

Prefazione

di *Beppe Conti**

Ecco un libro nel quale immergersi con la massima concentrazione, come se si dovesse affrontare lo Stelvio o il Mont Ventoux, le montagne del mio cuore, quelle che trovo maggiormente affascinose fra le tante. Oppure volteggiare al Vigorelli, la pista magica milanese, dove si entra provando emozioni intense e sembra quasi d'avvertire ancora l'urlo della gente al momento di un surplace o di uno sprint fra Maspes e Gaiardoni; o anche accompagnare Coppi nel giro di pista mentre, uomo solo al comando, andava a vincere il Giro di Lombardia.

Ho pedalato da ragazzo al Vigorelli, c'era una fantastica scuola della pista per noi giovani. Ho vinto alcune indimenticabili corse fra quelli che oggi sarebbero juniores, prima ancora fra gli allievi. È d'obbligo un po' di ricordo personale. La bicicletta mi è entrata nel cuore da ragazzino o – come diceva mia madre sorridendo – nel sangue. È stata per me importantissima, determinante nell'illuminare la mia vita di giornalista sportivo, quando decisi di lasciare il grande calcio e un grandissimo giornale per dedicarmi al ciclismo in un giornale più piccolo. Il mio sogno era quello di seguire un Giro d'Italia, ne ho messi assieme 44 consecutivi mentre scrivo queste righe e spero di non aver ancora concluso il viaggio.

Ho conosciuto campioni e gregari che hanno arricchito la mia esistenza, non solo la professione. Ho intervistato Alfredo Binda, ho stretto la mano a Girardengo, il primo campionissimo. Quei giganti erano negli ultimi anni della loro favolosa esistenza... non sono così vecchio. I gregari di Coppi mi hanno raccontato quasi tutto del cam-

* Giornalista e scrittore.

pionissimo. Ho trascorso serate indimenticabile con Gino Bartali e con Alfredo Martini al Giro d'Italia.

Un giorno Gino mi prese sottobraccio uscendo da una sala stampa al Giro e mi disse che io sarei stato fra i più bravi, però avrei dovuto documentarmi meglio visto che, scrivendo di lui e di Coppi, ero sempre dalla parte di «quello là». Inimitabile Ginettaccio. E mi affascinarono i racconti di Fiorenzo Magni; l'arguzia di Gimondi la conservo fra le cose intime; Moser e Saronni sono stati gli eroi della mia splendida giovinezza. Di Pantani mi resta la dolcezza del suo sorriso e il gusto bello della sfida, dell'impresa. E l'elenco sarebbe ancora lungo.

Sono le premesse per ribadire un'intensa ode alla bicicletta, ai suoi campioni, alla sua gente, a chi pedala. A quei campioni – come disse un giorno Mario Soldati, scrittore e regista di successo – così grandi che andrebbero studiati dai ragazzini nelle scuole, alla stregua di quegli uomini che hanno scritto la nostra storia.

Ma poi, quanto fa bene andare in bicicletta? Per la salute, per formare un carattere, per imparare a soffrire, per concentrarsi, soprattutto per allenarsi a pedalare nella vita, perché è nell'esistenza di tutti i giorni che ognuno di noi è impegnato a scalare vette, a rischiare in discesa, a stare attento alle curve, a spingere il grosso rapporto in pianura, a difendersi dal freddo e dal caldo. Sì, la bicicletta come metafora della vita. Dunque, meglio allenarsi pedalando il giusto su tutti i terreni. E trovare il tempo per leggere queste pagine dedicate al nostro amato mezzo, tutto quello che lo riguarda, dal turismo all'economia, dalle città alle tradizioni, dalle innovazioni al futuro.

Credevo di sapere quasi tutto della bicicletta e dintorni, dopo quello che ho vissuto nel tempo, e invece ho scoperto, leggendo queste pagine, argomenti che non conoscevo e ho cercato di approfondire con piacevole attenzione. Consiglio a tutti di farlo. Buona lettura.

Introduzione

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

Ivan Illich

C'è una fotografia 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 dei due abbia passato l'acqua all'altro.

Ma è una curiosità che ha valore per la cronaca. 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 incarnava 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 il miracolo economico 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.

Oggi le Italie sono più di quelle due, la realtà è molto meno coesa, divisa e parcellizzata in una miriade di microcosmi costruiti attorno a rendite di posizioni e interessi particolari che faticano a trovare un terreno comune.

La pandemia da Covid-19 impone, ora più che mai, di ritrovare quell'unità che, pur nella diversità, ha portato alla ricostruzione e al miracolo degli anni Cinquanta-Sessanta. Oggi c'è di nuovo un Paese e un'economia da rimettere in piedi: quel miracolo è da ripetere con il contributo di ciascuno. È in arrivo un fiume di fondi senza precedenti, che riporta alla memoria il Piano Marshall, ma che non è nemmeno comparabile con quello per numeri in campo.

Una ricostruzione che ruota attorno ai temi della trasformazione digitale e della sostenibilità, le due chiavi di accesso al futuro. Anche oggi la vecchia bicicletta può giocare un ruolo primario nel new normal, perché incarna valori che guardano al futuro, sempre all'incrocio tra tecnologia e tradizione, tra libertà e sostenibilità, candidandosi a fare da volano del ripensamento dell'organizzazione urbana così come di una diversa valorizzazione dei territori.

La bicicletta ha alle spalle una lunga storia. 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 *hobbyhorse* 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 Friedrich 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.

Da questa storia lunga due secoli nasce una grande proiezione sul futuro. 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 sostenibilità e della flessibilità; un mezzo che si candida a strumento principe per la logistica urbana di un'economia spinta dalle smart city 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 «lentezza dolce» 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 differenti potenzialità, ma

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 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. In Italia e in tutto il mondo le due ruote possono diventare il simbolo della nuova normalità che nascerà una volta che l'emergenza epidemica sarà solo un brutto ricordo.

Proprio per questo, il viaggio che ci apprestiamo a compiere rappresenta un nuovo inizio, un punto zero da cui ripartire per trasformare le nostre città e per ripensare radicalmente le nostre abitudini e il nostro futuro. Il Capitolo 0 che apre il libro è la prima tappa di questo viaggio.

Buone pedalate a tutti!

P.S.: il viaggio nelle economie che nascono dalla bicicletta esce dal libro e proseguirà sul sito www.bikeconomy.it.