

MASSIMO BONGIORNO

■ Quello del ciclismo «è un mondo buono e d'altri tempi, paesano, polveroso e generoso, dove s'incontrano incanutiti, ma sempre uguali a se stessi, Garrone e De Rossi, la piccola vedetta lombarda e gli aneddoti dei nostri babbi». Per chiudere la sua ultima corrispondenza dal Giro d'Italia del '47, l'inviato del *Corriere della Sera* si appellava senza troppi pudori al *Cuore* di Edmondo De Amicis: l'autore era un Indro Montanelli sorprendente e nostalgico, appena reintegrato a via Solferino e subito mandato dal lungimirante direttore dell'epoca (Giulio Emanuel) a seguire la corsa rosa perché «si tenesse lontano dalla politica».

L'Italia usciva barcollante da cinque devastanti anni di guerra e venti di fascismo, sotto la guida di quel Benito Mussolini di cui pochi ricordano il pessimo rapporto col ciclismo: il Duce detestava le biciclette e mal sopportava quello sport troppo popolare (e faticoso) per poter essere addomesticato alla retorica di regime.

Settanta anni dopo, le parole di Montanelli suonerebbero

Le corsa è un rito a cui partecipano amatori e matti in maglie di lana con bici di 100 anni fa

perlomeno ironiche se riferite al ciclismo professionistico, che ha fatto di tutto e di più per perdere la sua sacralità. Mentre intonano il *claim* ideale per uno dei fenomeni più interessanti degli ultimi anni: il boom del ciclismo vintage, esploso in tutte le capitali dell'Occidente opulento e decadente del nuovo millennio proprio vagheggiando un universo etico che sembrava smarrito.

Fenomeno dentro il fenomeno, naturalmente. E qui bisogna aprire una parentesi. Perché a monte c'è un ritorno alla bicicletta con numeri che fanno pensare alla crisi petrolifera di metà anni Settanta, quando la domenica si andava a piedi o, appunto, a pedali. Il sorpasso nelle vendite di biciclette rispetto a quelle di automobili in Italia (1.750.000 contro 1.748.000) fu un mezzo scoop del 2012: da allora si è ripetuto altre due volte, ma ormai non fa quasi più notizia. Secondo un recente report di Ecf (European Cyclist Federation) nell'Unione europea il mercato diretto (produzione e vendita di bici e accessori) vale oltre 18 miliardi di euro annui mentre il valore complessivo generato dall'uso della bicicletta è stimato in circa 200 miliardi: abbastanza per far uscire definitivamente la crisi greca dalle pagine dei quotidiani e dalle agende di Bruxelles. Sempre Ecf calcola in 650 mila i posti di lavoro a tempo pieno collegati alla bicicletta e ne stima la crescita fino a quota un milione entro il 2020.

Merito, certo, anche dei dazi anti-dumping imposti sulle importazioni dall'Asia, in vigore fino al 2018. In Usa e

Giappone, per esempio, che invece hanno lasciato aperti i cancelli ai telai made in China, l'industria nazionale è stata letteralmente spazzata via con la produzione crollata da 14 milioni di biciclette a poche centinaia di migliaia. Ma oltre i dazi c'è sicuramente dell'altro, molto altro. E per capirlo è importante guardare dentro a questo curioso trend del ciclismo vintage.

Si potrebbe partire dalle tan-

tissime *tweed ride* che cadenzano autunno e primavera tra Londra, New York e Parigi (oltre che Milano e Roma): cortei a pedali anarchici quasi come le *critical mass*, con la differenza che i manifestanti montano biciclette d'epoca e tendono a indossare cappelli di tweed, giilet e pantaloni alla zuava. Oppure raccontare della moda trasversale delle fisse, le biciclette a trasmissione solidale monomarcia, come quelle di fi-

ne Ottocento e quelle da pista: senza ruota libera e purtroppo spesso anche senza freni.

Ma il miglior punto di osservazione, quello da cui in fondo tutto è partito e tutto si spiega con chiarezza, è sicuramente l'Eroica. Beehoven non c'entra: il brand è un richiamo all'età - appunto - eroica del ciclismo, che non ha e forse non è neanche giusto abbia confini storici troppo precisi. Inventata 19 anni fa in un bar di Gaiole

in Chianti da un gruppo di amici appena un po' *agè*, l'Eroica è rimasta a lungo un rito carbonaro per pochi adepti. Fino quasi a metà anni Duemila, quando il numero degli iscritti ha cominciato a crescere in modo vertiginoso, imponendo il numero chiuso e poi anche il sorteggio. Oggi definirla semplicemente una corsa non competitiva per biciclette d'epoca, benché disegnata in uno dei paesaggi più belli e colti d'I-

talia, lungo strade bianche conservate come gioielli, sarebbe riduttivo.

Qualcuno, Oltreoceano, l'ha definita la Woodstock del ciclismo. Certo è uno straordinario fenomeno di massa e un rito quasi religioso, che ogni primo weekend di ottobre riunisce a Gaiole e dintorni almeno 15 mila adepti provenienti da tutti i continenti e da quasi 60 nazioni diverse. Tra questi, 5.600 sono gli "eroici" veri: persone comuni, amatori e molti matti che, in maglia di lana e su bici che hanno in molti casi più di cento primavere, pedalano fino a 209 km in un giorno. Dall'alba al tramonto.

Numeri che hanno fatto dell'Eroica anche un grande fenomeno mediatico: con 100-120 giornalisti accreditati è ormai il secondo evento ciclistico italiano, subito dopo il Giro. Difficilissimo calcolare i ritorni economici di una manifestazione di queste dimensioni, ma solo nel Chianti la stima supera i 5 milioni di euro.

Nel 2014 i sette fondatori hanno ceduto il marchio per un milione di euro. Due anni dopo la valutazione è decuplicata: 10 milioni. Oggi Eroica Srl fa capo



BUSINESS

I NUMERI

- **Produzione totale** biciclette in Italia 2015: 2,4 milioni di pezzi circa.
- **Totale biciclette italiane vendute:** circa 2,7 milioni di pezzi (incluse le giacenze).
- **Vendite nazionali:** 1,6 milioni di pezzi circa (Vendite nazionali autoveicoli 2015: 1.575.000 - Fonte: Unrae).
- **Vendite all'estero:** 1,1 milioni di pezzi.
- **Bici elettriche prodotte** in Italia nel 2015: 16.600 (+100% sul 2014).
- **Bici elettriche vendute:** 56.189 (+167%),

giacenze incluse.

- **Valore del mercato italiano** (bici finite): circa 950 milioni di euro.
- **Valore del mercato tedesco** (bici finite): circa 5 miliardi. La Germania è il secondo produttore europeo dopo l'Italia per quantità ma il primo per valore economico e il primo mercato.
- **Totale biciclette prodotte in Europa:** circa 12 milioni di pezzi.
- **Telai importati dall'Asia** per assemblare biciclette in Europa: 11 milioni di pezzi circa (da Cina, Taiwan, Hong Kong).
- **Totale telai artigianali prodotti** in Europa: 200 mila pezzi. L'Italia è leader del

settore e primo produttore europeo.

- **Totale telai industriali prodotti** in Europa: 800 mila pezzi. L'Italia è leader del settore e primo produttore.
- **Dazi anti-dumping** sull'import dall'Asia: 48,5% (in vigore fino al 2018). Non si applicano sui telai non verniciati e agli assemblatori europei (a cui è imposto il tetto del 60% di parti importate per valore del prodotto finito).
- **Fatturato generato dal cicloturismo.** Germania: 9 miliardi di euro. Francia: 2 miliardi. Italia: circa 100 milioni.
- **Piste ciclabili in esercizio:** circa 3.500 km in Italia, 50 mila km in Germania.

FONTE: ANICMA-CONFININDUSTRIA-2016