Zilioli e Piera Marzano, Loredano Bonandini e qualche altro che non conosco.

A Patti Marina, presso il nostro meccanico Alfredo ci aspettano le nostre famiglie, ci abbracciamo velocemente dobbiamo andare al traguardo, ci vuole ancora un'oretta e forse più

Arriviamo alla Tartaruga, Hotel campo base, in tarda serata, ci abbracciamo e ci complimentiamo l'un l'altro, abbiamo fatto un'impresa.

Ci si rifocilla, si fa la doccia e poi tutti vanno a riposare chi a casa chi in hotel; l'organizzatore no, anche se pure lui ha pedalato deve controllare le carte viaggio, compilare i Diplomi di partecipazione, aspettare chi ancora deve arrivare.

Mi siedo su un divano e mi addormento immediatamente; il portiere di notte mi chiama quando arrivano altri ciclisti; metto timbri ed orari e crollo sul divano; alla seconda sveglia prego il portiere di provvedere lui, io non c'è la faccio proprio.

Mi sveglio che è già giorno fatto, continuano ad arrivare ciclisti, ne mancano tanti; poi il portiere ci dice che alcuni hanno telefonato che si sono ritirati e ci da l'elenco, ne mancano ancora; sono le 9 del mattino manca solo un'ora alla chiusura del tempo quando arrivano gli ultimi due i fratelli Giovanni e Salvatore Ruvioli, sono stravolti ma contenti.

Il bilancio della prima edizione: economicamente è un disastro, ma per fortuna i numeri per una “prima” non sono da disprezzare: 59 partiti, 7 ritirati, 52 brevettati; rappresentate 9 Regioni Italiane e 2 Stati esteri, Belgio e Francia, 3 le donne iscritte tutte e 3 brevettate.

Quanti errori organizzativi, ma chi poteva immaginare che servissero tante piccole cose e forse tanti collaboratori per fare una randonnée.

Il vostro cronista farà anche la seconda edizione in bici, ma poi deve arrendersi all’evidenza: chi organizza e cura la regia di tutto ha la manifestazione scritta in testa e deve essere presente nel cuore della stessa per intervenire ove occorre, non può stare in bici; sono ancora in attesa di qualcuno che mi sostituisca per fare la terza conquistare il “mio brevetto di bronzo”; ma intanto il buon Salvatore Bonfiglio mi ha accontentato assegnandomi il “**Brevetto di Legno**” per aver fatto due edizioni in bici e otto in macchina.

Sicilia No Stop non finisce arrivati al traguardo, parecchi problemi ci accompagneranno nel tempo; io stesso non riesco a muovere le dita dei piedi, specie il sinistro, pensavo di averne perso l’uso, si sono svegliati dopo oltre sei mesi; il mio vice Salvatore Giunta, arrivato a casa non riesce a togliersi i pantaloncini che si sono attaccati alla pelle; quasi tutti abbiamo avuto problemi seri al soprasella, problemi che continueranno per mesi.

Insegnamenti che giro volentieri a chi mi legge:

- **mai indossare scarpe nuove** e/o poco comode, per fare un 1000 Km le scarpe vanno collaudate in precedenza ed in abbondanza;
- arrivati ai punti di controllo **togliersi le scarpe**, e camminate a piedi scalzi facendoli respirare, facendo così si riattiva la circolazione;
- **usare in abbondanza delle creme specifiche al soprasella**; il bon Prof. Giaccone, che farà ben 5 Sns consecutive con noi ci suggerisce “Flabason”, ma anche la Fissan o altra crema simile per bambini sono da usare come prevenzione senza centellinare l’uso.

Ma ci sono stati anche aspetti positivi; la rivista **Cicloturismo** che seguì la manifestazione con il suo Marco Bonarrigo ci dedica la copertina con una bella foto di Salvatore Ricciardello e Giuseppe Palmeri sotto l’acqua e all’interno ben 16 pagine con bellissime fotografie che raccontano bene ciò che avvenne in quella edizione bagnata; al tempo i cellulari erano scarsi e non facevano fotografie, di fatto le uniche fotografie della manifestazione sono quelle che sono su Cicloturismo, GRAZIE.

Alleghiamo le foto da Cicloturismo

- CT febbraio 2020 La copertina con la Torre delle Ciavole
- CT febbraio 2020 pag 6 “Si farà in Sicilia il primo 1000 italiano???”
- CT ottobre 2020 La copertina
- CT ottobre 2020 il gruppo di partenza fotografato davanti alla Tartaruga
- CT ottobre 2020 Le condizioni meteo sul percorso
- Il Logo di Sicilia No Stop
- Il primo Diploma/Attestato di Sicilia No Stop
- Le omologazioni di ACP in cartaceo pag. 1 e 2

Fin qui abbiamo realizzato 10 edizioni di Sicilia No Stop; questi i numeri che registrano l'evoluzione del primo brevetto italiano da 1000 Km con omologazione ACP:

edizione	1-2000	2-2002	3-2004	4-2006	5-2008	6-2010	7-2012	8-2014	9-2016	10-2018
iscritti	69	64	109	63	70	122	68	89	95	145
partiti	59	60	95	55	64	110	62	83	89	127
ritirati	7	11	12	7	28	12	4	5	11	7
brevettati	52	49	83	48	36	98	58	78	78	120
Società	34	48	70	34	48	82	50	65	69	98
Regioni IT	9	13	11	13	11	12	14	14	12	17
Siciliani	17	21	17	10	20	16	23	23	35	40
Stati EE	2	4	12	7	6	2	0	2	3	4
Donne	3	2	6	0	3	5	3	4	6	9
Tandem						1	1	1	2	0
Bici speciali								1	3	5

L'elenco completo di tutti i brevettati delle 10 edizioni fin qui disputate è su: <http://www.ciclotyndaris.it/sicilia-no-stop-11-2022/archivio-brevettati/>

Annulata per il COVID l'edizione del 2020 faremo l'11<sup>a</sup> edizione nel 2022; la data è già stata decisa e sarà da **Mercoledì 18 a Sabato 21 Maggio 2022**; la partenza/arrivo sarà a Terrasini (PA) con campo base presso l'Hotel Perla del Golfo che per l'occasione offre la possibilità a coloro che vorranno di fare una vacanza in Sicilia con la famiglia a prezzi convenzionati; settimana dal 14 al 22 Maggio 2022 (8 giorni) in pensione completa € 512,00, mentre quella per 1 solo giorno sarà di € 75 al giorno ed € 69 per la mezza pensione.