

Eleonora Belloni



Quando si andava in velocipede

Storia della mobilità ciclistica
in Italia (1870-1955)

FrancoAngeli

Informazioni per il lettore

Questo file PDF è una versione gratuita di sole 20 pagine ed è leggibile con



La versione completa dell'e-book (a pagamento) è leggibile con Adobe Digital Editions. Per tutte le informazioni sulle condizioni dei nostri e-book (con quali dispositivi leggerli e quali funzioni sono consentite) consulta [cliccando qui](#) le nostre F.A.Q.



Collana della Fondazione di studi storici Filippo Turati

diretta da Maurizio Degl'Innocenti e Luigi Tomassini

La collana di storia della Fondazione di studi storici Filippo Turati vuole essere una palestra di libero dibattito storiografico, nel solco della tradizione ideale e culturale democratica e socialista. Aperta alla collaborazione tanto di giovani studiosi quanto di storici affermati, italiani e stranieri, si propone di contribuire al rinnovamento della storiografia italiana dando particolare attenzione alle metodologie nuove e più sensibili al rapporto con la cultura europea e internazionale.

ISSN 2420-9783

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: *www.francoangeli.it* e iscriversi nella home page al servizio “Informatemi” per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.

Eleonora Belloni

Quando si andava
in velocipede

Storia della mobilità ciclistica
in Italia (1870-1955)

FrancoAngeli

In copertina: Veduta di via Fatebenefratelli a Milano, 1930 ca.
Archivio Fotografico Touring Club Italiano, www.digitouring.it

1a edizione. Copyright © 2019 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it.

È una ben povera memoria quella che funziona solo all'indietro. (L. Carroll, *Attraverso lo specchio e quel che Alice vi trovò*)

A mia mamma, perché te lo avevo promesso

Indice

Introduzione. Storia di un mezzo di trasporto resiliente	pag.	9
1. Dal passato al futuro... e ritorno	»	21
1. La storia della mobilità e le lezioni del passato	»	21
2. Dalla storia della bicicletta alla storia della mobilità ciclistica	»	26
3. Mobilità ciclistica e culture ciclistiche nazionali	»	31
2. Alla ricerca di un'identità: il ciclismo italiano dell'età pionieristica (1870-1900)	»	39
1. La prima istituzionalizzazione del ciclismo sportivo: dai Veloce club all'Unione velocipedistica italiana	»	42
2. Il ciclismo ricreativo e la nascita del Touring Club Ciclistico Italiano	»	47
3. In cerca di legittimazione	»	51
4. La bicicletta nell'Italia di fine secolo: i numeri, la produzione, il quadro valoriale di riferimento	»	60
5. I nemici della bicicletta	»	67
3. La bicicletta utilitaria nell'Italia liberale (1900-1918)	»	75
1. La bicicletta in vetrina: l'Esposizione di Torino del 1911 e l'affermazione di Milano come capitale dell'industria ciclistica	»	77
2. Il ciclismo utilitario: un difficile processo di democratizzazione	»	82
3. La strada, palcoscenico della mobilità	»	89
4. L'avvento di una temibile concorrente: l'automobile	»	93
5. Tra guerra e dopoguerra	»	100
4. Giro d'Italia e cultura ciclistica nazionale	»	111
1. 1909: arriva il Giro	»	114
2. Ciclismo sportivo e culture ciclistiche nazionali	»	119

3. Ciclismo sportivo e ciclismo utilitario: storia di un rapporto controverso	pag. 123
4. Il ciclismo come patrimonio storico-culturale	» 126
5. La bicicletta di massa: la pratica ciclistica in Italia negli anni tra le due guerre (1920-1945)	» 133
1. Il “tramonto della bicicletta”? La politica fascista di motorizzazione tra realtà e propaganda	» 134
2. La bicicletta nella città di domani: verso la pianificazione della mobilità	» 142
3. La bicicletta autarchica	» 151
4. Il ciclismo nella politica sportiva del regime	» 158
6. Una strada per la bicicletta: la costruzione delle piste ciclabili in Italia	» 165
1. La costruzione delle piste ciclabili come tema storiografico	» 166
2. Le piste ciclabili in Italia: le eredità del passato	» 169
7. Verso il declino: la bicicletta dagli anni della ricostruzione al miracolo economico (1945-1955)	» 181
1. La bicicletta nell’Italia della ricostruzione	» 182
2. La motorizzazione a due ruote	» 186
3. Verso il miracolo economico: la bicicletta da reginetta a cenerentola della strada	» 190
Conclusion. Dalla rivoluzione della velocità alla rivoluzione della lentezza	» 195
Appendice 1. La mobilità ciclistica in numeri, oggi	» 201
1. La mobilità urbana in Europa e in Italia	» 201
2. La mobilità ciclistica in Europa e in Italia	» 203
Appendice 2. La mobilità ciclistica in numeri, ieri	» 209
1. Fonti e note metodologiche	» 209
2. La mobilità ciclistica in Italia nelle statistiche sulla circolazione (1933-1955). Alcune considerazioni	» 214
Appendice fotografica	» 223
Indice dei nomi	» 239

Introduzione

Storia di un mezzo di trasporto resiliente

Il futuro si nutre di una consapevolezza chiara del passato. (M. Augé, *Il bello della bicicletta*, 2009)

Questa è la storia degli italiani in bicicletta, a suo modo una piccola storia d'Italia. Ancora oggi se provate a uscire fuori città al mattino o al tramonto vi accorgete che la bicicletta è sempre viva nelle abitudini e nel costume degli italiani. Il fatto stesso che la sua diffusione sia maggiore proprio nelle zone a economia più sviluppata dimostra che nessun altro veicolo appartiene così intimamente alla realtà e al gusto italiano, e nessun altro mezzo di trasporto nella sua umiltà quasi simbolica obbedisce meglio al ruolo di filo conduttore che gli si assegna.

Così esordiva un documentario Incom del 1963, *Quando si andava in bicicletta*¹. Che si chiudeva tuttavia con la pronuncia di una condanna a morte per il piccolo mezzo a due ruote, in un'Italia le cui strade erano ormai invase da scooter e vetturette. Oggi possiamo affermare che le cose non sono andate esattamente così, e che quella morte era, forse, solo una temporanea uscita di scena.

Da inizio Novecento e fino agli anni Cinquanta la bicicletta ha rappresentato in gran parte del mondo occidentale il primo e principale mezzo di trasporto individuale. A partire da quel momento (negli Stati Uniti già negli anni tra le due guerre), tuttavia, la due ruote è stata fagocitata dall'inarresta-

1. Il documentario è accessibile sul sito dell'Archivio storico Luce. Cfr. *Quando si andava in bicicletta. Documentario Incom. Anno 1963*. Testo di Maurizio Barendson, in Archivio storico Luce, www.archivioluca.com (ultima consultazione 12 marzo 2019).

bile avanzata dell'automobile e della motorizzazione di massa. Nondimeno, quella che sembrava una sentenza senza appello ha conosciuto una sua prima messa in discussione nel corso degli anni Settanta quando, sulla scia della crisi energetica mondiale e in concomitanza con il primo fiorire di una coscienza ambientalista, il mezzo a due ruote è tornato al centro del dibattito pubblico, delle politiche sui trasporti e, in alcuni casi, anche delle effettive abitudini di spostamento della popolazione. All'inizio del XXI secolo si è assistito poi a una nuova ondata di "ciclofilia" che ha visto in Europa anche le istituzioni comunitarie intervenire per la prima volta in modo importante sul tema delle politiche di promozione ciclistica nel quadro di un più generale ripensamento della politica europea dei trasporti e della mobilità.

La sostenibilità, del resto, è ormai divenuta un paradigma di lettura di numerosi aspetti del vivere quotidiano, in particolare in ambiente urbano. Nella narrazione di uno sviluppo che vuole e deve essere sostenibile ricorre spesso l'idea del "riciclo", inteso come riutilizzo, ma anche come ripensamento delle funzionalità di oggetti, reti, materiali apparentemente caduti in disuso². Neppure un settore come la mobilità sfugge alla retorica del riciclo. Basti pensare al tema della rivalorizzazione, destinata a diversi usi, delle ferrovie dismesse³. In questa prospettiva, che guarda al recupero piuttosto che alla ricerca di qualcosa di nuovo, la bicicletta appare sotto una nuova luce. Non un tema nuovo, sicuramente, ma forse un modo nuovo di leggerlo.

Accanto alle classiche *cycling cities* (Amsterdam, Groningen, Copenaghen) anche altre grandi città europee (Barcellona, Parigi, Milano) hanno provato, a più riprese e con risultati diversi, ad accreditarsi come poli di attrazione per appassionati della due ruote e del cicloturismo.

La bicicletta, insomma, sta tornando di moda, e in alcuni casi sta diventando essa stessa "moda": basti pensare al movimento «cycle chic»⁴, nato a Copenaghen ma che ormai conta più di 70 diramazioni nazionali⁵.

«Rivoluzione ciclistica», «boom ciclistico», «rinascita della bicicletta» sono solo alcune delle espressioni ricorrenti con cui si cerca di inquadrare

2. Sull'idea del riciclo applicata al settore dei trasporti, cfr. R. Oldenziel e H. Trischler, *How old technologies became sustainable. An introduction*, in R. Oldenziel e H. Trischler (a cura di), *Cycling and recycling. Histories of sustainable practices*, Berghahn Books, New York 2016, pp. 1-12.

3. Sulle ferrovie dismesse recuperate a uso ciclistico cfr. G. Cortesi e U. Rovaldi (a cura di), *Dalle rotaie alle bici. Indagine sulle ferrovie dismesse, recuperate all'uso ciclistico*, Fiab - Centro studi Gallimbeni, Milano 2011.

4. Cfr. www.copenhagencyclechic.com (ultima consultazione 12 marzo 2019).

5. Per l'Italia cfr. italiancyclechic.com (ultima consultazione 12 marzo 2019).

un fenomeno dai confini sfuggenti, spesso difficilmente quantificabile, ma sicuramente reale. Il processo in atto configurerebbe, dunque, una sorta di terzo boom ciclistico, dopo quelli degli anni Novanta dell'Ottocento e degli anni Settanta del Novecento⁶. Se alcuni, nel tentativo di inquadrare il fenomeno, si sono soffermati sugli elementi di novità, e quindi di discontinuità, rispetto alle precedenti fasi di espansione, sottolineando ad esempio il differente bagaglio valoriale alla base dei diversi movimenti (l'idea di novità e di progresso, nell'Ottocento, quelle di sostenibilità e di attenzione all'ambiente, negli anni Settanta e nell'espansione attuale)⁷ o mettendo in luce il diverso quadro economico di riferimento (mentre il primo boom avviene in un'epoca di espansione economica, gli altri due sono la risposta a due crisi, quella del 1973 e quella del 2008); altri hanno preferito sottolineare la continuità, che connoterebbe la bicicletta come un mezzo estremamente resiliente perché mai scomparso del tutto dalle strade nonostante la concorrenza di altri mezzi⁸, confermando la carica "rivoluzionaria" data dalla sua capacità di presentarsi come "alternativa" rispetto al modus dominante.

Un'alternativa che è libertà, come ben sentivano i pionieri del velocipede e come ancora oggi avvertono i convinti sostenitori della riscoperta della bicicletta. Una libertà che è progresso, se per tale si intende un miglioramento di condizioni di vita godibile dal maggior numero possibile di persone.

6. Cfr. F. Héran, *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*, La Découverte, Paris 2015; C. Reid, *Bike boom. The unexpected resurgence of cycling*, Island Press, Washington-Covelo-London 2017; P. Smethurst, *The bicycle: towards a global history*, Palgrave Macmillan, New York 2015; L. Vivanco, *Reconsidering the bicycle: an anthropological perspective on a new (old) thing*, Routledge, New York - London 2013. Un "boom" che riguarda anche la pubblicazione accademica e quella divulgativa. Gli indici pubblicati dalla Transportation research international documentation mostravano un incremento medio annuo di 197 pubblicazioni in tema di mobilità ciclistica tra il 1991 e il 1995; incremento salito a 610 pubblicazioni annue nel periodo 2011-2016. Cfr. J. Pucher e R. Buehler, *Cycling towards a more sustainable transport future*, in «Transport Reviews», 37, 6, 2017, pp. 689-694. La European cyclists' federation promuove ogni anno una Velo-city conference proprio sui temi della divulgazione e della diffusione della ricerca sulla pianificazione ciclistica, e proprio in occasione dell'incontro Velo-city 2010 a Copenaghen è stato lanciato il network *Scientists for cycling*, con l'obiettivo di riunire tutti gli studiosi che, a diverse latitudini e in diversi campi accademici, lavorano ai temi della promozione della mobilità ciclistica. Sulle attività della European cyclists' federation cfr. *ecf.com* (ultima consultazione 25 marzo 2019).

7. Cfr. P. Smethurst, *The bicycle: towards a global history*, cit.

8. Cfr. J. Longhurst, *Bike battles. A history of sharing the American road*, University of Washington Press, Seattle-London 2015.

Nella ricerca, più o meno utopica, di una città del futuro più vivibile, la bicicletta viene spesso indicata come mezzo di trasporto sostenibile per eccellenza, da un punto di vista ambientale (non è responsabile dell'emissione di gas serra e non produce altri effetti dannosi all'ambiente), sociale (contribuisce a stili di vita virtuosi, incoraggiando l'attività fisica; occupa uno spazio ridotto sulla strada e dunque contribuisce a ridurre la congestione del traffico), economico (i costi diretti legati al possesso e all'uso della bicicletta sono molto ridotti rispetto a quelli legati all'uso dell'automobile; indirettamente, inoltre, favorisce un risparmio legato al miglioramento della salute indotto dallo stile di vita più salutare; la bicicletta alimenta un giro economico legato alla produzione e all'indotto, anche in termini di valorizzazione turistica, calcolato nella misura di milioni di euro)⁹.

Non è un caso, quindi, che l'utilizzo della bicicletta risulti ovunque in crescita, con incrementi particolarmente evidenti in alcune aree europee. Ulteriori sviluppi si potranno probabilmente attendere negli anni a venire dalla combinazione di una serie di strategie, che vanno dall'estensione delle infrastrutture al rafforzamento del bike-sharing fino alla diffusione delle e-bike.

Tuttavia, a questo innegabile riemergere della bicicletta nel dibattito pubblico continua non di rado a fare da contraltare una oggettiva difficoltà della pratica ciclistica ad acquisire, o a riconquistare, un diritto di presenza sulle strade e all'interno del modello di mobilità dominante. Emerge, insomma, quel contrasto tra “visibilità” teorica e “invisibilità” pratica del mezzo a due ruote, recentemente posto alla base di un interessante lavoro di sintesi curato da due studiosi finlandesi¹⁰.

Un dato che salta subito all'occhio nel momento in cui ci si avvicina al tema delle politiche di *sustainable mobility* è l'enorme disparità di risultati, a fronte di argomenti e di interventi in larga parte simili. Detto in altri termini, il “problema” che emerge, e che sta in gran parte alla base della riflessione da cui si è articolato questo lavoro, è l'enorme variabilità dei modelli di mobilità a livello regionale, nazionale e persino locale, a fronte di una retorica (e spesso anche di una pratica) della gestione della mobilità in gran parte simili.

9. Sull'economia della bicicletta, in particolare riguardo al caso italiano, si possono vedere i due rapporti elaborati da Legambiente *L'A Bi Ci. 1° rapporto sull'economia della bici in Italia e sulla ciclabilità nelle città*, 2017 e *L'A Bi Ci. 2° rapporto Legambici sull'economia della bici in Italia*, 2018.

10. T. Männistö-Funk, *Introduction: The Historical Production of the Invisible and Visible Bicycles*, in T. Männistö-Funk e T. Myllyntaus (a cura di), *Invisible bicycle. Parallel histories and different timelines*, Brill, Leiden-Boston 2019, pp. 1-20.

Come ha evidenziato una letteratura ormai abbastanza consolidata, sulla scelta della bicicletta come mezzo di trasporto utilitaristico pesano almeno sei fattori: le condizioni fisiche e geografiche, le caratteristiche dell'ambiente urbano, le condizioni demografiche, le infrastrutture, la cultura della mobilità prevalente e le attitudini individuali e/o collettive¹¹. Se per molto tempo quasi esclusiva attenzione è stata posta sui primi quattro elementi, il *cultural turn* nell'approccio allo studio della mobilità ha portato nell'ultimo decennio a rivalutare il ruolo rivestito dall'elemento culturale storicamente fondato nell'incidere sulle scelte di mobilità e in ultima analisi nel determinare le maggiori o minori possibilità di successo delle politiche di promozione della pratica ciclistica. Posto, dunque, che l'elemento infrastrutturale è, e rimane, imprescindibile, soprattutto al fine di guadagnare alla pratica ciclistica spazi all'interno di modelli di mobilità per decenni costruiti attorno all'automobile, la centralità di tale elemento (così come il peso di quello fisico-geografico) devono essere riletti in un quadro di relazioni reciproche con l'elemento culturale e attitudinale. La scelta di optare per la bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano risulterebbe, dunque, mediata da elementi di carattere storico-culturale, il cui peso sembra essere inversamente proporzionale alla diffusione della pratica ciclistica in un determinato contesto. Detto in altri termini, ciò che le ricerche tendono a dimostrare è che, là dove il livello di diffusione della mobilità ciclistica è basso, politiche infrastrutturali a favore della bicicletta tendono ad avere meno effetto rispetto a paesi già sensibili al tema¹². Volendo molto semplificare, si può dire che una pista ciclabile costruita dove già la bicicletta viene usata in modo diffuso probabilmente produrrà un ulteriore incremento di mobilità ciclistica proporzionalmente maggiore rispetto a quello prodotto dalla stessa pista là dove la bicicletta ha difficoltà a diffondersi. Ciò dimostra che il peso del fattore culturale e di quello comunicativo è con ogni evidenza molto più alto rispetto a quanto non sia stato fin qui valutato, soprattutto perché difficilmente misurabile¹³.

Premessa indispensabile alla riuscita delle diverse strategie di promozione della mobilità ciclistica appare, dunque, una svolta prima di tutto culturale,

11. Cfr. H. Oosterhuis, *Bicycle research between bicycle policies and bicycle culture*, in «Mobility in history», 5, 2014, pp. 20-36 e Id., *Entrenched habit or fringe mode: comparing national bicycle policies, cultures and histories*, in T. Männistö-Funk e T. Myllyntaus (a cura di), *Invisible bicycle*, cit., pp. 48-97.

12. *Ibidem*.

13. Sull'importanza del saper "comunicare" l'infrastruttura per la mobilità ciclistica cfr. S. Deromedis, *Il manuale delle piste ciclabili e della ciclabilità. Ideare, pianificare, progettare, promuovere e gestire le infrastrutture ciclabili*, Ediciclo editore, Portogruaro 2019.

nel comportamento e ancor prima nell'attitudine della popolazione, esperibile attraverso quella che potremmo definire un'operazione di marketing sociale¹⁴. Le teorie del marketing sociale applicato alla mobilità urbana dimostrano che, affinché si realizzi un *modal shift* verso un determinato mezzo di trasporto (in questo caso la bicicletta) occorrono tre condizioni: che l'individuo sia motivato, che abbia le capacità richieste, che percepisca un'opportunità¹⁵. Se sulla seconda e sulla terza condizione sono soprattutto le politiche pubbliche che devono agire, la prima invece lascia aperto un campo di azione a interventi di tipo culturale, che vadano cioè ad agire sulla propensione all'uso del mezzo, e su cui influiscono elementi quali «l'atteggiamento complessivo che il soggetto manifesta verso la mobilità ciclistica» e le «norme sociali dei suoi gruppi di riferimento»¹⁶. Si tratta, in sostanza, di affiancare alle infrastrutture fisiche (piste ciclabili, segnaletica ad hoc, parcheggi, agevolazioni per la intermodalità) quella che Carlo Mari definisce «infrastruttura sociale»¹⁷.

È innegabile che esistano limiti oggettivi all'uso della bicicletta nella città del XXI secolo: qualsiasi analisi che non voglia apparire utopica non può non tenerne conto. Se si vuole tuttavia evitare di incorrere nel rischio opposto della distopia non si può non riconoscere che esistono anche limiti culturali che, in alcuni contesti, pesano in modo determinante sulle possibilità di riuscita di politiche bike-friendly. La bicicletta non sarà con ogni probabilità "il" mezzo di trasporto del futuro. Forse, però, la due ruote potrà assumere un ruolo di primo piano all'interno di politiche di mobilità urbana sostenibile, soprattutto nell'ottica di un incremento dell'intermodalità. È in questa prospettiva che si può e si deve agire sui limiti culturali. Ed è in questa prospettiva che la storia viene chiamata in causa, tanto più in un paese come il nostro dove, a dispetto della precoce infatuazione culturale degli italiani per l'automobile, la bicicletta è rimasta regina quasi incontrastata della strada almeno fino alla fine degli anni Cinquanta¹⁸. Nel 1946 si conta-

14. Per una lettura della mobilità ciclistica secondo l'approccio disciplinare del marketing sociale cfr. C. Mari, *Il marketing sociale per la mobilità ciclistica urbana*, Pearson Italia, Milano-Torino 2013.

15. Ivi, pp. 17-24.

16. Ivi, p. 23.

17. Ivi, p. 37.

18. Come sostiene Colin Divall per il caso inglese (ma la considerazione è condivisibile anche per molti altri paesi occidentali), nei quattro decenni che precedono la seconda guerra mondiale l'automobile riesce a vincere la propria battaglia "culturale" ancor prima di vincere quella dei numeri, con la motorizzazione di massa del secondo dopoguerra. Cfr. C. Divall, *Mobilizing the history of technology*, in «Technology and Culture», 4, 2010, pp. 938-960.

vano in Italia 150.000 automobili contro 3 milioni di biciclette¹⁹. Ancora nel 1955 la bicicletta rappresentava il mezzo più diffuso in molte province italiane in base ai censimenti sulla circolazione²⁰, e si dovrà attendere il 1975 per il sorpasso dell'automobile sulla bicicletta (14.500.000 biciclette contro 15.060.601 automobili)²¹.

Molte delle nostre città sono state, in un passato neppure troppo lontano, *cycling cities*, sebbene una memoria collettiva miope tenda troppo spesso a dimenticarlo. La storia della mobilità ciclistica in Italia non è solo una pagina rilevante della storia della mobilità del nostro paese, ma rappresenta un capitolo della storia sociale, culturale e materiale degli italiani in età contemporanea²². Una storia che ha attraversato gli anni in cui si sono poste le basi del modello nazionale di mobilità e quindi anche della “cultura” della mobilità che ne è derivata²³. Quella cultura che ha abiurato con tanta facilità alla sua storia precedente, quasi che quello degli italiani che andavano in bicicletta fosse un passato da dover nascondere perché rischiava di oscurare il fulgido presente in cui l'Italia sembrava finalmente essere stata accolta nel novero delle nazioni più progredite, portando a termine quel processo di “rincorsa” all'industrializzazione iniziato oltre sessant'anni prima²⁴. La cultura dell'automobile – e dunque la non-cultura di mezzi alternativi – ha rappresentato, in Italia più che altrove, qualcosa che

19. Per alcuni dati, anche in relazione alla rivoluzione dei consumi degli anni del miracolo, cfr. V. Castronovo, *L'Italia del miracolo economico*, Laterza, Roma-Bari 2010; S. Maggi, *Storia dei trasporti in Italia*, il Mulino, Bologna 2009.

20. Cfr. i dati in Appendice 2.

21. D. Marchesini, *L'Italia del Giro d'Italia*, il Mulino, Bologna 2009, p. 217.

22. Come ha scritto Carlos Héctor Caracciolo, «entre tantas manufacturas de la vida cotidiana contemporánea, son pocas las que han tenido una vida relativamente larga y variada como la bicicleta, y menos aún aquellas que pueden servir como espía para analizar la historia contemporánea de los italianos». Cfr. C.H. Caracciolo, *Bicicleta, circulación vial y espacio público en la Italia Fascista*, in «Historia crítica», 39, 2009, pp. 20-42.

23. Sul concetto di “cultura della mobilità” cfr., S. Maggi, *La cultura della mobilità in Italia*, in «Storia e Futuro», 3, 2003.

24. L'associazione, nell'immaginario collettivo, della bicicletta con l'idea di povertà e di arretratezza non è in realtà una peculiarità italiana. Lo stesso è stato sottolineato, ad esempio, per la Francia, in cui in particolare a contribuire a un'immagine negativa della bicicletta – che tuttavia convive con quella invece idealizzata dell'“età dell'oro” del ciclismo – vi sarebbe la sua associazione con due periodi bui della storia nazionale: quello dell'occupazione tedesca durante la seconda guerra mondiale, in cui la bicicletta viene associata all'idea di pericolo e di povertà; e quello degli anni Sessanta/Settanta, in cui in un quadro dominato dall'automobile il mezzo a due ruote viene associato all'idea di marginalità e di fallimento. Cfr. C. Bertho Lavenir, *Scarcity, Poverty, Exclusion*, in R. Oldenziel e H. Trischler (a cura di), *Cycling and recycling. Histories of sustainable practices*, cit., pp. 58-72.

andava oltre a una semplice scelta di mobilità e di “modalità”, finendo per incarnare il valore simbolico e tangibile di un paese finalmente “modernizzato” e industriale, completamente allineato al modello della cultura dei consumi di massa²⁵.

Questo percorso, pur per tanti versi simile a quello vissuto da altri paesi, presenta in Italia, per i modi e i tempi in cui si è realizzato, alcuni aspetti così peculiari da generare una sorta di grande paradosso sul rapporto ambivalente e niente affatto lineare che lega la penisola alla mobilità motorizzata, da un lato, e a quella ciclistica, dall’altro. Se, da una parte, i dati sulla ciclabilità e sulla motorizzazione ci dicono che l’Italia continua a registrare livelli molto bassi della prima e livelli altissimi (che la pongono ai primi posti in Europa) della seconda, dall’altra, agli occhi di molti, il paese rimane ancora a un’immagine che lo fotografa, per riprendere una efficace definizione di Daniele Marchesini, come una «nazione a due ruote»²⁶.

Un ruolo chiave nel tenere in vita la matrice ciclistica all’interno del paese va senza dubbio riconosciuto al Giro d’Italia e alla popolarità che lo sport ciclistico – sebbene a detta di tanti oggi in crisi – continua a riscuotere all’interno del paese²⁷. Ma non basta il Giro a fare dell’Italia una nazione ciclistica. Lo dimostrano le città rese sempre più invivibili dal traffico automobilistico e dall’aria irrespirabile causata dalle emissioni dei tubi di scarico, e i fallimentari (tranne alcune eccezioni) tentativi delle autorità municipali di aggirare tali problematiche attraverso la promozione di politiche di mobilità alternative.

La «nazione a due ruote» e il «paese a quattro ruote» sono due facce della stessa medaglia. In mezzo, oltre un secolo e mezzo di storia che forse può aiutare a rendere un po’ meno paradossale il “paradosso” italiano e – perché no? – ad aprire uno spiraglio di speranza per la mobilità del futuro. Comprendere il presente e ancor più provare a progettare il futuro sono operazioni che richiedono la capacità di confrontarsi con una certa fluidità con il passato. Il modo in cui un paese e i suoi abitanti si rapportano alla pratica ciclistica rappresenta lo specchio di continuità e fratture che configurano la

25. Sulle vicende ma ancor più sul significato della motorizzazione di massa italiana nel quadro della più generale cultura della mobilità cfr. S. Maggi, *La cultura della mobilità in Italia*, cit., e F. Paolini, *Trasporti e ambiente nell’Italia del Novecento (1950-2001)*, in «Ricerche storiche», XLI, 3, 2011, pp. 565-587.

26. Cfr. D. Marchesini, *Coppi e Bartali*, il Mulino, Bologna 1998, p. 35.

27. Cfr. S. Pivato, *Il Giro d’Italia*, in M. Isnenghi (a cura di), *I luoghi della memoria. Personaggi e date dell’Italia unita*, Laterza, Roma-Bari 1997, pp. 333-344. Sul Giro d’Italia come “istituzione” cfr. D. Marchesini, *L’Italia del Giro d’Italia*, cit., pp. 11-15.

«cultura della mobilità» di quel paese. Ricostruire quel quadro di continuità e fratture, avendo allo stesso tempo sempre ben presente l'obiettivo di stabilire fino a quale punto la cultura ciclistica che ne emerge può avere un ruolo nello spiegare il presente: questo l'obiettivo delle pagine che seguono, «con un piede nel passato, e lo sguardo dritto e aperto nel futuro».

Una premessa è necessaria in merito alla metodologia e alle fonti utilizzate per la ricerca che sta alla base di queste pagine, e appare tanto più opportuna se si considera che proprio le difficoltà legate alla disponibilità di fonti specifiche sulla storia della mobilità ciclistica hanno rappresentato a lungo uno dei freni (anche se forse non il principale) allo sviluppo di una storiografia sul tema.

Per quanto riguarda le fonti qualitative, l'asse portante anche di questa ricerca è rappresentato dalle fonti prodotte dall'associazionismo legato alla bicicletta e quindi, innanzi tutto, dal Touring Club Italiano, che possiede un vastissimo archivio ben organizzato e ben accessibile, completato da una altrettanto vasta produzione pubblicistica²⁸. Dal 1895 iniziava le sue pubblicazioni la «Rivista mensile del Touring Club Ciclistico Italiano» (dal 1900 «Rivista mensile del Touring Club Italiano»), che dal 1921 cambiava nome in «Le vie d'Italia» (rivista già in pubblicazione dal 1918). Dal 1919 il Touring pubblicava inoltre la rivista «Le strade» (già pubblicata, ma non come rivista ufficiale del Touring, dal 1898 al 1918), organo di riferimento dell'Istituto sperimentale per i materiali stradali. Tuttavia la natura dell'ente, deputato per sua vocazione statutaria all'organizzazione dell'attività turistica, fa sì che le notizie sul ciclismo utilitario e sulla mobilità ciclistica siano inferiori a quanto ci si potrebbe attendere, sebbene archivio e riviste rimangano una delle principali fonti per lo studio del ciclismo in Italia.

A questa fonte è stato dunque necessario affiancare tutte le pubblicazioni legate alla fase della nascita e della prima istituzionalizzazione della pratica ciclistica nel paese, caratterizzata, come vedremo, dal fiorire di Veloce club (di cui rimangono quasi tutti gli statuti, molto meno invece gli archivi) e di pubblicazioni specializzate (di cui verrà via via dato conto in nota), alcune delle quali di breve durata e/o di respiro locale, altre invece che assumeranno un ruolo chiave negli sviluppi del ciclismo sportivo nazionale, si pensi soprattutto a «La Gazzetta dello Sport».

28. Mi preme ringraziare di cuore le dott.sse Luciana Senna e Ilaria Parma del Centro studi e documentazione del Touring per la disponibilità e per la gentilezza con cui hanno accolto la mia presenza in archivio, facilitando non poco le mie ricerche.

Altrettanto fondamentali, soprattutto per una fase più avanzata della ricerca, si sono rivelate le fonti legate agli enti deputati alla gestione e alla regolazione del sistema stradale (in particolare l'Azienda autonoma statale della strada, nata nel 1928 e poi trasformata in Azienda nazionale autonoma delle strade statali nel 1946), e quelle relative a enti e organizzazioni rappresentanti gli interessi "concorrenti" alla mobilità ciclistica (si pensi all'Automobile club d'Italia).

Sebbene una storia sociale della bicicletta non rappresenti l'oggetto primario di questa ricerca, non si sono tuttavia trascurate fonti in grado di restituire il quadro di sentimenti contrastanti con cui venne accolta la bicicletta a cavallo tra Otto e Novecento: si pensi, soprattutto, alle fonti letterarie e a stampa in grado di ricostruire le voci di sostenitori e detrattori del mezzo a due ruote.

Un accenno, infine, è doveroso a fonti di tipo meno tradizionale, che si sono rivelate fondamentali come supporto alle fonti a stampa e di archivio. Quelle iconografiche, per cominciare. I manifesti pubblicitari rappresentano, almeno fino agli anni Cinquanta, una fonte ricchissima per lo studio della produzione e dell'utilizzo della bicicletta²⁹. Ma anche la produzione artistica, soprattutto in alcuni snodi storici rilevanti, rappresenta una fonte di rilievo, basti pensare alla produzione degli artisti facenti capo al movimento futurista³⁰. A ciò si aggiungono le fotografie, di cui l'archivio fotografico del Touring rappresenta un esempio di repertorio non solo molto ricco ma oggi anche in parte disponibile online³¹. Altri due repertori fotografici, anch'essi consultabili online, sono quelli dell'Archivio Alinari³² e dell'archivio storico dell'Istituto Luce³³, a cui si è ampiamente attinto per trovare conferme visive di quello che viene narrato nelle pagine che seguono.

Il riferimento all'Istituto Luce permette inoltre il rimando alle fonti audiovisive. La rassegna *Quando andavamo in bicicletta*, curata di recente dall'Istituto stesso, ha rintracciato oltre 1.300 tra documentari, cinegiornali, repertori e foto a tema «bicicletta e ciclismo» presenti in archivio³⁴:

29. Cfr. *Due ruote, cento manifesti: la bicicletta nei cartelloni pubblicitari della Raccolta Salce*. Treviso, Museo Civico "L. Bailo", 20 giugno - 6 ottobre 1985, Treviso 1985.

30. Tra tutti si possono ricordare *Dinamismo di un ciclista* (1912) di Umberto Boccioni, *Il Ciclista* (1916) di Mario Sironi, *Ciclista e Ciclisti* (entrambi 1922) di Fortunato Depero.

31. www.digitouring.it/fotografie/ (ultima consultazione 12 marzo 2019).

32. www.alinari.it/it/immagini (ultima consultazione 12 marzo 2019).

33. www.archivioluca.com/ (ultima consultazione 12 marzo 2019).

34. La rassegna *Quando andavamo in bicicletta* curata dall'Archivio storico Istituto Luce è consultabile al seguente link www.archivioluca.com/2019/02/18/quando-andavamo-in-bicicletta/ (ultima consultazione 12 marzo 2019).

fonti a cui, anche in questo caso, si è ampiamente attinto. A ciò si aggiunge l'archivio Rai Teche, prezioso soprattutto per la seconda parte del Novecento³⁵. Non si può non citare, infine, la produzione cinematografica italiana, parlando della quale viene naturale pensare a quello che da molti viene ritenuto uno dei capolavori del neorealismo cinematografico italiano: *Ladri di biciclette*, diretto e prodotto da Vittorio De Sica nel 1948. La pellicola riesce meglio di tante parole a narrare quello che rappresentava la bicicletta nel paese impegnato nella ricostruzione del dopoguerra (e nella ricerca di una desiderata ma non ancora raggiunta pacificazione, come il difficile 1948 era lì a testimoniare) e ancora lontano da quel miracolo economico che lo avrebbe definitivamente introdotto nell'età della motorizzazione di massa.

Più complesso è il discorso per quanto riguarda le fonti quantitative, che tuttavia risultano di primaria importanza nello studio della pratica ciclistica come forma di mobilità, in quanto sono quelle che permettono di fotografare in modo immediato il peso e il ruolo spettante alla bicicletta all'interno del quadro complessivo della mobilità, e sono altresì quelle che permettono confronti comparativi diacronici.

Tre sono le fonti di questo genere a cui si è maggiormente fatto riferimento. Innanzi tutto, i dati sui mezzi circolanti. Dati che in Italia sono ricostruibili a livello ufficiale per gli anni in cui i mezzi di trasporto sono stati assoggettati a tassa di circolazione, e dunque, nel caso della bicicletta, dal 1897 al 1927 e dal 1931 al 1938. Per questi periodi abbiamo dati ufficiali, anche se non necessariamente attendibili, in quanto deve essere sempre tenuta in conto la possibilità che una parte di mezzi, ad esempio quelli in dotazione alle forze dell'ordine, potesse sfuggire al pagamento dell'imposta. Per i periodi al di fuori di quelli coperti da imposta i dati sono invece per lo più ricavati per deduzione. Un secondo tipo di dati è quello relativo al numero di mezzi prodotti e venduti, deducibili da archivi di imprese o di associazioni di categoria³⁶. C'è infine un terzo tipo di dati, che è forse il più importante ma anche il più problematico: quelli che indicano in quale percentuale viene utilizzata una determinata modalità di spostamento rispetto al totale degli spostamenti, oggi definiti con termine moderno *modal share*. Dati, dunque, che guardano

35. www.teche.rai.it/ (ultima consultazione 12 marzo 2019).

36. Per un bilancio recente sulle statistiche relative alla circolazione e alla produzione di biciclette in Italia, cfr. C. Mari, *Bicycle statistics in Italy*, in *Cycle history. Proceeding of the 29th International Cycling History Conference. London, England, 2018*, The ICHC publications committee, 2018, pp. 190-195.