

Inchiesta



Dove vai se la bici NON CE L'HAI

Hanno superato per la prima volta le auto nelle vendite. E cinque milioni di persone le usano ogni giorno. Prende quota l'Italia in bicicletta. Ecco le novità: da Torino a Lecce

DI ENRICO AROSIO

MIGLIAIA DI CICLISTI EUROPEI PRENDONO
 PARTE AL RADUNO CRITICAL MASS
 ORGANIZZATO NELL'APRILE 2013 A BUDAPEST



187, segnando, il 17 settembre, il primato di 10.495 prelievi al giorno. Con tutto ciò, ci sono persone, anche intelligenti come Francesco De Gregori, che deplorano «l'idolatria delle piste ciclabili». Perché? Che male fanno, nella Repubblica delle soste in doppia fila, delle polveri sottili, dell'assedio dei Suv, della benzina a 1,90 al litro e delle auto pirata un po' di denari spesi in piste ciclabili?

L'Italia in bici esiste, cresce e fa parlare di sé. Il paradosso è che proprio a Roma, la città di De Gregori, l'esile 0,4 di spostamenti registrati già indica una crescita: nel 2010 era quasi a zero. E, a differenza del predecessore Gianni Alemanno, il neo sindaco Ignazio Marino si impegna di persona, casco in testa, come testimonial del ciclismo urbano (vedere il suo intervento a pagina 67). Rischia la salute, in mezzo al traffico aggressivo, e nel suo staff c'è chi è preoccupato.

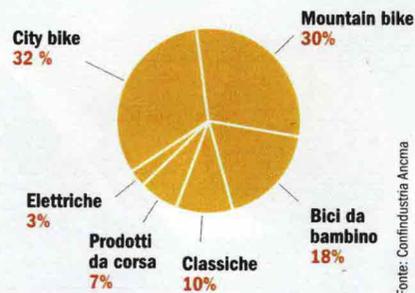
Va detto subito: capitali nordeuropee come Amsterdam e Copenhagen offrono statistiche stellari, circa il predominio dei ciclisti sulle auto, vere e proprie rivoluzioni realizzate. Per non dire delle bike highways, le autostrade per bici, potete pedalare in sicurezza da Amsterdam a Utrecht, in un territorio tra i più densi d'Europa. Cose dell'altro mondo. Ma non è che l'Italia stia ferma. Tutt'altro. Le due ruote come alternativa ai tragitti casa-ufficio e casa-studio sono in aumento. Non solo tra i giovani, e con una buona quota femminile. I negozi specializzati sono ormai dei piccoli templi del design. Si diffondono le ciclo-officine alternative. Milano è diventata la capitale italiana delle bici a "scatto fisso", un fenomeno culturale derivato dai bike messenger americani e basato su valori essenziali e radicali. Per tacere degli happening notturni di Critical mass, militanza nata a San Francisco, sciame di biker anti-auto che occupano pedalando gli assi viari. Ma a parte gli aspetti più contro-culturali, proprio l'intermodalità tra mezzi pubblici, auto, moto e bici sperimentata nell'Area C di Milano (meno 30 per cento di traffico auto dall'avvio della congestion charge), cui si applica, guarda caso, l'assessore più giovane della giunta Pisapia, Pierfrancesco Maran, ha attirato l'attenzione di diverse città, da Mosca a Bogotà.

L'analisi geografica premia, per ora, il Nord-Est. Per l'aspetto della produzione industriale, come vedremo più avanti; per

Ecobusiness

IL MERCATO IN ITALIA

(Un milione 606 mila le biciclette vendute nel nostro Paese nel 2012)



tradizione e cultura, dalle mondine del Vercellese a Francesco Moser; per orografia e clima. È più facile pedalare nella Bassa emiliana che in Aspromonte, nel centro di Piacenza (record italiano: 33 per cento di spostamenti in bici sul totale) che tra i Sette Colli, sebbene nel 1948 "Ladri di biciclette" fosse ambientato a Roma. A Genova, "città meno ciclabile d'Italia", i biker fanno proselitismo. In Toscana cresce il ciclismo ricreativo da weekend, ed è notevole il caso Firenze, città impigrita che si va risvegliando grazie al centro storico pedonalizzato dalla giunta Renzi. Sorprende la Puglia, la regione più bike-friendly del Sud: in Puglia cresce la promozione degli itinerari a due ruote in funzione dei cicloturisti stranieri, la Regione lancia i Mobility Days, a Lecce il ciclismo urbano sta diventando una piccola ma solida realtà. Del resto, in aprile si è tenuta, 11 anni dopo Milano, una prima Critical mass anche a Benevento.

Intendiamoci. È ancora lontano il giorno in cui potremo andare da Milano a Torino, o da Lecce a Bari, in bike highway. Ma già oggi si possono percorrere in corsia protetta decine di chilometri di argini di fiumi come l'Adige o il Mincio. E se salite in Sud Tirolo, accanto alle migliaia di ettari coltivati a mele e a vigneti, vi imbatteverete ovunque nella parola Radweg, ciclabile in tedesco, dalla val Venosta (Radweg Vinschgau, ben 86 chilometri dal passo Resia fino a Merano) alla val Pusteria alla valle Isarco. Ma l'Alto Adige è terra felix: a Bolzano il 29 per cento dei 105 mila abitanti è classificato ciclista urbano.

Crescono anche le forme associative. «Una quota notevole dei nostri soci», ▶

Hanno superato i cinque milioni, in Italia, i ciclisti urbani (coloro che usano le due ruote con frequenza nella vita quotidiana). Nel 2012, per la prima volta in mezzo secolo, le vendite di biciclette (un milione 606 mila) hanno superato quelle delle auto (un milione 450 mila) e sarà così anche quest'anno. A Firenze, 270 mila persone hanno seguito la prova su strada dei Mondiali di ciclismo sotto la pioggia battente. A Piacenza, Bolzano e Pesaro circa un terzo degli abitanti usa la bici per spostarsi tutti i giorni. Nella Milano della rivoluzione antitraffico si toccano punte del 15 per cento (Roma è allo 0,4) e le stazioni del bike-sharing sono salite a

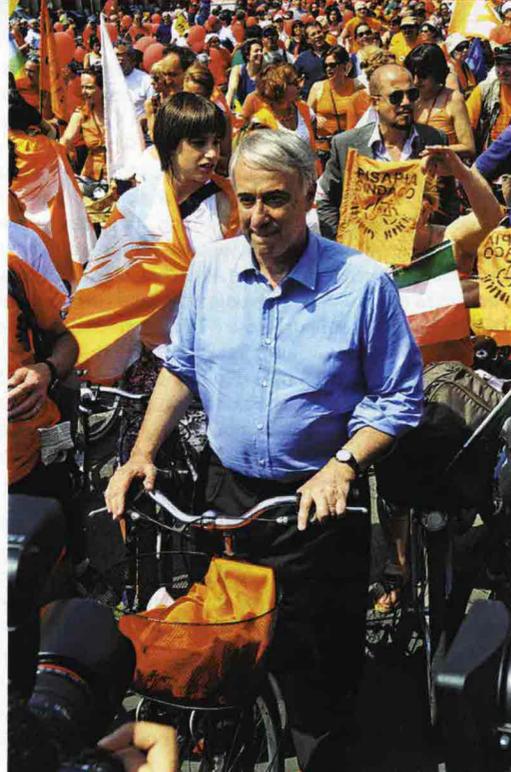
Foto: A. Volgij - Xinhua - Ejevine / Contrasto, M. Romano - Agenzia Aldo Liverani

È BOOM DEL MADE IN ITALY. CON L'EXPORT IN CRESCITA. E OLTRE DUE MILIONI DI DUE RUOTE PRODOTTE. IN GRAN PARTE AL NORD

dichiarano al Fai, il Fondo per l'ambiente italiano, «usa regolarmente la bici». La Fiab, la federazione degli utenti a due ruote, conta 16 mila aderenti. E promuove, con Ciclobby e Legambiente, le uniche rilevazioni periodiche del fenomeno. Il nuovo presidente Fiab è donna, Giulietta Pagliaccio, e spezza una lancia a favore di «Roma città difficile» lodando il sindaco Marino, assai fotografato su una city bike Lombardo bianca: «Fino a poco fa da Roma ci guardavano come extraterrestri, ora è il sindaco a dare l'esempio. È apprezzabile». Marino sta rilanciando le domeniche a piedi. I ciclisti associazionisti hanno richieste politiche ricorrenti: la riforma del codice della strada (l'iter parlamentare è avviato) dove ancora, incredibile, appare il termine «velocipede»; l'adeguamento della segnaletica; le zone a 30 all'ora nei centri storici, e così via. «L'Italia è pronta per una ciclorivoluzione», dichiara ottimista Erasmo D'Angelis, sottosegretario a Infrastrutture e Trasporti.

**GIULIANO PISAPIA
 Milano da record**

«Ho sempre amato girare Milano in bicicletta, fin da ragazzo con i miei fratelli e i miei amici. Pedalando si scoprono angoli della città che altrimenti rimarrebbero nascosti. La bicicletta non è quindi solo un mezzo di trasporto "pulito", è anche un modo per vivere intensamente la città. Per questo ci siamo da subito impegnati per favorire le due ruote. Area C, la più grande congestion charge d'Italia, le zone 30, l'incremento fortissimo del BikeMi, il sistema di bike sharing con le nostre biciclette gialle, sono tutti interventi a favore di chi sceglie una modalità intelligente per muoversi in città. La comunità dei ciclisti urbani cresce a Milano ogni giorno, il 17 settembre ad esempio oltre 10 mila persone hanno utilizzato le bici a noleggio comunali. Si tratta di un record che vogliamo ancora migliorare. Il nostro obiettivo è presentare ai milioni di turisti che arriveranno nel 2015 per Expo una Milano sempre più ciclistica».



Per divulgare il Vangelo secondo Shimano (il cambio Shimano è una nota "divinità" ciclistica) sono sempre buoni i testimonial: ieri potevano essere Romano Prodi o Inge Feltrinelli o Gianna Nannini, oggi

abbiamo la tatuata Asia Argento, la svedese Filippa Lagerbäck, il popsinger Jovanotti, magari un Fernando Alonso suiveur entusiasta dei Mondiali di Firenze. Ma il ciclismo urbano non è solo un modo più ▶

L'uomo che ha stregato Steve Jobs DI ENRICO AROSIO



Foto: A. Serrano - Agf
 Ha perso il lavoro, non il coraggio. Paola Gianotti, di Ivrea, dopo che ha chiuso l'azienda dov'era impiegata, vuole realizzare un sogno: il giro del mondo in bici, da Milano verso ovest, 29 mila chilometri, trenta paesi, uno sforzo da

stroncato Rambo. Sarà in sella a una italianissima Cinelli Hobo, in acciaio super resistente. Si allena con l'aiuto di un coach psicologo, è stata anche rallentata da un incidente. La sfida di Paola, che pratica triathlon e thai boxing, è solo l'ultima idea di un imprenditore-designer che di idee ne partorisce «fin troppe», dice lui stesso: Antonio Colombo (nella foto), industriale per forza, artista nell'anima. Un personaggio anomalo del made in Italy. Uno che ha resistito alla crisi dell'impresa di famiglia di tubi d'acciaio rilanciandosi con

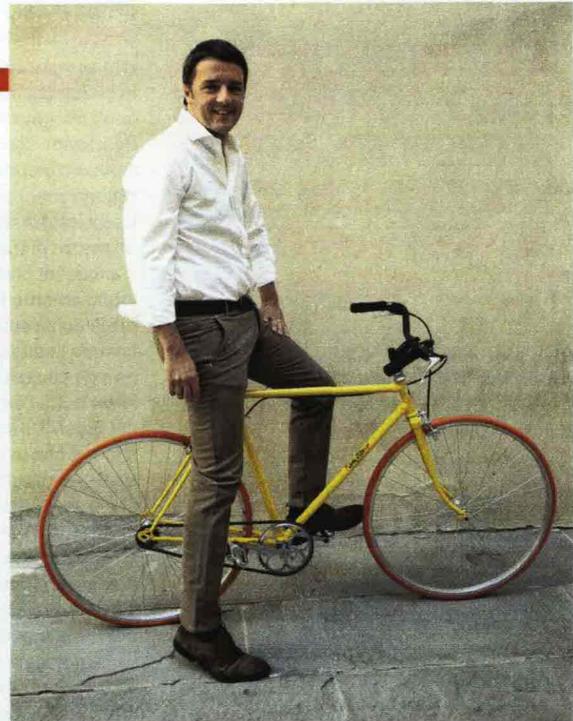
STEVE JOBS E ANTONIO COLOMBO INSIEME AD ASPEN, COLORADO, CON UNA BICI CINELLI

intuizioni creative. E che in ufficio, tra i prati di Caleppio, nell'est Milano, espone due pezzi unici dell'artista Keith Haring: un grande quadro di robottini rosso lilla e giallo («Comprato prima che Keith arrivasse a Milano per affrescare lo showroom Fiorucci, nel 1986») e l'unica bici al mondo decorata da Haring, la Laser argentata con gli omini in bianco e nero sulle ruote lenticolari citata nei manuali di arte contemporanea. Mr Cinelli, erede della Columbus, industria di famiglia fondata nel 1919, intorno al 1990 forniva di tubi quasi un milione di cicli l'anno. Ma quando i costruttori europei hanno preso a ordinare i pezzi nella Cina low cost del lavoro ipersfruttato, ha visto sgonfiarsi il business di sempre. Costretto a vendere il grande capannone delle lavorazioni a una società di logistica, ha trasferito un po' di macchinari in ▶

Inchiesta

MATTEO RENZI
Firenze val bene una ciclabile

«I recenti Mondiali di ciclismo a Firenze sono stati uno straordinario evento sportivo e la chiusura di molte strade cittadine interessate dal circuito ha dimostrato come muoversi in bicicletta sia non solo possibile, ma anche bello. Sulla mobilità ciclabile Firenze aveva un ritardo accumulato negli anni. Questa amministrazione ha iniziato a colmarlo con scelte e investimenti significativi. Basta pensare alla grande opera di pedonalizzazione del centro storico, da piazza Duomo a piazza Pitti passando per via Tornabuoni, adesso regno esclusivo di pedoni e ciclisti. Un'area complessiva di 12 ettari, la più vasta d'Europa, che presto si allargherà ancora con la chiusura totale a tutte le auto del Ponte Santa Trinita. Abbiamo poi portato a 87 i chilometri di piste ciclabili e cominciamo a collegarle tra loro, mentre le rastrelliere sono state aumentate da 11 a 16 mila. E persino parlando di solidarietà abbiamo scommesso sulla bici, lanciando il progetto Piedeliberò, un vero e proprio brand di biciclette, dal look ricercato, realizzate dai detenuti delle carceri fiorentine riutilizzando anche vecchie bici abbandonate».



ecologico di spostarsi nelle città insalubri, o un piacere turistico domenicale. Parliamo di un settore industriale dove l'Italia, in un'Europa ridotta a terra di assemblatori di componenti cinesi, ha ancora un ruolo importante. La produzione italiana di cicli è calata, seguendo l'economia recessiva, ma si tratta comunque di due milioni 190 mila unità prodotte. In buona parte assemblando pezzi esteri, ma non solo. Proprio la componentistica bici made in Italy, che resiste e si specializza, vanta una bilancia commerciale fortemente in attivo, 463 milioni di export (più 15 per cento) contro 302 di import. Un estimatore del ciclo italiano è Johan Kramer, console uscente dei Paesi Bassi a Milano,

che il 2 agosto, lasciato l'incarico, è tornato in patria in bici via Monferrato, Cuneo, Alpi francesi.

Il nostro tessuto industriale è segmentato. Molti piccoli, pochi grandi produttori. Nel settore agonistico, delle bici da corsa, da gran fondo, da triathlon, l'Italia vanta alcuni tra i marchi più ammirati e richiesti a livello mondiale: Bianchi (oggi controllata dal gruppo svedese Cycleurope), Colnago, Wilier Triestina, Pinarello, Cinelli. Il caso Cinelli è un'appassionante storia di riconversione produttiva e culturale (vedere il servizio da pag. 68). Il 70-80 per cento di questi brand

è fatturato all'estero. Anche nel settore mountain bike, il 30 per cento del mercato nazionale, dove primeggiano marchi americani come Trek o Specialized, ci difendiamo. Produttori europei di tradizione come Italia, Germania e Olanda profittano dell'esistenza dei Tdi, i Trade defense instruments, contro le importazioni illegali e le diffuse pratiche di dumping degli asiatici. L'Anema, sezione ciclo e moto- ▶

uno spazio minore, e con 30 dipendenti scelti, tra operai, tecnici e designer, è ripartito. Oggi Colombo, salvato il brand Cinelli, fattura poco più di 8 milioni di euro. «Lo so, sono numeri da merceria», dice ironico, «ma esportiamo l'80 per cento, e nei mercati più avanzati, specie in Usa, Giappone e Far East». Il marchio, uscito dal grande agonismo di Giro e Tour, è rinato a nuova vita come leader del ciclismo metropolitano e di avventura: per gli urban biker, gli adepti dello scatto fisso, gli eroi della long distance, Cinelli è un logo di culto assoluto. Cercate un industriale e vi ritrovate in un atrio da galleria d'arte: a destra una gigantesca tela di Schifano con bici variopinte (erano ottimi amici), là sopra una slanciata figura femminile di Vanessa Beecroft. Colombo vive due vite intrecciate: qui incrocia ufficio e fabbrica, a Milano, in via Solferino, casa e bottega, perché abita sopra la sua galleria di arte contemporanea, dove

attualmente espone El Gato Chimney, uno degli artisti neo psichedelici che ama frequentare, tra la California e l'Altrove. Colombo in ufficio tiene un mitico Lp dedicatogli dalla rockstar Eric Clapton, suo cliente. Ma quando ci porta a vedere i macchinari, tra odori e stridori ferrosi, ritorna metalmeccanico. Alle pareti, passato e presente. Foto in bianco e nero di Merckx e Gimondi; evoluzioni di pazzoidi che zompano contromano tra le strade di Brooklyn. Dice: «L'acciaio sta tomando sexy, dopo gli anni del carbonio e dei cinesi». I cinesi hanno imbastardito anche i marchi nobili europei, dalla Bianchi in giù. Quasi tutti importano pezzi fatti in Asia e poi assemblano. «Noi meno di altri. E progettiamo tutto qui, in ogni dettaglio». Le loro bici hanno nomi da cultura alternativa: Bootleg, Hobo, Strato Wired, Saetta Radical, Zydeco. Colombo racconta di come Cinelli sia

diventata una leggenda tra i matti del Red Hook, il criterium notturno nato a Brooklyn come gara non autorizzata su bici senza freni. Parla di tribù metropolitane e di artisti amici, a New York, sulla West Coast: Alfred Bobe, Lucas Brunelle, Barry Mc Gee, Mike Giant. S'infiamma per il movimento dello scatto fisso, nato dieci anni fa tra San Francisco e New York. «La loro filosofia: semplicità più muscoli. Le primissime bici erano delle Bootleg nostre. È una cultura imparentata con lo skateboard, il graffitismo, l'hip hop. I ragazzi elaborano le bici, le decorano, è una ricerca continua». Ma senza freni non è illegale? Ride: «Infatti in Germania le sequestrano! Ma ora si è diffuso l'uso del freno anteriore». Dai colloqui colombiani si esce un po' storditi. Tra gli amici cultori dello scatto fisso c'è lo stilista londinese Paul Smith, maniaco della bici sin da ragazzino, quando il nome ▶

Foto: P. Maulini

Inchiesta

IGNAZIO MARINO

Un'altra Roma è possibile



«A Roma la maggior parte dei cittadini compie un tragitto inferiore ai cinque chilometri per andare al lavoro. Il nostro obiettivo è fornire ai romani una valida alternativa alle auto private fatta di mezzi pubblici più frequenti e veloci, corsie preferenziali, piste ciclabili e servizi di bike e car sharing. Diminuire il numero di vetture private non rappresenta solo un modo per decongestionare il traffico della capitale, che ha una storia e una struttura molto diversa da altre città europee con pari popolazione, ma una battaglia di civiltà. Girare per Roma in bici è possibile. Personalmente mi consente di avere un punto di osservazione privilegiato su numerosi particolari, difficilmente percepibili da dietro i finestrini di un'auto blu. Posso ascoltare le voci della città e farne tesoro. L'aumento del 15 per cento di vendita delle bici in città, questa estate, dimostra che molti romani la pensano allo stesso modo».

ciclo di Confindustria, è impegnata a contrastare i comportamenti illegali. Il segmento più nuovo del mercato italiano, che ha raggiunto il 3 per cento del totale, è quello delle bici elettriche; più correttamente: a pedalata assistita. Si tratta di un comparto in rapida crescita, come ha dimostrato la recente fiera Eurobike di Friedrichshafen in Germania.

In questa galassia frammentata emergono pochi pianeti dotati di vera massa critica. Sui 2,2 milioni di cicli prodotti, 1,6 milioni di pezzi escono da cinque stabilimenti in Italia, tutti al Nord: la Masciaghi di Monza (che ha i marchi Coppi e Girardengo), la Esperia di Cavarzere (Torpado e Fondriest), la Denver di Dronero (molto forte nel circuito Carrefour, Coop, Conad) e le due

fabbriche nel Cuneese e nel Bergamasco della b'Twin, marca francese assai aggressiva. Una curiosità è che la Esperia si avvale anche del lavoro dei carcerati di Padova. E una sorpresa è che nelle bici b'Twin, uno dei grandi successi internazionali del gigante transalpino Decathlon, c'è stata in questi anni un po' di Cina, come ovunque, ma anche parecchio ingegno italiano. ■

Anquetil gli inglesi neanche lo sapevano pronunciare. Uno spleen recente è il Tour d'Afrique, la corsa nel deserto di 12 mila chilometri dal Cairo a Città del Capo; nell'ultima edizione, a maggio, le bici Cinelli hanno fatto la loro figura. Ma la perla biografica è l'incontro che Colombo ebbe con Steve Jobs ad Aspen, Colorado negli anni Ottanta. Mr Apple si fece anche personalizzare una Cinelli Supercorsa, in visita all'ex stabilimento di Lambrate. «La Supercorsa l'ha ereditata suo figlio, ci tiene molto». Ad Aspen i due avevano più capelli. Ma Colombo, classe 1950, abbronzato, ha ancora un fisico d'atleta. La Cinelli, per ironia, fa i numeri annui della Ferrari: 7 mila auto a Maranello, 7 mila bici a Caleppio. I modelli costano da 800 a 7 mila euro. «Se prendiamo la Hobo del giro del mondo», spiega il patron, «sembra una bici

da 5 mila euro, però se includiamo le spese di progetto, test e sviluppo si va oltre i 40 mila. Quanto costa veramente?». Qui è tutta una sorpresa. Nel capannone dei macchinari c'è, sotto cellophane, una raccolta di mobili razionalisti in metallo curvato prodotti dalla Columbus negli anni Trenta da far gola alla Triennale. Nel nuovo design team, guidato da Alessandra Cusatelli, i giovani creativi hanno un'arietta da Silicon Valley. C'è un ribellismo di fondo, in questo imprenditore, che nella sua seconda vita gli ha ridato la verve per trattare con le banche. Dice Colombo: «Cinelli fa le bici che non ci sono ancora». Le prime mountain-bike italiane, la Laser col telaio privo di saldature, lo scatto fisso, le bici d'artista, i rivoluzionari manubri Spinaci, di cui erano leader, poi proibiti dall'Union cycliste internationale. «Sporca

manovra», ricorda, «mi brucia ancora». Nel settore c'è chi lo ritiene un pioniere, chi un visionario casinista. Mentre Umberto Bossi copiava il simbolo della Lega Lombarda dai cicli Legnano, lui affidava il logo Cinelli a un grafico di classe come Italo Lupi, frequentava gli architetti, Franco Raggi, Pierluigi Cerri, il deejay Linus, Gianna Nannini, galleristi, rocker, stilisti. Nel 1991 la Laser Evoluzione vinse il Compasso d'oro, l'Oscar del disegno industriale. «Che tempi!». In Colombo si coglie una vena snob e una di incompreso. «L'estero mi riconosce», dice, «dagli italiani fatico a farmi capire. È anche colpa mia». E poi: «Mi sento in minoranza. Nel mondo del ciclismo sono tra i pochissimi che non hanno mai creduto in Bossi e Berlusconi. Io giudico vent'anni di berlusconismo una rovina per l'Italia. Siamo animali rari, e a qualcuno dà fastidio».