DOPPIOZERO

Bicicletta. Signori, il catalogo è questo

Federico Del Prete

7 Luglio 2012

La mobilità ciclistica sta vincendo, lentamente ma inesorabilmente, la sua battaglia contro l'uso compulsivo dell'automobile. Senza scomodare dati e statistiche, la prova di questa novità radicale della logistica e del costume è nella pubblicità: sono sempre più i brand, inclusi quelli automobilistici, che investono in profili che comprendono l'uso della bicicletta.

È un dato di fatto, tanto più eclatante quanto più si pensi ai molti nonostante contro i quali la bicicletta si sta comunque affermando. La bicicletta vince: nonostante l'avversione degli automobilisti, che non sopportano di avere dei veicoli più lenti tra le ruote quando in città sono loro stessi ad essere i più lenti; nonostante i costruttori di automobili continuino a saturare l'immaginario pubblico e privato con contenuti fuorvianti, come il concetto di “auto che rispetta l'ambiente”; nonostante, vivendo gli italiani in un paese dal clima temperato, la maggioranza dei cittadini pensi che non si possa andare in bicicletta quando piove, o fa caldo. Nonostante tutto questo, e molto altro, come le tragiche morti di ciclisti all'ordine del giorno sulle strade o il sentimento comune che ancora scambia un individuo che si muove senza automobile per un perdente, i ciclisti aumentano. Perché? Anche qui, i motivi sono diversi.

Primo tra tutti, perché andare in bicicletta dà sempre una gioia speciale; a confronto con lo scaccolamento depressivo o lo sbraito telefonico bloccati in un traffico senza senso suona molto meglio. Adesso è il momento dell'auto elettrica, ma siamo certi che sia meglio di quelle a combustibile fossile? Almeno apparentemente, non inquina e consuma meno energia. Approfondendo, scopriamo che siamo già in debito con il Litio necessario per le batterie per la produzione di smart phone, tablet e laptop; immaginare quindi un futuro su questa base anche per l'automobile è difficile, senza contare gli enormi costi

ambientali per estrarre e raffinare questa nuova fonte non rinnovabile. L'auto elettrica non intacca comunque il drammatico sfruttamento dello spazio pubblico: è sempre un volume nelle nostre vite, che usiamo solo per il 10% della sua durata. Il resto del tempo, le auto sono lì ferme, a fare paesaggio.

Gli utenti delle aree metropolitane si stanno facendo più furbi. Ma chi sono? La classe media è in crisi identitaria, togliergli anche l'auto sembra ancora fantascienza. I poveri già ci vanno per necessità, i benestanti hanno mangiato la foglia, un po' perché sono spesso in contesti di mobilità favorevoli, un po' per coscienza e cultura. I ciclisti fanno rete attraverso le associazioni e i movimenti, smuovono le amministrazioni, contrastano i dileggiatori e gli scettici, in altre parole fanno lobby. L'uso della bicicletta è trasversale, ma per quanto possibile è utile tenere sotto controllo le utenze per capire come sarà il futuro della mobilità. Aiutato da alcune istantanee dei diversi tipi di bicicletta, provo a vedere nel dettaglio chi sono oggi i ciclisti delle grandi città, senza la pretesa di essere né esaustivo né definitivo, tantomeno autentico.



Balance Bike / Bici senza pedali
Altro che rotelle. È il nuovo modo di insegnare ai bambini l'equilibrio in bicicletta, a tre anni e mezzo già vanno. Socialmente trasversale. Figli di immigrati, borghesi, professionisti, precari. Attenzione a chi vi dice che sono pericolose, sono automobilisti dentro. Attenzione anche a stargli dietro, vanno a cannone (50-200€).



Randonneur / Turismo
È il SUV delle biciclette, il vero Sport Utility Vehicle, altro che quei mortiferi scavafango che in città non hanno proprio nulla di utile, figuriamoci di sportivo. Niente è lasciato al caso. Borse per il commuting, freni a disco, alta qualità dei componenti. Articolo di lusso (1.000-2.500€), visto però anche ai più avveduti tra i meno abbienti. Per l'acquisto ci vuole determinazione e approfondimento, ma l'impegno è ripagato. Qui è ritratta in un raro momento di riposo.



Vintage Bimbo
Piuttosto che le alienanti biciclette intitolate a questo o quel personaggio i genitori snob cercano articoli esclusivi per i propri rampolli, pagando discrete cifre (150-200€) per bici un po' più eleganti. Si può sperare in un colpo di fortuna: c'è chi le lascia in strada, come questa, accanto alla spazzatura. Favorisce nel piccolo il corretto sviluppo dell'orgoglio ciclistico, tenendolo lontano dal pericolo dei combustibili fossili. I genitori hanno dato il permesso per la foto.



Scatto Fisso
Il marketing si è buttato a pesce sulla vera novità culturale del mondo della bicicletta: le bici da velodromo, usate in strada. Guai a chi non cavalca la moda. Qui un esempio da un noto brand di abbigliamento: hanno scommesso che un pendolare, urbano o interurbano, usi davvero qualcosa che sta ad una bicicletta

funzionale come un trapezio da circo ad un'altalena. Il bello è che c'è chi lo fa, e sono anche tanti. Spesso non hanno i freni, ma si vendono come patatine (450-2.500€ e oltre). Si noti qui, tra l'altro, il manubrio montato male. Come tutte le mode, non passerà tanto facilmente. Ci vedi anche i cinquantenni. Anche ragazze.



Mod. Chinatown
Monito per coloro che per la piccola spesa al ritorno dal lavoro cercano mezz'ora un parcheggio, non lo trovano, lasciano la macchina in terza fila davanti al supermercato e sono conseguentemente (?) multati. Gli immigrati sulle bici portano qualsiasi cosa. I cinesi sono famosi per i portapacchi fatti in casa, in genere di laminato bianco. Per tutti gli altri, esistono le bici da trasporto (1.500-2.500€) ancora poco diffuse, ma si iniziano a vedere.



Mod. Bike Sharing
È l'entry level della mobilità ciclistica, per gli appena scesi dall'automobile. Funziona solo in alcune città (abbonamento più costo orario, prezzo variabile) ma è l'immagine del cambiamento in tutta Europa. Notare il mocassino da barca e lo zaino schiaccia vertebre. Se tutto va bene, tra qualche mese lo vedrete pedalare qualcosa di esoterico, in assetto NOSUV. Altrimenti, si torna nella scatoletta.



Pieghevole
sono passati quasi cinquant'anni dal brevetto della Graziella, e gli aggiornamenti non si sono fatti attendere. Oggi manca poco che la bici vada a tracolla. Perfetta per l'intermodalità bici-auto, treno-auto, etc. ha i suoi feticisti almeno quanto i suoi utenti disincantati. Alcune marche sono ormai dei veri e propri status symbol, con accessori dedicati etc. (150-4.000€). Va forte anche il vintage. Pendolari e non solo. Guardate qui: sette pieghevoli fanno un quarto di automobile.



Mod. Olandesina / Donna
Non muore mai nell'immaginario femminile, in riferimento ad un modello bucolico con il quale temperare le asprezze della città e per cercare uno stile un po' carino (120-400€). Qui in livrea antifurto data a pennello, si noti anche la decorazione floreale. In genere è associabile a spostamenti non oltre il medio raggio, ma fa una vita intensa. Non solo per donne, è la vera bici transgender e transgenerazionale, se di un colore diverso da questo, magari.



City Bike / Uomo
Ci vedi anche operatori finanziari, avvocati, fresco lana, scarpe stringate, ma è per tutti. I parafanghi, il paracatena e la sella imbottita offrono comodità da berlina. Le borse da portapacchi non sono ancora completamente diffuse, ma diamogli il tempo. Dai 25 ai 65 anni. Piccolo raggio, ma grande orgoglio. È il risveglio della borghesia, grande o piccola, dal sonno dell'automobile. Speriamo che duri. Il risveglio, non l'automobile (150-750€).



City Bike / Donna
Transgenerazionale. In bici le donne vanno più degli uomini, ciò a sfatare definitivamente, se mai ce ne fosse ancora bisogno, quella storia sulle dimensioni del cervello. Anche sul vestiario le donne sono avanti, come in questo “mimetico erotico” (h 8:30). Si noti la zeppa da combattimento ed il doppio cestino. I ciclisti vorrebbero che i clienti fossero tutti come questa signora qui, ma spesso conoscono anche la meccanica di base. Le signore, intendo dire.



Ibrida
È la bicicletta a metà tra la mountain bike e qualcos'altro. Fosse un'automobile, si direbbe un crossover. Non ha i parafanghi, quindi scordatevi di usarla quando piove e state andando ad una riunione formale. Da diporto, serve agli episodici per sentirsi più in forma. Efficiente e veloce (qui siamo a 32km/h), non c'è posto

neanche per un catenaccio, che se guardate bene infatti manca. Solo quarantenni, sedotti dall'aspetto sportivo ma non troppo del mezzo (350-2500€).



Corsa Vintage
Le biciclette da corsa fanno parte dell'immaginario più o meno giovanile (20-35) , a patto che siano vecchie di almeno vent'anni. I modelli attuali sono per professionisti (corridori) o pensionati. Ai loro possessori piace disquisire per ore su questo o quel componente fuori produzione, ed usarlo, anche. Borse voluminosissime ad appesantire la schiena, ruote e sella che rivaleggiano con un tanga brasiliano. Se chiedi quanta strada fanno scantonano. Attentissimi a non graffiare il telaio. Qui durante una Critical Mass (sui prezzi, bocche cucite).

Se continuiamo a tenere vivo questo spazio è grazie a te. Anche un solo euro per noi significa molto.
Torna presto a leggerci e SOSTIENI DOPPIOZERO

