

ELEONORA BELLONI, *Quando si andava in velocipede. Storia della mobilità ciclistica in Italia (1870-1955)*, Milano, Franco Angeli, 2019, pp. 250. – La pratica ciclistica è forse una delle esperienze più comuni ed universali: la bicicletta appartiene alla storia personale di ognuno di noi. All'andare in bicicletta, intesa come disciplina sportiva, cioè al ciclismo, sono stati dedicati infiniti volumi. Scarsa per non dire inesistente, invece, è la bibliografia sulla bicicletta come mezzo di trasporto, specialmente in Italia. Non è forse un caso, come fa notare l'autrice, che nella lingua italiana non esista una parola sola per indicarne l'accezione utilitaria, ma si debba ricorrere a locuzioni, come appunto 'andare in bicicletta' o 'pratica ciclistica', non esiste cioè un equivalente dell'inglese *cycling* che «indica tutto lo spettro di attività legate all'uso» (p. 31). Meritevolmente, Eleonora Belloni colma la lacuna bibliografica con un saggio che è un vero *tour de force*, riuscendo a condensare una storia della bicicletta a tutto tondo: come mezzo di trasporto, prodotto industriale e strumento sportivo. Condensare non rima con superficiale. Ogni aspetto è contestualizzato e problematizzato: dai dati sulla diffusione al prezzo di vendita; dall'impatto sui costumi sociali a quelli economici; dai problemi di viabilità al confronto con l'automobile.

L'uso della bicicletta è inizialmente a scopo ricreativo e sportivo (la prima gara, la corsa Firenze-Pistoia è del 1870), e si va ad aggiungere ad attività quali l'alpinismo e l'escursionismo, nel contesto dell'appropriazione del tempo libero da parte della borghesia e dello sviluppo della pratica e dell'associazionismo sportivo. Borghese è senza dubbio la pratica ciclistica nei primi decenni della sua comparsa: a fine Ottocento il prezzo di una bicicletta è di 600-700 lire, quando la paga oraria di un operaio è di 1,70 lire al giorno (p. 77). La bicicletta diviene mezzo di trasporto quotidiano per gli spostamenti verso il luogo di lavoro, a partire dagli anni dieci del Novecento: nel 1920 le biciclette circolanti sono 1,6 milioni circa (p. 88). Da allora fino agli anni cinquanta, è il mezzo di locomozione più diffuso: nel 1948, in Italia ci sono 7 milioni di biciclette a fronte di 160 mila motoveicoli e 220 mila automobili (p. 188). Il 1948 è l'anno di *Ladri di biciclette*, il capolavoro neorealista di Vittorio De Sica che racconta il dopoguerra. Quattordici anni dopo, nel 1962, esce *Il sorpasso* di Dino Risi: i due film esemplificano il cambiamento avvenuto, l'auto ha soppiantato la bicicletta. Il boom economico, infatti, a partire dalla metà degli anni cinquanta, permette all'Italia di entrare nell'era della motorizzazione. Grazie alla produzione di auto economiche come le Fiat 600 e 500, le vetture circolanti sono oltre 4,5 milioni nel 1964.

La storia della bicicletta come mezzo di trasporto si intreccia e deve fare i conti con quella dell'automobile che la incalza da vicino. È espressione del progresso ma dal progresso subito sopravanzata: «Il tempo corre più veloce, sulle

sfere degli orologi del novecento» (p. 75), per usare le parole di Edoardo Bianchi, il principale produttore di biciclette italiano. Emblematico di ciò, è il Touring Club Ciclistico Italiano, costituito nel 1894, che già nel 1900, appena sei anni dopo, toglie il ciclistico dalla denominazione, presentando il Novecento come 'il secolo dell'automobilismo' (p. 93).

La pratica ciclistica, come mezzo di trasporto, dopo essere scomparsa per lunghi anni dal discorso pubblico, sta vivendo da qualche decennio una stagione di rivincita. Il ruolo della bicicletta è rivalutato e considerato alternativo alle autovetture, specie per la mobilità urbana, per il minor impatto sull'ambiente e per una maggiore vivibilità delle città. La bicicletta, un mezzo semplice meccanicamente quasi inalterato da 150 anni, è quindi ancora presente nella vita e nella società odierna e non solo come strumento sportivo. Considerato ciò, non si può non concordare con la citazione riportata nelle conclusioni del saggio: «la bicicletta è la storia di un successo» (p. 195).

In appendice, opportunamente separati per non appesantire il testo, l'autrice presenta una ricca e interessante raccolta di dati statistici riguardanti la diffusione della bicicletta e i mezzi di circolazione in generale, oltre a una bella selezione di fotografie.

ALFONSO VENTURINI