

**MARCO BALLESTRACCI**

**FARE  
BICICLETTE**

**Storie di inventori  
e grandi imprese**

## INDICE

### COSÌ VICINO

Della propria contea	9
Un trapezio e una catena	27
La fucina di Efesto	45
Il genio di via della Chimica	63

### COSÌ LONTANO

La baia di Osaka	81
Dieci miglia dal Golden Gate	97
Albione	117
Opel	127
Al contrario	137
L'esotismo necessario	147

### DA OVEST A EST

<i>Gran Milan</i>	157
L'arte (un'esposizione)	169
Milano all'imbrunire	185
La Silicon Valley	193
Pego	211
Il canto della bicicletta	221
<i>Ringraziamenti</i>	225
<i>Indice delle persone e delle marche</i>	227

## DELLA PROPRIA CONTEA

Da qualche parte nell'opera di William Faulkner c'è un passaggio che dice: «Non occorre cercare le storie molto lontano, perché nella propria contea vivono così tanti racconti che non basta una vita per scoprirli e scriverli tutti».

È prestando fede a questa affermazione che *Fare biciclette* parte da un luogo molto vicino a dove sono cresciuto e dove continuo a vivere.

Si tratta in realtà di una settantina di chilometri stradali, ma che in linea d'aria sono molti di meno perché gli arzigogoli necessari per oltrepassare il Piave e schivare le colline che lo incanalano, dilatano la naturale prossimità del mio paese da un luogo che emana l'intera forza racchiusa nella parola «bicicletta».

Tuttavia, quando si arriva a San Martino di Colle Umberto non c'è alcun tratto distintivo che lo renda differente dai tanti piccoli paesi che, attraversato il «Fiume sacro alla Patria» a Ponte della Priula, spuntano sulla strada che da Conegliano va a Vittorio Veneto. Un nulla di particolare che viene pure gravato dalla circostanza che l'oggetto

dell'attenzione non si trova a San Martino, bensì in un borgo attiguo, certo appartenente al paese, ma pur sempre un poco discosto: Mescolino-Minelle.

Là, in una casa che un poco sfugge all'attenzione dei visitatori, che spesso la confondono con un altro edificio di pietre vive coperte da un sottile strato di intonaco, inghirlandato da foto e cimeli ciclistici che lo rendono un ottimo falso storico, il 1° agosto 1894 nacque Ottavio Bottecchia e non c'è dubbio che Ottavio e il suo rapporto con la bicicletta siano il miglior abbrivio per un libro come questo.

«Ottavio non ha la bicicletta da bambino. È già grande quando monta in sella alla bici del fratello Giovanni, che gliela presta volentieri.»<sup>1</sup>

Questa frase pone subito una questione: che cosa significa esattamente «già grande»? A quanti anni Bottecchia è salito su una bicicletta?

«Già grande» potrebbe voler significare che il futuro campione pedalò per la prima volta tra il 1906 e il 1909, ma di certo si sentì immediatamente a suo agio perché, così si tramanda, tra il 1912 e il 1914 Ottavio fu una specie di fenomeno locale: nei giorni di festa sconfiggeva tutti gli amici nelle gare di paese, mentre nei giorni lavorativi accompagnava in bicicletta i boscaioli sui ripidi pendii che conducevano al bosco dell'Altopiano del Cansiglio – il monte che chiude l'orizzonte a nord per coloro che vivono

---

<sup>1</sup> Claudio Gregori, *Il Corno di Orlando. Vita, morte e misteri di Ottavio Bottecchia*, 66thand2nd, 2017.

intorno a Vittorio Veneto – le cui mulattiere consentivano di «far gamba» a chi si appassionava di ciclismo e, al contempo, permettevano di guadagnare due lire aiutando chi abbattava i faggi e li trascinava in qualche modo a valle.

Ma nel 1915 le cronache bottecchiane non rimasero più a esclusivo appannaggio della *vox populi*, perché Ottavio venne arruolato come bersagliere nel VI Battaglione Ciclisti con questa descrizione di equipaggiamento: «Una bicicletta Bianchi di colore grigio-verde, con ruote da 60 centimetri, gomme piene, telaio pieghevole e attacchi porta spallacci, così può caricarsi la bici sulle spalle nei tratti più accidentati o nei guadi. Ha un solo freno anteriore – un bel problema su quelle discese scoscesissime – e un solo parafrangente porta mantellina sulla ruota posteriore. La bici pesa sedici chili, ma ha anche il porta mitragliatrice. La sua arma, infatti, è la mitragliatrice Fiat Revelli modello 1914, che viene divisa in tre pezzi portata da tre uomini diversi. In genere Bottecchia trasporta la canna a manico di raffreddamento che pesa diciassette chili a secco e ventidue con l'acqua per raffreddarla. Così quando pedala in assetto di guerra, muove quaranta chili. Però, se necessario, sa trasportare l'arma completa, così da aggiungere altri ventotto chili al peso complessivo. Invece la bicicletta degli ufficiali pesa tre chili in meno, ha le gomme pneumatiche, la ruota libera e anche il freno posteriore. Ma Ottavio appartiene alla truppa»<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> *Ibidem*.

La Prima guerra mondiale fu l'unico conflitto, e verosimilmente l'ultimo, combattuto con l'apporto importante delle biciclette, ma si trattò anche, ben misera contropartita, della prima grande spinta per l'industria ciclistica.

Il principale fornitore dell'esercito italiano fu la Fabbrica Italiana Velocipedi Edoardo Bianchi, che risulta abbia rifornito i bersaglieri e altri corpi di fanteria di 45.000 biciclette, ma furono molti i marchi che si svilupparono con il conflitto, gestendo le numerose improvvise necessità che la situazione imponeva. Per esempio, quando il fronte si assestò all'inizio di novembre del 1917 sulla linea del Piave e del Monte Grappa e rimase praticamente immobile per un anno sino alla battaglia di Vittorio Veneto, a soddisfare la più immediata emergenza ciclistica fu l'officina di Pietro Dal Molin di Bassano del Grappa, e proprio questo rappresentò il primo impulso per la diffusione del marchio Wilier che già allora contraddistingueva le biciclette di Dal Molin.

Tutte le biografie che riguardano Bottecchia si soffermano sul rapporto molto stretto tra Ottavio e la sua bicicletta militare, e di come il destino dell'uno fosse inestricabilmente legato a quello dell'altra. Entrambi uscirono integri dal conflitto e idealmente condivisero, visto che la mitragliatrice era trasportata dalla bicicletta Bianchi 1912, la Medaglia di bronzo al valor militare che il ministro della Guerra assegnò al futuro vincitore di due Tour de France. Il riconoscimento gli fu dato perché a Lestans – una frazione di Sequals, in Friuli – nel pieno della disperante ritirata di Caporetto, il 4 novembre 1917 «con calma ed ardimen-

to, sotto violento fuoco nemico aggiustava tiri efficacissimi e falcianti con la propria mitragliatrice, arrecando gravi perdite all'avversario e fermandone l'avanzata. Costretto più volte ad arretrare, incurante del pericolo portava seco l'arma e tornava a postarla aprendo sempre un fuoco violento sul nemico».

Ottavio Bottecchia fu congedato dall'esercito il 15 aprile 1919 e quello che accadde poi è un susseguirsi di conseguenze dei combattimenti sul fronte, di lavori estenuanti e di tentativi di intraprendere l'improbabile carriera del ciclista professionista.

«Di ritorno dal servizio nell'esercito lavora in campagna dall'alba al tramonto. La malaria lo perseguita e deve essere ricoverato per curare gli effetti dei micidiali gas asfissianti. Ma torna presto a casa e va a Pordenone a fare il muratore. Solleva sacchi di cemento, travi, pietre, sabbia e mattoni. Nella bella stagione fa il carrettiere: dal Monte Tomba e dai Monti del Friuli recupera ordigni bellici. Rimuove anche i cannoni.»<sup>3</sup>

Non è da escludere che proprio questo spossante girovagare abbia ancor più forgiato in Bottecchia la celebre resistenza alla fatica che sbalordì tutti nei Tour de France del 1923, del 1924 e del 1925, tanto da fargli considerare quasi riposanti le tremende ascese alpine e pirenaiche.

«Poi nel Cansiglio, vicino a casa, trasporta a valle pesanti tronchi di faggio. Più tardi dirà: "I corridori del Tour

<sup>3</sup> *Ibidem.*

hanno torto a lamentarsi. Il ciclismo è un bel mestiere. Quando ero carrettiere di legname nel Friuli, nel 1920, e partivo la notte con dieci gradi sotto zero, soffrivo certo di più che se avessi fatto Tourmalet e Galibier messi insieme”. Poi non dimenticava d’aggiungere che allora, per svolgere quel faticosissimo lavoro, percepiva solo dieci franchi al giorno.»<sup>4</sup>

Quest’ultima frase fa intuire ciò che poteva accadere quando un giovanotto appassionato dell’oggetto bicicletta – come mezzo per spostarsi in autonomia e, perché no, per divertirsi quando la circostanza lo permetteva – comprendeva che la dote di andar forte sui pedali poteva rappresentare una via di uscita da un destino che appariva immutabile: nel caso specifico una concatenazione ininterrotta di levatacce all’alba d’inverno, sul carretto e con dieci gradi sotto zero, per caricare i tronchi di faggio sul Cansiglio e trasportarli là dove erano necessari.

Però, presa a percorrere quella strada non convenzionale, era inevitabile che prima o poi Ottavio Bottecchia incontrasse serie difficoltà, e nel 1922, dopo una pesantissima sconfitta nel Giro del Veneto, ritenne di aver sopravvalutato le proprie capacità, e per un attimo pensò di abbandonare le corse e dedicarsi anima e corpo all’inesorabile lavoro manuale che aveva contrassegnato l’esistenza dei suoi avi. Tuttavia volle concedersi ancora una possibilità e, per l’ultima volta, «tentò ancor più decisa-

---

<sup>4</sup> *Ibidem.*