

La società in bicicletta: storia di un'avventura culturale lungo due secoli

Pivato, S. (2019). *Storia sociale della bicicletta*. Bologna: Il Mulino.

Mario Tirino
Università degli Studi di Salerno
mtirino@unisa.it

Abstract

The paper examines the sociocultural transformations of cycling from the late nineteenth century to the 2000s. Retracing some stages of the analysis carried out by historian Stefano Pivato in his volume *Storia sociale della bicicletta* (2019), this paper aims to show how the analysis of cycling practices allows to monitor, describe and analyze the evolution of the political world, cultural values, social identities, daily practices, and lifestyles. From a symbol of modernization, to an icon of “slow” cultures, in over a century the bicycle constitutes a symbolic object still capable of activating memories and social discourses.

Keywords: cycling; Italian society; cycling and cultural practices; cycling and politics.

1. Introduzione. La bicicletta tra tecnica, società, cultura

Il paesaggio culturale e sociale dell'Italia che transita dall'Ottocento agli anni Duemila è profondamente segnato dalla bicicletta. La sua apparizione come gingillo di aristocratici nelle città del Nord Italia segna l'inizio di una storia sociale assai ricca, che si evolve nell'intreccio tra tecnica, società e cultura. Per comprendere, dunque, il ruolo determinante rivestito dalla bicicletta nella vita quotidiana di milioni di persone occorre dissodare il nesso inestricabile tra sviluppo tecnologico, fenomeni sociali e pratiche culturali. Un contributo molto rilevante in questa impresa arriva da *Storia sociale della bicicletta* (2019), volume con cui lo storico Stefano Pivato continua un filone di ricerche di cui sono parte anche *Storia sociale dello sport in Italia* (con Paul Dietschy, 2017) e il più recente *La felicità in bicicletta* (2021).

Prima di affrontare alcuni dei piani di analisi del lavoro del docente dell'Università di Urbino, occorre qui inquadrare l'invenzione della bicicletta all'interno del più vasto processo di modernizzazione iniziato con la Rivoluzione industriale. Come hanno ben spiegato nei loro studi Norbert Elias ed Eric Dunning (1986), lo sport contribuisce notevolmente al processo di civilizzazione, trasferendo sul piano simbolico della competizione regolata i conflitti e le violenze. Ma il processo di civilizzazione trova un esito particolare nella società moderna, razionale e industriale, che impone nuovi ritmi di lavoro e tempo libero. La tecnologia ottocentesca in questo senso può essere interpretata come l'incedere di un cospicuo numero di

ritrovati, dispositivi, apparecchi che riconfigurano la stessa percezione dello spazio e del tempo (Kern, 2007). Lo sport riveste una funzione specifica nella modernizzazione della società, giovandosi anche delle innovazioni tecnologiche. La pratica sportiva si diffonde prima tra le classi borghesi e poi via via a strati più ampi della popolazione occidentale, favorendo la condivisione dei principi della civiltà industriale: competizione, merito, igiene, esercizio fisico come altrettanti viatici alla formazione di cittadini pienamente inseriti nei circuiti produttivi. Sport e modernizzazione diventano così un binomio inscindibile (Dickinson, 1973), che si rafforza anche in virtù della funzione sempre più centrale della tecnologia nella promozione delle pratiche motorie e agonistiche. Nel corso dell'Ottocento i ritrovati della scienza e della tecnologia contribuiscono a migliorare l'abbigliamento tecnico, le dotazioni, gli strumenti di misurazione delle prestazioni, ma anche a espandere l'eco degli eventi sportivi attraverso i resoconti della stampa, specializzata e non, e successivamente attraverso le cronache radiofoniche.

La bicicletta, in qualche modo, condensa simbolicamente la trasformazione tecnoculturale e sociale già in atto. Da un lato, essa è il simbolo della modernizzazione industriale: sinonimo di velocità, leggerezza, indipendenza, celebra la creatività di artigiani e fabbricanti capaci di forgiare il metallo in modo da farne uno straordinario strumento che soddisfa l'esigenza di mobilità delle classi borghesi. Dall'altro, la bicicletta richiede uno sforzo fisico, coinvolgendo dentro l'apparecchio tecnico il corpo dell'atleta o del praticante: la tecnica moderna attiva la dimensione atavica della fatica, istituendo una sorta di rapporto intimo tra il ciclista e il suo mezzo. Solo a partire da questa connessione si possono comprendere le pratiche culturali e i fenomeni sociali innescati dalla bicicletta sin dagli ultimi decenni dell'Ottocento.

2. Ciclomania e ciclofobia: bicicletta e modernismo

La colta analisi di Pivato si distingue innanzitutto per la mole davvero enorme di fonti prese in esame: documenti ufficiali, note di stampa, filmati, lettere, romanzi, articoli di riviste e quotidiani, testimonianze orali. Il merito dello studioso è quello di unire la storia politica con la storia del costume, mettendo ordine in una selva complessa di fatti, fenomeni e notizie variamente collocati. In questa prospettiva, la storia sociale della bicicletta inizia con l'identificazione di due eterogenee macrofazioni: ciclomaniaci e ciclofobici. Questa primigenia distinzione consente di misurare - mediante il rispettivo giudizio che si dà della bicicletta - come le diverse forze politiche e religiose si posizionano rispetto agli orizzonti del modernismo e dell'antimodernismo. Da un lato, le forze reazionarie e le gerarchie cattoliche avversano la bicicletta, almeno fino agli anni Trenta del Novecento, proprio in quanto simbolo di modernizzazione, indipendenza e libertà. Pivato, peraltro, raccoglie varie notizie su come il basso clero eludesse o trasgredisse apertamente i divieti, ricorrendo - soprattutto in campagna - al "diavolo d'acciaio" per coprire le grosse distanze tra una località e l'altra della parrocchia. Dall'altro lato, nascono sodalizi come il Touring Club Italia, che, sul modello delle analoghe formazioni europee, promuove l'uso della bicicletta per permettere ai suoi iscritti una più precisa conoscenza del territorio nazionale, esalta la capacità socializzante della pedalata collettiva nel corso di gite ed escursioni organizzate, educa alla corretta cura e manutenzione del

mezzo. Tali attività possono essere meglio inquadrare all'interno del più vasto processo di sportivizzazione della borghesia nazionale, che obbedisce ai principi del modello inglese o giolittiano. Quest'ultimo promuove soprattutto gli sport di squadra quali ambienti educativi che forgiavano il cittadino ai valori della civiltà industriale attraverso la competizione regolata (Porro & Martelli, 2018). Quasi naturale, invece, fu l'innamoramento dei Futuristi per il mezzo simbolo della velocità, tanto utilizzato nella vita quotidiana, quanto celebrato in quadri, poesie e scritti vari. Un'attenzione rilevante al nuovo mezzo fu riservata anche dall'Esercito Regio. Come attesta Pivato, infatti, dopo un'iniziale diffidenza, i cicli furono integrati tra i mezzi militari e furono create anche squadre di bersaglieri in bicicletta. I soldati ciclisti ebbero anche un ruolo decisivo sul campo durante la Prima guerra mondiale, dove operarono come portaordini, infermieri (grazie a una versione modificata della bicicletta, sorta di lettiga su due ruote nota come "letticiclo"), aiutanti di campo – per quanto la guerra di trincea lo consentisse.

Pivato puntualizza che la ciclobia raggiunge le sue vette più intense quando al centro del dibattito c'è l'uso del mezzo da parte delle donne. Il monopolio della morale pubblica in mano alla Chiesa cattolica incide notevolmente nel diffondere un pregiudizio popolare sulle donne cicliste, il cui esercizio è ritenuto sconveniente e immorale – anticipazione di quello che accadrà, qualche decennio dopo, alle "donne al volante". La ricchezza della ricostruzione storica del testo si evince anche dalla capacità di osservare la costellazione di discorsi sociali evocati dalla nuova figura pubblica della ciclista, che coinvolgono la moda (con la creazione di capi sartoriali *ad hoc* per la pedalata), la politica, il marketing (con modelli pensati appositamente per le donne). Un capitolo a parte investe i partiti politici. L'avversione delle forze di sinistra per lo sport professionistico non risparmia il ciclismo, anche se socialisti e repubblicani ben presto comprendono (e sfruttano) la grande capacità della bicicletta di rinsaldare legami ideali e affettivi tra i propri militanti. All'interno di politiche mirate a favorire le pratiche motorie maschili e, con qualche cautela, anche femminili, il fascismo dimostra un interesse concreto a incentivare il ciclismo, sia come pratica quotidiana, sia come fenomeno sportivo. Queste aperture si tramuteranno in una feroce repressione, quando l'uso della bicicletta diventa parte integrante delle strategie della Resistenza, in cui un ruolo preponderante ebbero, appunto, le staffette partigiane (le cui storie sono riportate con dovizia di esempi da Pivato).

3. L'epica delle leggendarie imprese. Ciclisti eroi

La storia sociale della bicicletta comprende naturalmente l'aspetto sportivo. Sin dal primo decennio del Novecento, il varo delle due corse a tappe su strada più popolari, il Tour de France (1903) e il Giro d'Italia (1909), traccia la strada per un'epopea di imprese leggendarie, campioni che si trasformano in eroi popolari, cantori che celebrano vittorie, sconfitte e grandi sfide. L'estrazione sociale dei primi campioni, quasi tutti di umili origini e spesso provenienti dalle campagne, intensifica i sentimenti di identificazione tra le crescenti file di appassionati: fornai, muratori, artigiani e contadini sognano di emulare, sui pedali, le gesta dei propri beniamini. Pivato ricorda opportunamente che le cronache dei quotidiani sportivi giocavano spesso sulla rivalità tra grandi campioni, che si riproduceva nelle rispettive "tifoserie". Inoltre, il testo appunta che un peso notevole era esercitato dalle aziende produttrici di cicli che,

sponsorizzando le squadre in gara, cercavano di trarre vantaggi dai loro successi sportivi. Se la storia dei primi decenni del ciclismo italiano è segnata dall'epica di trionfi maturati spesso in condizioni proibitive (tra fango, neve, frequenti rotture dei componenti, approvvigionamenti di fortuna e così via), che garantiscono la fama a corridori come Luigi Ganna, Carlo Gabetti, Costante Girardengo, Giovanni Brunero, Alfredo Binda, nel secondo dopoguerra le vicende delle corse su due ruote si intrecciano con la storia politica e con quella del costume. I due talenti, Fausto Coppi e Gino Bartali – già maglie rosa nell'anteguerra – dividono a metà il Paese: il primo si guadagna le simpatie laiche di comunisti e socialisti, il secondo è l'idolo delle folle cattoliche, ribattezzato successivamente da Giovanni Paolo II "l'atleta di Dio". Pivato ripercorre i famosi fatti del 1948, quando – all'indomani dell'attentato a Palmiro Togliatti il 14 luglio e con il Paese sulla soglia della guerra civile – proprio l'affermazione di Bartali in due tappe del Tour de France e la successiva conquista della maglia rosa contribuì a placare le tensioni sociali e a distogliere l'attenzione degli italiani dalla drammatica crisi politica verso le imprese ciclistiche. Ugualmente significativa è la parabola di Coppi, in cui si intrecciano la celebrità internazionale del campione e le sue vicende private: nell'Italia "benpensante" degli anni Cinquanta la relazione extraconiugale del "Campionissimo", già marito e padre di una bimba, con Giulia Occhini, ribattezzata dalla stampa la "Dama bianca" e a sua volta sposata, desta scandalo ed è oggetto di una furibonda campagna di stampa. Ancora una volta, le vicende ciclistiche sono analizzabili come cartine di tornasole con cui osservare le trasformazioni dei costumi, in un'Italia ancora dominata dalla morale cattolica: Coppi accresce il suo seguito tra i militanti socialisti, repubblicani e comunisti, mentre è osteggiato dalla stampa e dagli appassionati di fede democristiana. Il lavoro di Pivato descrive anche altre figure di ciclisti eroi in tempi più recenti, come Felice Gimondi, Francesco Moser e Marco Pantani, che si affermano però in uno scenario storico-politico, culturale e mediale decisamente diverso da quello in cui sono emersi i grandi atleti del passato.

4. Dallo sport romantico alla mediatizzazione

Il Giro d'Italia sembra configurarsi dunque come lo scenario di grandi imprese sportive, e, allo stesso tempo, come lo specchio in cui si riflettono processi sociali, idee, valori e identità confliggenti. Fino agli anni Sessanta, la celebre corsa a tappe sembra emanare un alone romantico, in cui la gloria si conquista a suon di fatica, sforzi sovrumani, capacità tattiche e strategiche, gioco di squadra. Le qualità "romantiche" ed epicizzanti del ciclismo sono ben chiare alla folta schiera di scrittori e giornalisti (Varni 2010), che – come documenta Pivato – alimentano una vera e propria letteratura di genere, in cui si cimentano autori come Dino Buzzati, Giovanni Comisso, Alfonso Gatto e molti altri. Nella regione italiana in cui maggiormente si afferma l'uso della bicicletta in tutte le classi sociali, l'Emilia-Romagna, esiste un vero e proprio piccolo esercito di cantori delle due ruote, nelle cui fila militano penne come Giovanni Guareschi e Cesare Zavattini. Quest'immagine mitica del ciclismo si infrange contro le prime indagini per doping, che coinvolgono anche icone come Eddie Merckx (nel 1969), moltiplicatesi a tal punto nei decenni seguenti da far supporre che il ricorso a sostanze dopanti non sia occasionale ma strutturale negli ambienti professionistici (e non solo).

Non sono solo gli scandali per doping a mutare la percezione del ciclismo nell'immaginario collettivo. Il processo di mediatizzazione (Frandsen 2020), che coinvolge in maniera più evidente sport commercialmente più appetibili (come il calcio), non risparmia le due ruote. Il crescente peso delle televisioni e degli sponsor impone una revisione dei calendari, richiede modifiche anche sostanziali dei regolamenti, accresce la pressione sugli atleti le cui vittorie significano – per i team e le aziende – maggiori introiti e maggiore visibilità. La mediatizzazione si accompagna alla commercializzazione e alla mercificazione del ciclismo in maniera sempre più invasiva. Tuttavia, questi aspetti non ne cancellano del tutto l'atmosfera romantica, come testimonia il successo popolare di un campione *sui generis* come Marco Pantani, reso immortale tanto dal suo atletismo passionale – che lo distingue dalla fredda tecnica di Miguel Indurain o Lance Armstrong – quanto dalla biografia tragica (la sua morte prematura, dalle circostanze ancora misteriose, lo accomuna ad altri eroi scomparsi in giovane età, come lo stesso Coppi).

5. Bici, lifestyle e sostenibilità

Il testo di Pivato attraversa poi le fasi storiche che ricollocano l'uso della bicicletta dentro un sistema di consumi (e pratiche culturali) in rapida mutazione, a partire dagli anni Sessanta. Il boom economico ha infatti consentito, a fasce sempre più ampie della popolazione, di acquistare mezzi di locomozione più rapidi, dalle prime bici a motore, alle varie tipologie di motorette, fino alle utilitarie. Queste macchine aprono all'Italia che esce dalla guerra la possibilità di esplorare luoghi vicini e lontani, sperimentare le gite fuori porta e le domeniche al mare, assaporare una stagione di espansione del benessere con molte disuguaglianze ma anche con molte opportunità. Come bene spiega lo storico urbinato, sebbene l'ideologia del consumo illimitato conosca una sonora battuta d'arresto durante le domeniche dell'*austerità* (1973) – quando un intero popolo, costretto a risparmiare carburante, riscopre il gusto delle biciclette – la motorizzazione dell'Italia sostanzialmente confina l'uso delle due ruote in un diverso orizzonte simbolico. Il capolavoro di Vittorio De Sica *Ladri di biciclette* (1948) aveva raccontato al mondo intero quanto, nell'Italia dell'immediato secondo dopoguerra, il possesso di una bicicletta potesse rappresentare addirittura il discrimine per poter concorrere a un posto di lavoro. Con la drastica trasformazione dell'intera economia italiana, che conosce ritmi violenti di industrializzazione con nefaste conseguenze sugli equilibri sociali e ambientali, la bicicletta è progressivamente abbandonata come mezzo di trasporto primario e sempre più spesso utilizzata per fini ludici, turistici e legati allo sport amatoriale. Agli albori della sua apparizione simbolo della velocizzazione dei processi economici e sociali, con l'adozione di macchine più rapide e performanti la bicicletta – anche grazie alla diffusione delle sensibilità ecologiste – è associata a un ritmo diverso della vita privata e collettiva. Il cicloturismo è, in qualche modo, l'esempio paradigmatico di come la pedalata in bici consenta di esperire un territorio in una forma più lenta, profonda e rilassante, più vicina alle culture gastronomiche locali e più rispettosa delle specificità paesaggistiche e ambientali. In qualche modo, gli stessi significati sociali della figura del ciclista evolvono rapidamente (Caimotto, 2020), in uno scenario culturale in cui la mobilità alternativa all'automobile attiva nuovi modi di pensare la città, la socialità urbana e le stesse relazioni politiche e sociali. La stessa ricerca tecnologica consente la

commercializzazione di nuove tipologie di bicicletta, dall'elettrica alla gravel, per far fronte a una diversificazione degli usi, che riflettono altrettante modalità di concepire l'esperienza ciclistica in rapporto alle specificità geoculturali, alle esigenze individuali e comunitarie e alle velleità atletiche dei ciclisti e delle cicliste, in una costellazione di stili di vita e subculture ben individuabili (Hoor, 2020).

6. Conclusioni

Il prezioso lavoro storiografico di Pivato mette a disposizione anche degli scienziati sociali una quantità di suggestioni e materiali, assai utili per ampliare il campo, almeno in Italia ancora ristretto, di ricerche su ciclismo e società. La crisi pandemica ha riproposto con forza la necessità di ripensare le politiche energetiche globali. Esattamente come accaduto nel 1973, allorché la crisi petrolifera che tenne a battesimo le domeniche a piedi o in bicicletta, il modello di sviluppo capitalistico sembra attraversare oggi una crisi tale da richiederne un ripensamento profondo. Anche negli incerti scenari contemporanei, dunque, la pratica ciclistica attrae e condensa una quantità tale di simboli e valori culturali da imporsi come oggetto di ricerca cruciale per comprendere come stanno evolvendo le modalità in cui si sta insieme, si vivono gli spazi comuni, si ripensano gli equilibri tra uomo, altre specie viventi, ambienti e tecnologie. In questo senso, sociologi, antropologi e scienziati sociali sono chiamati alla grande sfida di indagare in tutta la sua complessità le molteplici connessioni tra bicicletta e società, preferibilmente in un'ottica interdisciplinare e attraverso l'apporto di altri saperi (dall'economia del turismo, al marketing, ai media studies).

Bibliografia

- Caimotto, M.C. (2020). *Discourses of Cycling, Road Users and Sustainability: An Ecolinguistic Investigation*. Cham: Palgrave Macmillan.
- Dickinson, V. (1973). Modernization and Sport. *Quest*, 24, 48-58.
- Elias, N., & Dunning, E. (1986). *Quest for Excitement*. Oxford: Blackwell.
- Frandsen, K. (2020). *Sport and Mediatization*. London-New York: Routledge.
- Hoor, M. (2020). The bicycle as a symbol of lifestyle, status and distinction. A cultural studies analysis of urban cycling (sub)cultures in Berlin. *Applied Mobilities*, DOI: 10.1080/23800127.2020.1847396.
- Kern, S. (2007). *Il tempo e lo spazio. La percezione del mondo tra Otto e Novecento*. Bologna: Il Mulino.
- Pivato, S., & Dietschy, P. (2019). *Storia sociale dello sport in Italia*. Bologna: Il Mulino.

Pivato, S. (2019). *Storia sociale della bicicletta*. Bologna: Il Mulino.

Porro, N., & Martelli, S. (2018). *Nuovo manuale di sociologia dello sport e dell'attività fisica*. Milano: FrancoAngeli.

Varni, A. (2010). *Il Giro d'Italia tra giornalismo e letteratura*. Bologna: Bononia University Press.