

# Introduzione

Gli uomini liberi possono percorrere la strada  
che conduce a relazioni sociali produttive  
solo alla velocità di una bicicletta.  
Ivan Illich

C'è un'immagine che tutti conoscono perché è scolpita nell'immaginario collettivo, anche se proviene da un mondo che non esiste più, ma che esprimeva valori ancora oggi fondamentali.

Il 4 luglio 1952, sul passo del Galibier, durante una delle tappe più dure del Tour de France, Fausto Coppi è in maglia gialla, con lui c'è l'eterno rivale: Gino Bartali. Il fotografo immortalava il passaggio di una bottiglia, per tutti poi diventata una borraccia. Ancora oggi si discute su chi stia passando l'acqua all'altro.

Ma in bicicletta non importa chi abbia aiutato. Perché la solidarietà è un atto naturale per chi è abituato a faticare sulle due ruote, condividendo quello sforzo con tutti gli altri, avversari compresi – che si devono sconfiggere, ma solo se ad armi pari.

Bartali e Coppi rappresentavano due Italie diverse e contrapposte. Ginettaccio era il simbolo di un Paese sul viale del tramonto, agricolo e conservatore, ispirato al cattolicesimo, che si confrontava con il modernismo incarnato dal Campionissimo: nell'Italia dei primi anni Cinquanta, Coppi rappresentava il progresso, le novità, l'anticonformismo, persino una sfida al moralismo del tempo, con il suo amore per la misteriosa «dama bianca».

Due Italie che si affrontavano nella storia di ogni giorno e sulle strade bianche e polverose delle corse, sulle quali si riversavano, ie-

ri come oggi, grandi masse di tifosi. Due Italie pronte a darsi una mano, a lavorare insieme per rimettere in piedi un Paese uscito in ginocchio dalla guerra.

Di lì a poco sarebbe scoppiato il miracolo economico, che avrebbe portato l'Italia tra le grandi potenze economiche mondiali. La bicicletta diventa anch'essa strumento di quel miracolo, facendo convivere la destra e la sinistra, incarnando un grande mezzo di liberazione della donna e della classe lavoratrice, un veicolo di libertà, sintesi perfetta tra tecnologia e tradizione, per muoversi senza alcun vincolo.

Eppure veniva da lontano. Il 26 giugno 1819 Denis Johnson depositò il primo brevetto su un veicolo a due ruote, con una sella imbottita e un manubrio per dirigere il movimento, ma ancora privo di pedali e freni. L'aveva chiamato *bobbyhorse* o *dandyhorse*, ma aveva di fatto importato in Inghilterra la *draisienne*, la macchina da corsa che aveva preso il nome da Karl Drais – per essere precisi Karl Christian Ludwig von Drais de Sauerbrun, prima che rinunciasse al titolo nobiliare – il quale aveva dato vita a un «cavallo meccanico» che affondava le sue radici addirittura in qualche studio leonardesco. C'erano già state prove su strada e qualche gara.

Quel giorno viene considerato come la data di nascita della bicicletta come la intendiamo nell'era moderna. Due secoli dopo si è trasformata, ma è rimasta sempre fedele a se stessa: due ruote, un manubrio per indirizzarla, due pedali per farla correre e una catena per trasmettere il movimento. Una macchina antica ma moderna e perfetta, che si è evoluta con il cambio, con i nuovi materiali, con le forme più sofisticate e aerodinamiche, che ha saputo reinventarsi senza però mai snaturarsi.

Ancora oggi le due ruote si ripropongono come simbolo di una modernità che si manifesta come una «piattaforma» in grado di diventare fulcro vitale di tante economie diverse.

C'è l'innovazione tecnologica che la rende più efficiente e sicura, a partire dalla rivoluzione dell'*e-bike* che sta conquistando una larghissima fascia di pubblico nuovo; e c'è la grande tradizione di una scuola italiana di artigiani, che hanno saputo portare nel mondo il connubio tra la grande capacità tecnica e la creatività estetica che tutti ci invidiano.

La bici interpreta il ruolo di mezzo perfetto per riportare la mobilità urbana nella direzione della velocità lenta, della sostenibili-

tà e della flessibilità; un mezzo che si candida a strumento principe per la logistica urbana di un'economia spinta dalle *smart cities* e stimolata dalle tecnologie digitali. Due ruote per scuotere la pigrizia di chi, riprendendo a pedalare, aiuterà la sua salute, il clima, l'ambiente.

Oggi abbiamo anche la possibilità di generare un'economia della «dolcezza lenta» della pedalata, in grado di valorizzare la ricchezza culturale, artistica ed enogastronomica di un Paese dai mille campanili, ciascuno con altrettante splendide storie da raccontare. Senza dimenticare il benessere e la serenità cadenzati dai pedali e il grande potenziale di mettere in sella persone che avevano smarrito la strada maestra verso una migliore qualità della vita.

La bici sarà sempre più il volano di una cultura e di un'educazione civica alla portata di tutti, capace di dar vita a una partitura all'insegna della libertà e della creatività, della riconquista dello spazio usurpato dai veicoli a motore e delle relazioni umane, troppo spesso azzerate dalla comunicazione ubiqua digitale.

Tutto questo va a comporre l'«economia della bicicletta», che è fatta di tante «economie», di diversi valori e potenzialità che possono nascere da questa piattaforma a due ruote: una piattaforma che non dimostra i suoi 200 anni di vita, ma che anzi ha saputo viaggiare al passo con i tempi e oggi sta vivendo una seconda giovinezza che la proietta verso un futuro pieno di opportunità.

Qualcuno ha provato a fare i calcoli dei diversi tasselli che compongono questa *bikeconomy*. La Federazione ciclistica europea (European cyclists' federation, Ecf) ha stimato un valore complessivo di oltre 510 miliardi di euro l'anno nell'intero continente. È una cifra esagerata? È un valore sottostimato? Come spesso succede quando si parla di economia, i numeri non sempre possono essere verificati al centesimo.

Ma, come dimostriamo nel viaggio in cui vi condurremo nelle pagine che seguono, le due ruote hanno svariate sfaccettature, che fanno germogliare nuovi mondi e nuove realtà. La creatività e l'innovazione sono l'unico confine nell'esplorare i limiti della semplicità di quella macchina perfetta in grado di diventare leva moltiplicatrice dello sviluppo, soprattutto per un Paese come il nostro che è stato la culla della bicicletta e che deve ritornare leader per spingerla verso un futuro sano e positivo.

La bicicletta può generare l'opportunità di riscoprire il mondo e le persone, le comunità e la solidarietà, attivando un'economia che può costituire un'asse portante della sostenibilità del futuro.

Il viaggio nelle economie che nascono dalla bicicletta esce dal libro e prosegue sul sito [www.bikeconomy.it](http://www.bikeconomy.it).

Buone pedalate a tutti!