

La bicicletta nel nuovo millennio

La rinascita di un settore
tra innovazione, internazionalizzazione
e sostenibilità

A cura di
Giulio Ferrigno, Luca Ferrucci,
Andrea Piccaluga

Prefazione di Alessandro Ballan
Campione del Mondo di ciclismo su strada



FrancoAngeli



MANAGEMENT

Informazioni per il lettore

Questo file PDF è una versione gratuita di sole 20 pagine ed è leggibile con **Adobe Acrobat Reader**



La versione completa dell'e-book (a pagamento) è leggibile **con Adobe Digital Editions**.

Per tutte le informazioni sulle condizioni dei nostri e-book (con quali dispositivi leggerli e quali funzioni sono consentite) consulta [cliccando qui](#) le nostre F.A.Q.

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: www.francoangeli.it e iscriversi nella home page al servizio “Informatemi” per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.

La bicicletta nel nuovo millennio

La rinascita di un settore tra innovazione, internazionalizzazione e sostenibilità

A cura di
Giulio Ferrigno, Luca Ferrucci,
Andrea Piccaluga

Prefazione di Alessandro Ballan
Campione del Mondo di ciclismo su strada

FrancoAngeli

La presente pubblicazione è stata realizzata con il contributo dell'Istituto di Management della Scuola Superiore Sant'Anna e del Dipartimento di Economia dell'Università degli Studi di Perugia.

Isbn: 9788835156871

Copyright © 2023 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it.

INDICE

Prefazione, di *Alessandro Ballan* pag. 9

Introduzione, di *Luca Ferrucci, Giulio Ferrigno e Andrea Piccaluga* » 13

PARTE I BICICLETTA & INDUSTRIA

1. La bicicletta nella storia d'Italia (1870-1989), di *Eleonora Belloni* » 21

2. Il mercato italiano della bicicletta: l'andamento negli ultimi vent'anni, di *Giulio Ferrigno, Luca Ferrucci e Andrea Piccaluga* » 31

3. I produttori italiani di biciclette: caratteristiche strutturali e dinamiche strategiche, di *Giulio Ferrigno, Luca Ferrucci e Andrea Piccaluga* » 44

4. I produttori italiani di biciclette: un'analisi delle performance economiche, finanziarie e sociali, di *Alessandro Montrone* » 54

5. Le scelte di rightshoring nel settore delle biciclette, di *Alessandro Baroncelli, Valeria Belvedere e Luigi Serio* » 67

6. Le strategie dei produttori di biciclette: competizione e contaminazione tra Italia e Usa, di *Giovanni Tolin e Andrea Piccaluga* » 76

7. I brevetti nell'industria della bicicletta, di *Giovanni Tolin e Andrea Piccaluga* » 85

8. La distribuzione di biciclette in Italia tra canali offline e online, di *Luca Ferrucci e Andrea Runfola* » 96

- 9. L'high-tech a supporto della bicicletta: piattaforme digitali e strumenti per il monitoraggio delle prestazioni e dello stato di salute**, di *Nicolò Zecchinelli* pag. 107

PARTE II
BICICLETTA & TURISMO

- 10. Il cicloturismo: i trend economici e le spese dei cicloturisti italiani**, di *Luca Ferrucci, Fabio Forlani e Antonio Picciotti* » 119
- 11. La bici nella letteratura del nostro paese**, di *Sergio Giuntini* » 132
- 12. La geografia delle ciclovie europee e nazionali**, di *Sara Belotti* » 142
- 13. Il cicloturismo: i modelli locali di sviluppo**, di *Luca Ferrucci, Fabio Forlani e Antonio Picciotti* » 154
- 14. Il cicloturismo: gli eventi ciclo-amatoriali**, di *Luca Ferrucci, Fabio Forlani e Antonio Picciotti* » 165
- 15. La passione per la bici e l'attività indoor sulle piattaforme digitali: verso un'Italia protagonista?**, di *Luca Ferrucci, Fabio Forlani e Antonio Picciotti* » 177

PARTE III
BICICLETTA & MOBILITÀ URBANA

- 16. Mobilità sostenibile aziendale: quale ruolo per la bicicletta?**, di *Francesco Rizzi e Marina Gigliotti* » 191
- 17. Il bike sharing: riflessioni sul fenomeno e prospettive future**, di *Alberto Nucciarelli* » 199
- 18. KID: progetto di un quadriciclo smart per la mobilità lenta**, di *Fabio Bianconi, Marco Filippucci, Filippo Cornacchini, Andrea Parisi, Giulia Pelliccia e Marco Seccaroni* » 208

PARTE IV
BICICLETTA & SALUTE

- 19. Le tecnologie per il monitoraggio dello stato di salute psico-fisico dei cicloturisti**, di *Leonella Pasqualini, Sara Alessio, Camilla Caparvi e Lorenzo Mordeglia* pag. 223
- 20. Bicicletta e promozione della salute e del benessere**, di *Gaetano Vaudo, Giovanni Morgana e Edoardo Santoni* » 233
- 21. La nutrizione e gli integratori alimentari del ciclista**, di *Carminé Fanelli e Luisa Barana* » 243
- 22. L'uso della bicicletta e le conseguenze per l'apparato muscolo-scheletrico**, di *Giovanni Battista Mancini e Gabriele Potalivo* » 253

PREFAZIONE

di *Alessandro Ballan*

Lo sport del ciclismo ha accompagnato la vita di decine di milioni di persone.

I pionieri del ciclismo nel nostro paese – da Luigi Ganna a Costante Girardengo, sino a Fausto Coppi e Gino Bartali – hanno appassionato, emozionato e fatto soffrire persone di tutte le età. Immagini fotografiche uniche sono passate alla storia, come quella famosa dello scambio delle borracce tra Coppi e Bartali e sono “entrate”, appese alle pareti, in milioni di locali pubblici: bar, ristoranti e alberghi. Contadini e artigiani, all’epoca, si assentavano momentaneamente dai loro luoghi di lavoro per andare nell’unico posto nel paese dove vi era una radio che raccontava le gesta epiche dei loro eroi in una tappa del Giro d’Italia o in una classica come la Milano-Sanremo.

Poi, con la televisione, il ciclismo entra ancora più profondamente nei cuori e nelle menti degli appassionati. Con le immagini, si scoprono i volti degli eroi, si vedono i paesaggi attraversati dai ciclisti durante le gare, si può finalmente ammirare la fatica estrema, la competizione per una vittoria e la delusione per una sconfitta.

Radio e televisione, quindi, contribuiscono a far sentire tutti gli appassionati “vicini” ai loro “eroi” del ciclismo, facendolo divenire lo sport – sino agli anni Ottanta, con i nostri due più importanti protagonisti, Moser e Saronni – più seguito e apprezzato dagli italiani.

Un’epoca che ha creato i luoghi mitici del ciclismo, dalle grandi vette alpine (una per tutte, lo Stelvio) sino alle cime appenniniche, rendendoli – essi stessi – “santuari” laici degli appassionati di ciclismo.

Una cultura nazionale, quindi, quella degli italiani che, nel corso dei decenni si è modellata attorno a questo sport. Musica, cinema, arti figurative e letteratura hanno ampiamente attinto al ciclismo per creare i propri prodotti culturali.

Ma non siamo stati l'unico paese ad essere influenzati da questo sport. Ancora oggi, in diversi paesi, come il Belgio, il "culto" sociale collettivo verso il ciclismo è impressionante: strade e paesi che si identificano, da sempre, con una classica del Nord, ciclisti rispettati dagli automobilisti in una sorta di sacralità, velodromi antichi (come quello di Roubaix) che diventano musei "a cielo aperto" per tutti gli appassionati del mondo e così via.

Il doping ha sicuramente "appannato" la visibilità e la reputazione di questo sport ma, nonostante tutto ciò, esso ha saputo "riprendersi" in termini di reputazione, di credibilità e quindi di ammirazione sociale.

Oggi, tuttavia, il ciclismo non è però solo più agonismo. La dimensione sportiva è solo un aspetto, per quanto importante, perché lo storico sdoppiamento tra atleti e spettatori è divenuto più sfumato e articolato.

Gli appassionati di ciclismo non sono quindi più solo spettatori ma diventano essi stessi protagonisti delle loro "imprese", magari percorrendo strade e raggiungendo mete attraversate dal giro d'Italia o da altre classiche del ciclismo professionistico. Non solo, la pandemia da Covid ha esteso l'uso della bicicletta a persone che, altrimenti, sarebbero state chiuse nelle loro abitazioni e l'arrivo delle e-bike ha "moltiplicato" l'utilizzo di questo mezzo di mobilità a soggetti che, altrimenti, non avrebbero mai potuto utilizzarlo (per ragioni di età, di altimetria o di distanze chilometriche).

C'è dunque un "popolo del ciclismo" che fa della bicicletta il suo mezzo di mobilità preferito per andare al lavoro o, semplicemente, nel tempo libero per percorrere strade e ammirare paesaggi che, altrimenti, con i veicoli a motore non genererebbero le stesse emozioni. La bicicletta diviene dunque uno strumento per esplorare nuovi luoghi – di cui peraltro il nostro paese è ricchissimo – dai laghi ai borghi alle Alpi, sino agli Appennini, immersi nei colori, nel silenzio e nei profumi che tali paesaggi offrono. Un'esplorazione di luoghi da fare magari con altri amici con i quali si condividono le stesse emozioni. La bicicletta che genera e rafforza una socialità di cui, nella società contemporanea, fatta di solitudine o di social virtuali, avvertiamo davvero il bisogno.

Ma la bicicletta è anche uno strumento per esplorare sé stessi. La bicicletta ti fa conoscere te stesso con i tuoi limiti fisici e mentali, le tue paure, i tuoi desideri. È quella sofferenza che ti porta a "scoprire" le tue emozioni. E, in questo senso, contribuisce a "modellare" la tua personalità. Oggi, numerose grandi imprese che operano in vari settori economici stanno mettendo in piedi iniziative di team building. Esse chiamano ex professionisti a parlare delle loro esperienze ciclistiche e, contemporaneamente, trasmettono valori ai loro dipendenti per bilanciare le loro "energie" individuali all'interno di un quadro di collaborazione, di condivisione e di cooperazione per obiettivi di team. Il ciclismo, in altri termini, diviene una "palestra" per allenare le

persone a lavorare insieme per obiettivi comuni, limitando gli approcci individualistici.

Ma lo sviluppo del ciclismo, oggi, lo si vede anche e soprattutto nella crescita del fenomeno del cicloturismo. Il pullulare di bike academy ne è un esempio: turisti che, accompagnati da coach (magari ex professionisti), la mattina percorrono in bicicletta alcuni percorsi, acquisiscono nozioni e tecniche di allenamento, poi rientrano in hotel e, emulando gli atleti, trovano i massaggiatori e i nutrizionisti, e poi nel pomeriggio vanno a visitare luoghi, come qualsiasi altro turista.

Il ciclismo, dunque, non è solo agonismo ma molto di più. È un'attività sportiva praticabile da tutti e in tutti i luoghi. Ha grandi benefici psico-fisici e sociali. Non genera inquinamento ma semmai lo limita. Rende le persone maggiormente felici e fiere di ciò che fanno. Non è dunque casuale il fatto che, anche nel nostro paese, si siano moltiplicate le imprese che operano in questo sistema di business: produttori di bici e componenti; di abbigliamento e calzature tecniche; di integratori alimentari; e così via.

Per tutti questi motivi, c'è dunque ancora tanto spazio da "esplorare" e la bicicletta sembra, anche nel nuovo Millennio, uno strumento funzionale a tale scopo.

INTRODUZIONE

di Luca Ferrucci, Giulio Ferrigno e Andrea Piccaluga

Perché una trentina di accademici, che fanno ricerca in discipline scientifiche anche molto diverse e che lavorano in università distribuite su tutto il territorio italiano, si sono messi a scrivere un libro sulla bicicletta?

In primo luogo, ognuno di loro è caratterizzato da una forte passione per questo mezzo di mobilità o, più semplicemente, ha condiviso con le due ruote momenti ed esperienze “indimenticabili”. La bicicletta ha infatti accompagnato la crescita di quasi tutti noi, fin da piccoli, imparando a pedalare e a stare in questo equilibrio dinamico per non cadere, con l’occhio attento dei nostri genitori o dei nostri nonni o, comunque, dei nostri cari, e in questo modo, abbiamo costruito una parte della nostra autonomia, similmente a quanto accade al protagonista del romanzo *Il gabbiano Jonathan Livingston* di Richard Bach. La bicicletta è stata, da bambini, il mezzo per andare a scuola o a casa di un amico o per “fuggire” da casa nelle nostre piccole trasgressioni. La bicicletta è stata “compagna” di avventure e di esplorazioni di “nuovi” mondi, nuovi spazi insieme fisici e relazionali, prima che potessimo possedere altri mezzi di trasporto.

Se quasi tutti abbiamo usato la bicicletta per esplorare il nostro quartiere, girare per la città o le campagne, per piccole o grandi avventure, per alcuni di noi la bicicletta è stata anche l’esperienza adolescenziale di uno sport che ci ha trasmesso l’amore per la fatica estrema, la conoscenza dei propri limiti fisici e psicologici, ma anche lo stare insieme ad altri compagni di agonismo.

Ovviamente, in età adulta, la bicicletta è stata ed è ancora, per molti di noi, il modo di vivere la mobilità nei contesti urbani, con il pendolarismo per ragioni di lavoro, di famiglia o di svago, “scoprendo” che sovente in questo modo si possono raggiungere agevolmente le diverse mete senza i problemi della congestione del traffico, dei parcheggi e delle aree di ac-

cesso riservate ai soli residenti nel centro storico. La bicicletta è anche il mezzo di una mobilità dolce, magari grazie ad una “pedalata assistita”, che ci consente, insieme ad amici, di raggiungere luoghi che diversamente non potremmo vedere, di attraversare sentieri e strade che difficilmente potremmo percorrere con altri mezzi, di godere di borghi e ambienti naturali in un silenzio serafico e affascinante. La bicicletta ci ricorda, inoltre, la presenza leggendaria di uno sport, con i suoi eroi e con i suoi luoghi mitici, che hanno suscitato grandi emozioni, grandi sconfitte, grandi epopee e grandi imprese sedimentate nella memoria di ciascuno di noi. La bicicletta è, infine, l’iconografia dei popoli in “movimento”, immortalata da immagini dove le “masse” si spostano per raggiungere una grande fabbrica o un luogo per una manifestazione di protesta.

La bicicletta, quindi, forse piace anche perché è un po’ una intensa metafora della vita. In bici si deve infatti pedalare, si deve stare in movimento, altrimenti si cade rovinosamente. Lo stesso accade nella nostra vita, dove il “chi si ferma è perduto” non è il motto di un insensato moto perpetuo “stile criceto”, ma piuttosto l’insostituibile guardare avanti, mettersi in discussione, desiderio di nuove esperienze e progettualità.

La bicicletta, dunque, per molti di noi è “tante cose” e non una sola cosa. Forse, anche in questo, sta la bellezza di un mezzo che, attraverso i secoli, dalla metà dell’Ottocento, ha caratterizzato la storia sociale di persone, in tutto il mondo, suscitando emozioni, paure e ricordi. La bicicletta è stata, ed è ancora, un mezzo inter-generazionale – poiché tutti, a tutte le età, possono usarla – e inter-classista – in quanto tutti, a prescindere dalla loro professione, dalle loro convinzioni, dalla loro ricchezza – possono disporne.

Ma queste “immagini” della bicicletta possono forse apparire una sorta di rievocazione nostalgica del passato, un “amacord” di qualcosa non più attuale. Ed invece, ed è questa la sfida di questo volume, gli autori vogliono mostrare l’attualità della bicicletta nel nuovo Millennio. E per dimostrare tutto ciò, il volume è suddiviso in quattro parti.

Nella prima – Bicicletta & Industria – si analizzano i principali cambiamenti intervenuti in questo settore negli ultimi trenta anni. Un settore non destinato al “tramonto”, in quanto sostituito da altri mezzi per la mobilità pubblica e privata, ma al contrario capace di invertire la sua rotta apparentemente destinata ad un declino irreversibile. Ed invero, un recente report della Banca Ifis mostra come i ricavi dei produttori italiani e della compo-

mentistica sono cresciuti del 10% nel 2022¹. Una crescita, questa, che può essere attribuita al desiderio di una mobilità più sostenibile, alla scoperta del cicloturismo e, infine, alla possibilità di pedalare più facilmente grazie alla marcata accelerazione della produzione di e-bike². Insomma, il settore della bicicletta può essere un “settore che non muore mai” se è capace di rinnovarsi e di “inventarsi” nuovi binomi tecnologia-prodotto. Le dinamiche di riorganizzazione e di innovazione, negli ultimi trenta anni, in questo settore sono state numerose e profonde. Tra queste:

- l’innovazione, con il lancio di nuovi modelli, aventi caratteristiche funzionali differenti (per esempio, la mountain bike, la gravel, la bicicletta a pedalata assistita, le city bike);
- la nascita di imprese specializzate nella componentistica (selle, manubri, telai, freni, cambio, pedali, ecc.) e di conseguenti imprese “assemblatrici” a fianco di marchi prestigiosi di fama mondiale;
- l’innovazione nei materiali, nella forma e nella funzione dei vari componenti, con una proliferazione di brevetti;
- i fenomeni di international outsourcing, specialmente nel sud est asiatico, seguiti da strategie di rightshoring di imprese europee, in conseguenza dei problemi delle catene logistiche mondiali;
- la riorganizzazione del modello di retailing, incentrato sulla capacità di offerta vasta di numerosi modelli di bicicletta, ma anche di assistenza, consulenza e supporto alle decisioni dei clienti, con l’attivazione anche di canali on line.

Tutto questo si è accompagnato ad una buona dinamica strutturale di crescita della domanda sul mercato italiano, supportata anche da provvedimenti governativi nazionali che hanno incoraggiato gli acquisti, soprattutto quelli relativi all’e-bike.

Nella seconda parte – Bicicletta & Turismo – si osserva come tale mezzo di mobilità sia divenuto strumento per accompagnare la crescita del turismo in taluni luoghi, favorendo un’esperenzialità che altrimenti non sarebbe stato possibile vivere. La realizzazione di importanti ciclovie, composte da centinaia se non migliaia di chilometri percorribili da ciclo-turisti, ha favorito tale sviluppo, generando nuovi servizi e nuove filiere (come i bike hotel o le guide ciclo-turistiche o le agenzie di viaggio specializzate

¹ BANCAIFIS (2023), *Ecosistema della bicicletta*, disponibile al link <https://www.bancaifis.it/chi-siamo/ricerche-progetti/ecosistema-della-bicicletta/>.

² Per un approfondimento, ci permettiamo di rimandare a PITTALUGA P. (2023), “L’ecosistema delle biciclette pedala”, *Avvenire*, 4 giugno.

in tali tour). Ancora, associazioni non profit radicate in piccole città sono spesso alla base dell'ideazione, progettazione e realizzazione di eventi ciclo-amatoriali che, annualmente, richiamano migliaia di persone, da tutti i paesi, con impatti economici estremamente positivi in tali economie locali. E poi, oramai, questi ciclo-turisti possono “viaggiare” anche nella virtualità dei luoghi, grazie all'innovazione delle piattaforme digitali connesse a tecnologie per l'indoor. Insomma, una disciplina nata per essere vissuta in modo outdoor è evoluta, tecnologicamente e come servizi, anche in ambito domestico. E tutta questa passione verso la bicicletta si traduce in molteplici consumi, non solo strettamente turistici, come con la partecipazione ad eventi, ma anche con acquisti ricorrenti di prodotti qualificati complementari alla bicicletta, quali l'abbigliamento tecnico, gli integratori alimentari, l'elettronica per il monitoraggio delle prestazioni e dello stato di salute e, infine, calzature, caschi e altro ancora.

La terza parte – Bicicletta & Mobilità Urbana – riguarda un altro aspetto, ossia la possibilità, da parte delle amministrazioni pubbliche locali, di pensare, progettare e realizzare una nuova visione strategica degli spostamenti di persone e di merci nell'ambito delle città. La realizzazione di percorsi piste ciclabili possono essere strumenti importanti per ridurre la congestione del traffico cittadino, l'emissione di inquinanti e il fabbisogno di spazi per il parcheggio delle auto. Le grandi imprese possono offrire opportuni strumenti, servizi ed incentivi affinché tale forma di mobilità possa essere utilizzata in modo più intenso dai propri dipendenti e collaboratori. Infine, lo stesso trasporto e la consegna di merci, soprattutto se di dimensioni volumetriche e di peso non rilevanti – come ad esempio nel caso di piccoli ordini di e-commerce di individui e famiglie potrebbe trovare in nuovi modelli di e-bike, progettati ad hoc e funzionali a tali finalità una modalità di soddisfacimento di tali assetti logistici.

Infine, l'ultima parte – Bicicletta & Salute – grazie al contributo di medici specialisti mette in evidenza l'importanza di tale strumento per “allenare” il nostro corpo, nella dimensione cardio-vascolare o in quella muscolare o scheletrica, con un adeguato regime alimentare (capace di contribuire a sostenere livelli soddisfacenti di salute) in tutte le fasce di età. Insomma, la bicicletta “arricchisce” la salute fisica degli individui, contribuendo indirettamente a farli stare meglio, riducendo il rischio di talune malattie e svolgendo una funzione efficace di prevenzione di specifiche patologie, come l'ipertensione e il conseguente consumo di farmaci.

Se, allora, la bicicletta è felicità, socialità, salute, essa non può dunque che “giocare” un ruolo importante nelle nostre società contemporanee, e anche nel prossimo futuro. Noi abbiamo provato a sostenere queste tesi. Ai lettori il piacere di accompagnare la loro lettura con l’uso della loro bicicletta!

PARTE I
BICICLETTA & INDUSTRIA

1. LA BICICLETTA NELLA STORIA D'ITALIA (1870-1989)

di *Eleonora Belloni*

1.1. Introduzione

Perché bicicletta e storia d'Italia? La bicicletta fece la sua comparsa sulle strade italiane all'inizio degli anni Settanta dell'Ottocento, per poi diffondersi con relativa rapidità. Il fatto che la storia della sua prima diffusione coincida con il decollo industriale italiano ne fa un terreno di osservazione privilegiato per leggere il processo di modernizzazione del nostro paese.

Come mostrano bene alcuni capitoli di questo volume, la storia della bicicletta rappresenta, innanzitutto, una pagina importante della storia dell'industrialismo italiano. Ma storia della bicicletta significa anche storia del turismo e del tempo libero: con la bicicletta nasce infatti anche un nuovo "genere" di viaggio, il cicloturismo. Non solo processi economici, però: la bicicletta intercetta infatti anche processi politici e sociali che, a loro volta, contribuiscono a comporre il quadro del processo di modernizzazione. Non meno importante, inoltre, il fatto che, nel momento in cui fotografa il cammino dell'Italia verso la modernità, la storia della pratica ciclistica diviene anche storia del difficile rapporto del paese con quella stessa modernità. Di questo rapporto controverso ci raccontano bene le tante resistenze, a cui in parte accenneremo, incontrate dalla bicicletta all'inizio del proprio percorso di diffusione.

La bicicletta, tuttavia, non è solo storia, non è solo "passato". Questo volume lo dimostra bene.

Da alcuni anni si parla molto di "rinascita della bicicletta". A questo riemergere delle due ruote nel dibattito pubblico continua però a fare da contraltare una oggettiva difficoltà della pratica ciclistica ad acquisire, o a riconquistare, un diritto di presenza sulle strade e all'interno del modello di mobilità. In parte, le cause di questo fenomeno vanno ricercate anche nel fatto che ogni recupero della mobilità ciclistica deve oggi avvenire in un "am-

biente” profondamente segnato, sia dal punto di vista materiale che da quello culturale, dalle dinamiche precedenti di contrattazione della mobilità. Anche di fronte a una riscoperta della bicicletta, infatti, le infrastrutture urbane, frutto della pianificazione dei decenni passati, continuano a rappresentare un ostacolo al mezzo a due ruote, in quanto esempi tangibili e materiali di vecchie idee che continuano a condizionare il presente. Tali dinamiche richiedono di essere comprese nella loro complessità e nella loro sedimentazione storica, come premessa al loro superamento. La ricostruzione storica, quindi, è utile non solo come strumento per leggere il passato, ma anche per immaginare il futuro.

1.2. Gli esordi e la prima istituzionalizzazione del fenomeno ciclistico (1870-1900)¹

È il 1870 a segnare idealmente l’inizio dell’avventura ciclistica nel nostro paese. In quell’anno sorsero infatti i primi due Veloce club della penisola: dapprima quello di Firenze (in quel momento capitale del Regno d’Italia), seguito dal Veloce club di Milano. Nel 1884 si contavano già 24 società, divenute 175 nel 1896.

La geografia di questo ciclismo pionieristico rispecchiava i confini dello sviluppo manifatturiero del Regno d’Italia. Una statistica del 1884 mostrava una mappatura che ricalcava quella del futuro triangolo industriale. I club più a Sud risultavano quelli di Roma. Due eccezioni a questa mappatura geografica erano rappresentate dalla Toscana e dal Veneto, che nel 1884 già contavano cinque club. La prima diffusione della pratica ciclista si caratterizzò pertanto come un fenomeno che interessò una porzione molto limitata del territorio nazionale. È inoltre interessante notare che, fatta eccezione per la nascita del primo Veloce club nell’allora capitale del Regno, in seguito i luoghi di concentrazione del fenomeno ciclistico non coincisero mai con i centri politici del paese ma semmai con quelli economici.

I primi club velocipedistici ebbero un ruolo chiave nell’avviare la legittimazione sociale della pratica ciclistica. Oltre a divenire, con le loro sedi, luogo fisico di socialità e di incontro tra i praticanti, ebbero la funzione di regolamentare, attraverso i loro statuti, le attività delle associazioni e dei loro aderenti. Gli statuti, infatti, erano spesso accompagnati da regolamenti che

¹ Per tutto quello che segue, dove non diversamente indicato, mi permetto di rimandare a E. BELLONI (2019), *Quando si andava in velocipede. Storia della mobilità ciclistica in Italia (1870-1955)*, FrancoAngeli, Milano.

dettavano regole di comportamento per i soci nell'utilizzo dei loro mezzi. Funzionavano, insomma, da piccoli codici stradali, colmando in tal senso le lacune normative.

Il 6 dicembre 1885 nasceva a Pavia l'Unione Velocipedistica Italiana (UVI) (*Statuto*, 1888) che, tuttavia, a dispetto del nome, non riuscì a legittimarsi come organo rappresentativo dell'intero panorama ciclistico nazionale, da subito attraversato da profonde divisioni interne. All'UVI si opponeva infatti un gruppo di interesse che patrocinava il ciclismo nella sua forma di cicloturismo più che in quella strettamente sportiva. Queste divisioni furono infine formalizzate con la nascita, nel 1894 a Milano, del Touring Club Ciclistico Italiano (TCCI), che si aggiudicava la parte turistica della questione ciclistica, lasciando all'UVI quella prettamente sportiva (Bardelli, 2004; Bosworth, 1997; Pivato, 2006; Vota, 1954).

Il Touring si trovò investito di un compito di legittimazione del nuovo mezzo in un panorama ancora dominato da un trasversale scetticismo che spesso degenerava in aperta ostilità, come del resto dimostrano i dati (che dal 1898 divenivano più attendibili, a seguito dell'imposizione di una tassa nazionale sui velocipedi approvata l'anno precedente) che denunciano la ancora lenta diffusione della bicicletta nell'Italia di fine secolo.

Tab. 1.1 – Numero di biciclette circolanti in Italia

Anno	Biciclette circolanti in Italia
1896	30.000
1899	109.019
1900	124.861
1901	142.918

Fonte: Belloni (2019, p. 61)

Senza dubbio, un freno alla diffusione del mezzo era rappresentato dal mancato sviluppo di una consolidata industria nazionale. È vero che nel 1885 era nata a Milano la ditta Edoardo Bianchi (Marchesini, 2018; Mari, 2015; 2021), preceduta da alcune piccole manifatture sorte a partire dalla metà degli anni Sessanta dell'Ottocento. Tuttavia, negli anni Novanta la produzione italiana appariva fortemente in ritardo rispetto a quella estera, e di conseguenza il mercato della due ruote continuava a essere dipendente dalle importazioni.

Il ritardo industriale non era l'unico fattore capace di spiegare la lenta diffusione della bicicletta in Italia. L'iniziale diffusione del mezzo aveva infatti fatto emergere i primi problemi di "convivenza". Il tema è ben evidenziato dalla que-

stione dei regolamenti municipali che andavano a regolare la circolazione delle due ruote (*Sunto dei regolamenti municipali sull'uso dei velocipedi in alcune città d'Italia*, 1892). I divieti presenti in tali regolamenti erano tra i più svariati, a volte ai limiti del surreale: dal divieto per i velocipedisti di percorrere il viale della stazione mezz'ora prima e mezz'ora dopo l'arrivo dei treni, a quello di circolare nei giardini pubblici e nelle vie del centro (perché troppo affollate), ma anche in quelle periferiche (perché troppo isolate), fino all'obbligo di portare al braccio una fascia nera di riconoscimento (Gazzaniga, 1948).

Per finire, la bicicletta non era ritenuta solamente pericolosa per gli stessi velocipedisti e per gli altri utenti della strada, ma in molti casi anche sconveniente. Lo era, soprattutto, per tutti coloro il cui ruolo pubblico, o semplicemente sociale, sconsigliava atteggiamenti, pose, abiti suscettibili di sollevare scandalo. Ecco allora che nella rete del proibizionismo perbenista di fine secolo caddero ufficiali dell'esercito, rappresentanti dell'ordine pubblico e, soprattutto, donne ed esponenti del clero (Pivato, 2019; Stelitano, 2020).

1.3. Da mezzo di loisir a mezzo di trasporto (1900-1920)

All'inizio del nuovo secolo la bicicletta stava divenendo un mezzo di trasporto per gli spostamenti quotidiani, verso il luogo di lavoro o per raggiungere le città vicine dalle campagne.

Uno dei fattori che favorì questa popolarizzazione delle due ruote fu la riduzione dei prezzi, accompagnata da un sempre più fiorente mercato di mezzi di seconda mano. Se alla fine dell'Ottocento il prezzo di una bicicletta si aggirava attorno alle 600-700 lire (a fronte di un salario giornaliero di circa 1,69 lire), nel 1905 il prezzo era già sceso attorno alle 200 lire per una bicicletta nuova di buona qualità, ma di fatto era possibile acquistare mezzi di minore qualità o di seconda mano anche a prezzi tra le 40 e le 100 lire (Belloni, 2019). Questo fu a sua volta reso possibile da uno sviluppo dell'industria nazionale della bicicletta e da una maggiore standardizzazione della produzione.

Tab. 1.2 – Numero di biciclette prodotte in Italia

Anno	Biciclette prodotte in Italia
1907	98.062
1909	169.900
1910	221.612
1937	400.000

Fonte: Belloni (2019, p. 78)

Un ulteriore contributo alla democratizzazione della bicicletta fu dato dalle aperture da parte del movimento socialista, inizialmente scettico verso una pratica identificata come propria della sociabilità borghese. Nel 1912 nascevano a Imola i “ciclisti rossi”. Al gruppo di Imola ne seguirono poi altri nei mesi successivi, fino alla costituzione della Federazione nazionale dei ciclisti rossi avvenuta sempre a Imola il 10 agosto 1913 (Colombo e Lanotte 2017; Lorenzini, 1913; Pivato, 1992; 2019).

Tra le ragioni di popolarizzazione della due ruote nell’Italia di inizio Novecento non si può infine trascurare il ruolo giocato dal ciclismo sportivo e, in particolare, dalla nascita del Giro d’Italia, la cui prima edizione fu corsa nel maggio del 1909 (Colombo e Lanotte, 2017; Foot, 2011; Franzinelli, 2015; Marchesini, 1998; 2009; Pivato, 1997; Silei, 2010). Gli intenti dei promotori della corsa erano chiari: favorire la vendita di biciclette; incrementare la tiratura della *Gazzetta dello Sport*, promotrice dell’evento; accrescere la popolarità del ciclismo. Come nel caso del Tour de France (la cui prima edizione risaliva al 1903), anche per il Giro d’Italia fu subito evidente il legame che univa evento sportivo, circuito mediatico e apparato produttivo nazionale. Non a caso a sostenere l’iniziativa dei tre ideatori – Eugenio Camillo Costamagna (direttore della *Gazzetta*), Armando Cougnet e Tullo Morgagni – vi fu fin da subito Angelo Gatti, industriale dell’Atala intenzionato a imporre i propri velocipedi sul mercato bruciando la concorrenza di Edoardo Bianchi, sostenitore di un’analoga iniziativa promossa dal *Corriere della Sera* (e sostenuta dal Touring) e che solo per poco venne anticipata da quella, vincente, della rosea.

In effetti, il primo Giro non deluse le attese dei suoi organizzatori: 127 partecipanti (gli iscritti inizialmente erano 166, gran parte dei quali provenienti dal Nord Italia, soprattutto area lombarda, seguiti da piemontesi, romagnoli, toscani e veneti); folle assiegate lungo tutto il percorso; *La Gazzetta* vide accrescere le sue tirature oltre le 100.000 copie. Lo stesso aumento delle biciclette circolanti, che quasi raddoppiarono tra il 1909 e il 1910, risenti senza dubbio dell’“effetto Giro”, oltre che della riduzione della tassa di circolazione, passata in quell’anno da 10 a 6 lire.

1.4. La bicicletta di massa (1920-1955)

Quando il fascismo arrivò al potere, le biciclette circolanti in Italia erano ormai quasi due milioni (1.849.000), contro poco più di 40.000 automobili. Nel 1935 il numero era più che raddoppiato (3.992.000). Se ne sarebbero contate addirittura poco meno di cinque milioni (4.935.000) nel 1938,

nell'ultima statistica attendibile, prima che la definitiva abolizione della tassa sui velocipedi (con entrata in vigore dal gennaio 1939), facesse venir meno questo strumento di rilevazione (Belloni 2019).

Tab. 1.3 – Numero di biciclette e autovetture circolanti in Italia

Anno	Biciclette	Autovetture
1922	1.849.272	41.035
1930	4.480.000	183.292
1938	4.935.019	289.174
1941	5.000.000	97.616

Fonte: Belloni (2019, p. 137)

Tra le due guerre, insomma, milioni di italiani viaggiavano ormai su due ruote per le loro esigenze quotidiane di spostamento. La democratizzazione del mezzo poteva ormai dirsi compiuta, le resistenze alla sua diffusione in gran parte superate, l'emancipazione produttiva dall'estero ormai quasi totalmente raggiunta.

Se i numeri ci dicono che la bicicletta dominava le strade degli anni Venti e Trenta, la propaganda fascista pretendeva però di presentare agli italiani una realtà totalmente diversa: il mezzo del futuro era l'automobile, e il fascismo modernizzatore l'avrebbe resa accessibile a tutti. Il primo segnale della netta sterzata a favore dell'automobile fu rappresentato dai progetti per l'autostrada (una "strada per l'automobile", appunto) Milano-laghi, inaugurata il 21 settembre del 1924.

A partire da metà anni Trenta, tuttavia, il regime si trovò costretto a recuperare la bicicletta in funzione autarchica – come mezzo di trasporto in grado di garantire un risparmio in termini di consumo di carburante e di manutenzione stradale – nel quadro di una politica economica dove ai temi della modernità si opponevano quelli del risparmio e della valorizzazione delle risorse interne. In tal modo la bicicletta finiva per essere inevitabilmente associata a un'idea di austerità e di sacrificio che ne avrebbe irrimediabilmente compromesso l'immagine sociale e, in ultima analisi, il rapporto culturale e materiale con gli italiani.

Se, dunque, nell'Italia dell'immediato dopoguerra la bicicletta continuava a essere il mezzo più ambito, non era per un'affezione degli italiani verso la due ruote, ma semmai per l'impossibilità da parte della maggioranza della popolazione di poter accedere a qualsiasi mezzo diverso.

Nel 1946 circolavano in Italia circa tre milioni di biciclette, a fronte di poco meno di 150.000 automobili. I dati, per quanto frutto di stime, confermano la misura in cui la bicicletta continuasse a rappresentare “il” mezzo di trasporto degli italiani (la “macchina”, come era ancora nel linguaggio comune, prima che lo divenisse l’automobile).

Nell’arco di pochi anni, tuttavia, il quadro sarebbe completamente mutato. L’Italia si stava avviando verso il suo appuntamento con la motorizzazione di massa. Fu, quella degli italiani, dapprima una “motorizzazione a due ruote”. Già nell’immediato dopoguerra divenne popolare il fenomeno delle biciclette con motore applicato: i vari Mosquito, Guzzino, Cucciolo, Alpino, Aquilotto rappresentarono per molti italiani il primo approccio con una motorizzazione “leggera”. Almeno fino a quando, nell’aprile del 1946, uscì dallo stabilimento Piaggio di Pontedera il primo esemplare di un mezzo destinato a rivoluzionare non solo le abitudini di mobilità ma anche l’immaginario degli italiani: la Vespa (Belloni, 2019).

Nel 1949 i motocicli in circolazione risultavano oltre 460.000, per poi superare il milione di veicoli in circolazione nel 1951. È vero che le cifre erano ancora molto lontane dagli otto milioni di biciclette circolanti, ma erano comunque più del doppio delle automobili (solamente nel 1964 sarebbe avvenuto il sorpasso dell’automobile sui motoveicoli). Soprattutto, i piccoli motocicli della ricostruzione erano riusciti a intaccare definitivamente il predominio della bicicletta.

1.5. La bicicletta “fantasma” (1955-1989)

L’immissione sul mercato della Fiat 600, nel 1955, e della nuova Fiat 500, nel 1957, avrebbe segnato, nei fatti e nell’immaginario collettivo, un punto di non ritorno nella vicenda dell’ingresso del paese nell’era della motorizzazione e dei consumi di massa. Quella a cui si assistette nei due decenni successivi fu una rivoluzione non solo materiale ma anche culturale. La bicicletta sembrava essere divenuta il “fantasma” della circolazione veicolare nell’Italia del miracolo economico: gli studi sul traffico, i regolamenti della circolazione, la narrazione della mobilità si focalizzarono esclusivamente sull’automobile, mentre la due ruote scompariva dal discorso pubblico.

Nel 1966 la Bianchi metteva in commercio un nuovo modello di bicicletta, l’Aquila, che veniva pubblicizzata come la “bicicletta per auto”. Si trattava di un modello pieghevole, di piccole dimensioni, con sellino e manubrio regolabili. La stessa casa produttrice lo pubblicizzava come il modello ideale per la combinazione bicicletta-auto (*Bicicletta, che passione!*, 1966).

La bicicletta nell'Italia del miracolo diveniva insomma “accessorio dell'automobile”, mezzo “integrativo per l'uomo motorizzato”, e quello che le veniva riservato era uno spazio tutt'al più residuale.

Si dovettero aspettare i primi anni Settanta perché, in coincidenza con la crisi petrolifera del 1973, si aprisse una prima breccia all'interno dell'ideologia della motorizzazione individuale di massa. Non si trattò solamente di una presa di coscienza sull'insostenibilità di un modello di produzione e di consumo, ma anche di una svolta culturale. Le domeniche senza auto fecero intravedere, per la prima volta dopo un ventennio, una diversa possibilità di muoversi, di occupare il proprio tempo. Offrirono, insomma, un'alternativa, creando il terreno fertile per la nascita di movimenti a favore del recupero della bicicletta e ponendo le premesse per un bacino di consenso nei confronti di politiche della mobilità alternative a quelle intraprese fino a quel momento. Al di là delle differenze nazionali, quello a cui si assistette fu un movimento di recupero della bicicletta (e prima ancora della “cultura” ciclistica) come mezzo di trasporto. Un'istanza di cui si fecero carico movimenti dal basso, organizzazioni, gruppi mossi da motivazioni anche molto diverse tra loro, ma accomunati dall'unica volontà di riportare la bicicletta sulle strade e al centro del discorso pubblico sulla mobilità.

Tuttavia, mentre alcuni paesi iniziarono proprio a seguito di quella svolta a pianificare il loro futuro ciclabile, in Italia quella degli anni Settanta sembrò per molti aspetti un'occasione mancata. Ciò non significa che qualche segnale di “ripensamento” non ci fosse stato anche in Italia. La mobilità non motorizzata, pedonale e ciclabile, del tutto scomparsa per quasi un ventennio dal discorso pubblico, tornava timidamente a riaffacciarsi. Ciò che mancò fu quella stessa unione di forze sociali avvenuta nei Paesi Bassi all'inizio degli anni Settanta, dove lo shock petrolifero, inserendosi sulla scia della campagna di *Kindermoord* e dell'azione del movimento Provo (Furness, 2010), portò all'istituzione nel 1975 della *Fietsberad* (la *Dutch Cyclists' Union*) e alla definitiva presa di coscienza che fosse necessario cambiare rotta nella pianificazione del modello di mobilità dominante.

In Italia, al contrario, si dovranno attendere gli anni Ottanta perché, con la nascita nel 1989 della Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB), si avviasse un processo di recupero, culturale e materiale, della bicicletta, assieme a un più generale ripensamento del modello di mobilità.

1.6. Conclusione

Quel ripensamento del modello di mobilità avviato anche in Italia a fine XXI secolo – e in cui la bicicletta sembra riconquistare un ruolo centrale – continua, tuttavia, a scontare ritardi e resistenze ereditati dal passato. La storia della mobilità ciclistica degli ultimi trent'anni in Italia è una storia di alcuni passi in avanti importanti nell'idea di recupero della dignità della pratica ciclistica all'interno di un quadro dominato dall'ipermobilità motorizzata, ma anche di tante battute di arresto.

Sicuramente non si può non citare, tra i traguardi raggiunti, l'approvazione della legge 11 gennaio 2018 n. 2, *Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica*, più nota come “legge sulla mobilità ciclistica”, una vera e propria svolta per l'Italia, a cui ha fatto seguito (anche se con colpevole ritardo) l'approvazione del *Piano generale della mobilità ciclistica urbana e extraurbana 2022-2024*, emanato nell'estate 2022 e pubblicato in Gazzetta ufficiale il successivo ottobre. Tra i due passaggi legislativi, un'emergenza pandemica durante la quale il tema della mobilità, e di quella non motorizzata in particolare, è riuscito a conquistarsi uno spazio non marginale: la sicurezza, in termini di distanziamento sociale, ha condotto a ripensare almeno in parte le abitudini quotidiane di spostamento.

Come abbiamo visto, la storia ci insegna che le crisi possono anche rappresentare l'inizio di nuovi percorsi di progettazione della mobilità. Ma ci insegna anche che, perché questo accada, è necessario che le spinte contingenti trovino un terreno culturale pronto a sfruttarne la carica dinamica. La storia della mobilità ciclistica dei prossimi decenni in Italia sarà anche la storia che potrà dirci se quella venuta dalla pandemia del 2020 sarà stata o meno l'ennesima occasione persa per il paese per riconquistare alla bicicletta un posto di diritto nelle proprie strade.

Tab. 1.4 – Box: il Touring Club Italiano

Il Touring Club Ciclistico Italiano (dal 1900 Touring Club Italiano) nasceva a Milano nel novembre 1894, su iniziativa di Luigi Vittorio Bertarelli e Federico Johnson. Il TCCI conobbe da subito una rapida espansione: i soci passarono dai 784 del 1894 ai 15.000 del 1898, per superare i 20.000 nel 1900. Il sodalizio avviò un'attività su molteplici fronti: installazione di segnaletica stradale; firma di convenzioni con alberghi e meccanici per rendere più agevoli i viaggi dei soci; pubblicazione di itinerari, guide e carte stradali; studi per la manutenzione e il miglioramento delle strade; battaglie contro i regolamenti restrittivi e le imposizioni fiscali gravanti sulla bicicletta. Lo strumento più importante per l'attività di promozione ciclistica fu tuttavia rappresentato dalle escursioni che il Touring organizzò per mostrare le potenzialità del mezzo a due ruote nel rivoluzionare la concezione stessa dello spostarsi sul territorio per motivi di svago o di utilità.

Bibliografia

- (1966) “Bicicletta, che passione!”, *BiancoCeleste*, VIII, n. 4, ottobre-dicembre, pp. 2-3.
- (1888) “Statuto”, *Unione Velocipedistica Italiana. Bollettino Ufficiale per gli atti e comunicazione della Unione*, n. 11, marzo, pp. 8-12.
- (1892) “Sunto dei regolamenti municipali sull’uso dei velocipedi in alcune città d’Italia”, *Unione Velocipedistica Italiana. Bollettino Ufficiale per gli atti e comunicazione della Unione*, V, n. 44, gennaio-febbraio-marzo, pp. 237-239.
- BARDELLI, D. (2004), *L’Italia viaggia. Il Touring Club, la nazione, la modernità, 1894-1927*, Bulzoni, Roma.
- BELLONI, E. (2019), *Quando si andava in velocipede. Storia della mobilità ciclistica in Italia (1870-1955)*, FrancoAngeli, Milano.
- BOSWORTH, R.J. (1997), “The Touring Club Italiano and the nationalization of the Italian bourgeoisie”, *European history quarterly*, 27(3), pp. 371-410.
- COLOMBO, P., LANOTTE, G. (2017), *La corsa del secolo. Cent’anni di storia italiana attraverso il Giro*, Mondadori, Milano.
- FOOT, J. (2011), *Pedalare! La grande avventura del ciclismo italiano*, Rizzoli, Milano.
- FRANZINELLI, M. (2015), *Il Giro d’Italia. Dai pionieri agli anni d’oro*, Feltrinelli, Milano.
- FURNESS, Z. (2010), *One less car. Bicycling and the politics of automobility*, Temple University Press, Philadelphia.
- GAZZANIGA, L. (1948), “Cicloturismo d’oggi e di ieri”, *Le vie d’Italia*, maggio, pp. 439-444.
- LORENZINI, A. (1913), *I ciclisti rossi. I loro scopi e la loro organizzazione*, Ditta Fratelli Cesarani, Bergamo.
- MARCHESINI, D. (1998), *Coppi e Bartali*, il Mulino, Bologna.
- MARCHESINI, D. (2009), *L’Italia del Giro d’Italia*, il Mulino, Bologna.
- MARCHESINI, D. (2018), *Bianchi. Una storia italiana*, Bolis edizioni, Azzano San Paolo.
- MARI, C. (2015), “Putting the Italians on bicycles: marketing at Bianchi, 1885-1955”, *Journal of Historical Research in Marketing*, 7, n. 1, pp. 133-158.
- MARI, C. (2021), *A Business History of the Bicycle Industry. Shaping Marketing Practices*, Palgrave Pivot.
- PIVATO, S. (1992), *La bicicletta e il sol dell’avvenire. Tempo libero e sport nel socialismo della Belle Epoque*, Ponte alle Grazie, Firenze.
- PIVATO, S. (1997), *Il Giro d’Italia*, in M. Isnenghi (a cura di), *I luoghi della memoria. Personaggi e date dell’Italia unita*, Laterza, Roma-Bari, pp. 333-344.
- PIVATO, S. (2006), *Il Touring Club Italiano*, il Mulino, Bologna.
- PIVATO, S. (2019), *Storia sociale della bicicletta*, il Mulino, Bologna.
- SILEI, G. (a cura di) (2010), *Il Giro d’Italia e la società italiana*, Manduria-Bari-Roma, Lacaita.
- STELITANO, A. (2020), *Donne in bicicletta. Una finestra sulla storia del ciclismo femminile in Italia*, Ediciclo editore, Portogruaro.
- VOTA, G. (a cura di) (1954), *I sessant’anni del Touring Club Italiano 1894-1954*, Touring Club Italiano, Milano.