

**L'impatto sociale delle due ruote. Biciclette e trasformazioni contemporanee –
Un'analisi interdisciplinare tra storia, sociologia e innovazione tecnologica.
Landri, P. (a cura di) (2023). *Bici & Società*, FrancoAngeli**

Giovannipaolo Ferrari
Università degli Studi di Salerno
giferrari@unisa.it

1. Introduzione

Il volume *Bici & Società*, curato da Paolo Landri, risponde a una crescente esigenza di analizzare la mobilità ciclistica come fenomeno interdisciplinare, abbracciando storia, sociologia, tecnologia e pratiche culturali. Questa prospettiva interdisciplinare riflette l'idea che la bicicletta non sia solo un mezzo di trasporto, ma che il ciclismo rappresenti una pratica contro-egemonica, capace di sfidare le dinamiche di potere che modellano le città moderne, come sottolineato da Cox (2020). Nato durante la pandemia di Covid-19, questo progetto editoriale riflette l'espansione della bicicletta come mezzo essenziale di mobilità sostenibile in un periodo di crisi sanitaria globale. Landri ha saputo aggregare diversi contributi che offrono visioni complementari su come la bicicletta sia diventata, e continui ad essere, un simbolo di resilienza urbana, di salute pubblica e di adattabilità socio-tecnologica.

Un'analisi particolarmente approfondita della dimensione storica della bicicletta in Italia è presentata nel Capitolo 2 da Eleonora Belloni, intitolato "La mobilità ciclistica in Italia. Una prospettiva storica". Belloni ripercorre la storia della bicicletta dall'avvento del velocipedismo pionieristico fino agli anni Ottanta del Novecento, quando la bicicletta era diventata pressoché "invisibile" nel panorama dei trasporti italiani. Attraverso una periodizzazione accurata, Belloni analizza come la bicicletta sia passata da mezzo d'élite a strumento di massa e come, nel corso del tempo, il suo utilizzo sia stato influenzato da cambiamenti economici, culturali e infrastrutturali. La trattazione storica mette in luce momenti cruciali, come la fase in cui la bicicletta divenne un mezzo di trasporto di massa tra il 1920 e il 1955, e il successivo declino a partire dagli anni Cinquanta con l'ascesa dell'automobile. Questa analisi si collega alla periodizzazione storica proposta da Belloni (2019), che illustra come la bicicletta abbia attraversato diverse fasi di trasformazione culturale ed economica in Italia tra il 1870 e il 1955. La ricostruzione storica proposta evidenzia il potenziale del ciclismo per affrontare sfide contemporanee, offrendo spunti su come riavvicinare la società moderna all'uso della bicicletta attraverso politiche di promozione e infrastrutture dedicate.

2. Il discorso sulla mobilità ciclistica e le strategie di cambiamento

Maria Cristina Caimotto, nel terzo capitolo, si sofferma sulle modalità in cui il discorso pubblico influenza le percezioni e le pratiche della mobilità ciclistica, spesso rafforzando l’“automobilità” a scapito dell’uso della bicicletta. Attraverso un’analisi critica del discorso, Caimotto mostra come la retorica dominante possa rendere marginale la velomobilità, riflettendo sui modi in cui le narrazioni, persino inconsapevolmente, impediscano il cambiamento. La sua analisi suggerisce che strategie di comunicazione alternative potrebbero contribuire a ridefinire la bicicletta come un’opzione di mobilità primaria e non solo come un hobby o una scelta di stile di vita. Questa riflessione trova un parallelo con le osservazioni espresse in altre sedi della stessa Caimotto (2020), che evidenzia come le narrazioni dominanti possano influenzare negativamente la percezione della bicicletta, relegandola a una scelta secondaria o marginale. La trasformazione delle pratiche ciclistiche non è solo un fenomeno di mobilità, ma un riflesso dei cambiamenti tecnologici e culturali. In contesti come la Cina, ad esempio, l’integrazione del bike-sharing con le piattaforme digitali non solo ha reso la mobilità più accessibile, ma ha anche facilitato un cambiamento nelle percezioni culturali del ciclismo, trasformandolo da semplice mezzo di trasporto a un simbolo di sostenibilità e innovazione sociale (Ferrari *et al.*, 2024).

3. Innovazione e tecnologia nel settore ciclistico

Paolo Magaudo e Dario Minervini introducono prospettive rispettivamente tecnologiche e pragmatiche sull’innovazione nella velomobilità. Le tecnologie emergenti come GPS, serrature intelligenti IoT e applicazioni mobili hanno rivoluzionato il mondo della bicicletta, aumentando l’efficienza operativa e migliorando l’esperienza dell’utente (Ferrari *et al.*, 2024). Magaudo descrive la nascita e l’evoluzione della “gravel bike”, nata come pratica dal basso e successivamente consolidatasi come segmento di mercato competitivo. Il racconto di Magaudo permette di comprendere come l’innovazione possa emergere da esigenze degli utenti per poi trasformarsi in un prodotto commerciale. Dario Minervini, in una prospettiva pragmatista, propone invece che la bicicletta non sia solo un prodotto tecnico, ma anche un’“entità socio-materiale” influenzata da valori culturali e norme sociali. Minervini discute il concetto di “engagement”, evidenziando come il ciclismo possa contribuire a un più ampio discorso sulla sostenibilità e sulla giustizia sociale. Da un punto di vista critico, questa sezione, potrebbe essere arricchita analizzando le limitazioni strutturali ed economiche che frenano l’adozione di innovazioni ciclistiche più costose, come le e-bike, che pur rappresentando una soluzione sostenibile, non sono ancora accessibili a una parte significativa della popolazione. Tuttavia, l’accessibilità economica di tali tecnologie rimane un problema cruciale, come suggerito dal concetto di costruzione sociale della tecnologia elaborato da Bijker, Hughes e Pinch (1989).

4. La platformizzazione dell'esperienza ciclistica

Nel capitolo intitolato “La platformizzazione dell'esperienza ciclistica. I casi Zwift e Strava”, Mario Tirino, Lorenzo Di Paola e Simona Castellano analizzano come la pratica del ciclismo sia stata trasformata dall'integrazione delle piattaforme digitali e dei social media, con particolare attenzione alle piattaforme Zwift e Strava. Questo capitolo esplora le tre fasi della digitalizzazione del ciclismo (terza fase della mediatizzazione), mostrando come l'esperienza ciclistica sia stata gradualmente influenzata e modificata dai social media e dalle piattaforme specifiche. Questi fenomeni riflettono quanto osservato da Behrendt (2018), che analizza l'impatto della digitalizzazione sulla mobilità e il modo in cui essa ridefinisce le pratiche sostenibili.

Nella prima parte del capitolo, si descrive come l'utilizzo delle piattaforme social abbia introdotto nuove pratiche nella comunità ciclistica, consentendo ai ciclisti di condividere esperienze, percorsi e statistiche, e creando una comunità virtuale coesa e interconnessa. Il caso di Strava rappresenta un esempio paradigmatico di come la piattaforma abbia reso possibile monitorare e condividere dati sulla performance sportiva, trasformando l'esperienza ciclistica in una pratica di *datafication*. L'analisi critica evidenzia come queste pratiche possano generare una “cultura della competizione” che influenza il modo in cui gli individui si relazionano con la propria attività fisica, spingendo verso l'iper-controllo e il confronto continuo. Tuttavia, questa rappresentazione della pratica ciclistica potrebbe risultare limitante, escludendo coloro che vivono il ciclismo come un'attività ludica e non competitiva.

La seconda parte del capitolo esplora l'impatto della virtualità, con un focus particolare su Zwift, una piattaforma che ha guadagnato popolarità durante la pandemia di Covid-19. Zwift ha permesso ai ciclisti di continuare a “pedalare” virtualmente in scenari simulati, mantenendo la connessione con la comunità sportiva in un periodo di isolamento. Questo “virtuale bello pedalare” è analizzato come una forma di *gamification*, dove elementi di gioco vengono integrati nell'esperienza sportiva, trasformando il ciclismo in una pratica ludica e socialmente connessa. Simili pratiche di monitoraggio e confronto continuo possono essere interpretate come una nuova forma di narrazione politica individualizzata, come suggerito da Butryn e Masucci (2003) nel loro studio sulle dinamiche sociali legate al ciclismo. La *gamification* e la *datafication* rappresentano sia limiti che prospettive per il futuro della mobilità ciclistica. Se da un lato queste pratiche possono ampliare le possibilità di coinvolgimento e migliorare la motivazione individuale, dall'altro lato pongono interrogativi sulla sostenibilità di un modello che incentiva la competizione costante e il monitoraggio continuo dei dati. Questo fenomeno solleva anche questioni di accessibilità e inclusività, poiché non tutti i ciclisti hanno accesso alle risorse economiche e tecnologiche necessarie per partecipare a queste piattaforme.

5. Turismi in bicicletta: dalla nascita alla riscoperta

Il settimo capitolo, scritto da Raffaele Di Marcello, esplora l'evoluzione storica del turismo in bicicletta, partendo dal primo prototipo del velocipede di Karl Drais nel 1818. Dapprima strumento di svago e mobilità personale, la bicicletta ha alimentato un movimento cicloturistico

che ha trovato nella fine del XIX secolo il suo apice, con la nascita di associazioni dedicate come il Touring Club Italiano. Questi sodalizi hanno contribuito alla creazione di infrastrutture e servizi specifici per i ciclisti, promuovendo una cultura del viaggio in bicicletta tra la borghesia e il proletariato. Tuttavia, l'avvento dei mezzi motorizzati e il turismo di massa hanno relegato la bicicletta a un ruolo marginale, limitandone l'uso al contesto urbano o sportivo. L'interesse è rinato dagli anni Ottanta del Novecento, quando organizzazioni come la European Cyclists' Federation hanno promosso il cicloturismo come alternativa sostenibile, con progetti come "Eurovelo", una rete ciclabile paneuropea. Il capitolo sottolinea i benefici economici e ambientali del cicloturismo, oggi sostenuto anche da normative italiane e dal "Piano Generale della Mobilità Ciclistica", che mira a rilanciare l'infrastruttura e l'attrattività del turismo in bicicletta.

6. Napoli e la bici: tra movimento e istituzioni

Luca Simeone, nel capitolo ottavo, sostiene che Napoli, tradizionalmente poco *bike-friendly*, ha visto negli ultimi due decenni un progressivo avvicinamento alla mobilità ciclistica, anche grazie all'attivismo culturale e sociale. Il capitolo traccia le tappe di questa trasformazione, iniziata con le prime "Critical Mass" e l'apertura delle ciclofficine popolari, spazi autogestiti che hanno promosso la manutenzione e l'uso consapevole della bicicletta come atto politico e culturale. Nonostante una storica carenza infrastrutturale e istituzionale, iniziative come il lungomare liberato e la rete ciclabile urbana hanno segnato una svolta sotto l'amministrazione de Magistris. L'emergere di eventi come il Napoli Bike Festival e collaborazioni con l'Ambasciata dei Paesi Bassi hanno rafforzato il ruolo della città come promotrice di una nuova cultura della ciclabilità. Tuttavia, la realizzazione concreta di una rete ciclabile integrata rimane una sfida, in un contesto amministrativo spesso lento e ostacolato da priorità contrastanti. L'autore evidenzia che il futuro di Napoli potrebbe passare attraverso politiche integrate che favoriscano l'intermodalità e il turismo sostenibile, rendendo la bicicletta una protagonista centrale della mobilità urbana.

7. Conclusioni

Bici & Società offre un contributo significativo alla letteratura sulla mobilità sostenibile, riuscendo a coniugare analisi storiche, sociologiche e tecnologiche che restituiscono una visione complessa e sfaccettata del fenomeno ciclistico. Il volume è particolarmente efficace nel proporre la bicicletta come uno strumento per ridefinire le città e l'ambiente, mostrando come il ciclismo possa essere non solo una forma di mobilità, ma un mezzo per affrontare problemi sociali e ambientali. Come evidenziato da Cox (2020) e Belloni (2019), la bicicletta rappresenta un fenomeno multidimensionale che combina aspetti culturali, storici e tecnologici, offrendo una risposta concreta alle sfide della mobilità sostenibile.

A questo sforzo e a questa visione bisogna, però, legare un'altra prospettiva che tenga maggiormente conto anche degli aspetti meno chiari e più problematici dell'industria della bicicletta in un'ottica internazionale. È essenziale osservare cosa accade lontano dai modelli

tradizionali del mondo occidentale, in particolare da quello dei Paesi dell'Europa del Nord, che spesso domina il discorso sulla mobilità sostenibile. Il caso cinese analizzato da Ferrari *et al.* (2024) – utilizzato in termini di paragone con un approccio macro e rivolto a realtà lontane dalla nostra – dimostra come l'adozione di sistemi di bike-sharing possa seguire percorsi differenti, favorendo una sperimentazione su vasta scala che ha rivelato sia le potenzialità in termini di sostenibilità e rigenerazione urbana – come messo in evidenza nel testo curato da Landri – sia, però, anche le problematiche legate a una gestione eccessivamente rapida e decentralizzata e ad una speculazione del mercato della bicicletta che ha portato ad una sovrapproduzione del bene bicicletta con conseguenze nefaste non solo per l'impatto ambientale, ma anche per problematiche legate alla gestione del traffico e degli spazi urbani. Questo approccio offre spunti preziosi per arricchire il dibattito, considerando anche i rischi di un'espansione non regolamentata o poco regolamentata su mercati di vasta scala.

A questo discorso si lega la riflessione condotta nel suo capitolo Dario Minervini dove sottolinea come il ciclismo non sia semplicemente un mezzo di trasporto, ma un'entità socio-materiale influenzata da valori culturali e norme sociali. Questa riflessione si integra con le esperienze del caso cinese, evidenziando che i modelli di mobilità sostenibile devono essere adattati ai contesti locali, tenendo conto delle pratiche quotidiane e delle specificità culturali delle comunità. In questo senso, il ciclismo non è solo una pratica individuale, ma anche un fenomeno collettivo che richiede un'analisi critica delle strutture economiche e sociali che lo sostengono.

Questo libro rappresenta un primo passo verso la creazione di un percorso storico e culturale della velomobilità in Italia. Seguendo questa linea indicata da testi come questo curato da Landri o quello scritto da Pivato (2019), si apre anche nel nostro Paese, e potremmo aggiungere, a ragion veduta, questo filone di studi che potrebbe offrire a sociologi, policy-maker e urbanisti un insieme di strategie e best practices replicabili per migliorare la mobilità ciclistica. Infine, la sinergia tra analisi locali, come proposta in *Bici & Società*, e casi internazionali, come quello cinese, potrebbe fornire strumenti utili per affrontare le sfide future in modo innovativo e sostenibile, ampliando la visione della bicicletta come strumento di trasformazione sociale e ambientale.

Bibliografia

Behrendt, F. (2018). Why cycling matters for electric mobility: towards diverse, active and sustainable e-mobilities. *Mobilities*, 13(1), 64-80.

Belloni, E. (2019). *Quando si andava in velocipede. Storia della mobilità ciclistica in Italia (1870-1955)*, FrancoAngeli, Milano.

Bijker, W.E., Hughes, T.P., Pinch, T. (1989). *The Social Construction of Technological Systems. New Directions in the Sociology and History of Technology*, MIT Press, Cambridge.

Boltanski, L., & Thevenot, L. (1999). The Sociology of Critical Capacity. *European Journal of Social Theory*, 2(3), 359-377.

- Buscher, M., Urry, J., & Witchger, J. (2011). *Mobile Methods*, Routledge, London.
- Butryn, T.M., & Masucci, M.A. (2003). It's Not About The Book: A Cyborg Counternarrative of Lance Armstrong. *Journal of Sport and Social Issues*, 27(2), 124-144.
- Caimotto, M.C. (2020). *Discourses of Cycling, Road Users and Sustainability*, Springer International Publishing, Cham.
- Cox, P. (2020). *Cycling: A Sociology of Velomobility*, Routledge, London and New York.
- Ferrari, G., Tan, Y., Diana, P., & Palazzo, M. (2024). The Platformisation of Cycling—The Development of Bicycle-Sharing Systems in China: Innovation, Urban and Social Regeneration and sustainability. *Sustainability*, 16(12), 5011.
- Landri, P., & Tirino, M. (2022). Media, Society and Cycling Cultures. *Eracle. Journal of Sport and Social Sciences*, 5(1), 1-4.
- Pivato, S. (2019). *Storia sociale della bicicletta*. Il Mulino, Bologna.
- Tirino, M. (2022). Mediatization and Platformization of Cycling Cultures: Actors, Practices, Processes. *Eracle. Journal of Sport and Social Sciences*, 5(1), 5-32.
- Tirino, M. (2022). La società in bicicletta: storia di un'avventura culturale lungo due secoli. *Eracle. Journal of Sport and Social Sciences*, 4(1), 116-122.