

## *Mobilità sostenibile. Una rilettura della storia dei movimenti in bicicletta*

di Eleonora Belloni

### *Introduzione*

Uno studio del 2016 realizzato da un team di ricercatori anglosassoni, *Transport policy: learning lessons from history*<sup>1</sup>, ha riproposto all'attenzione della ricerca storica in tema di trasporti il problema dei legami che uniscono la mobilità del passato a quella del presente. Come sottolineano i curatori del volume, tali legami risultano evidenti da almeno tre considerazioni. Per prima cosa, la maggior parte dei mezzi con cui ci spostiamo attualmente sono, fatta eccezione per alcuni miglioramenti tecnologici, gli stessi con cui si spostavano gli abitanti dell'Occidente un secolo fa: ovviamente alcuni di questi mezzi sono divenuti molto più disponibili rispetto a decenni fa e il volume di utilizzo di alcuni è enormemente cresciuto mentre quello di altri considerevolmente diminuito, ma in sostanza le opzioni tra cui ci troviamo a scegliere sono sostanzialmente quelle che aveva a disposizione un abitante del mondo occidentale un secolo fa. In secondo luogo, il ruolo della mobilità nella vita quotidiana delle persone non ha subito sostanziali mutamenti: anche in questo caso, è evidente come in realtà oggi la maggior parte delle persone si sposti molto di più e molto più velocemente rispetto a un secolo fa ma, compatibilmente con le diverse esigenze, la mobilità aveva e continua ad avere un ruolo centrale nella vita quotidiana delle persone. Infine, molte delle infrastrutture su cui ancora oggi ci spostiamo (basti pensare a numerosi tratti delle strade ferrate ma anche a molti tratti stradali) risalgono anch'esse in gran parte ai decenni passati<sup>2</sup>.

È dunque in una storia relativamente di lungo periodo, che prende avvio attorno alla metà del XIX secolo intrecciandosi con i grandi processi di industrializzazione e di urbanizzazione che interessano il mondo occidentale,

<sup>1</sup> C. Divall, J. Hine, C. Pooley (a cura di), *Transport Policy: Learning Lessons from History*, Ashgate, Farnham England Burlington 2016.

<sup>2</sup> Id., *Introduction. Why does the past matter?*, in Divall, Hine, Pooley (a cura di), *Transport Policy*, cit., pp. 1-13.

che dobbiamo continuare a cercare le ragioni del perché oggi ci muoviamo in un determinato modo piuttosto che in un altro. Ed è sempre in quella storia, forse, che si annidano le origini di molti dei problemi di “sostenibilità” che la mobilità pone alle generazioni presenti e future.

Quello che ci si propone di fare in questo saggio è di evidenziare alcune problematiche poste dalla “storia” della mobilità in relazione a un approccio che abbia costantemente presente il “problema” della mobilità. Si cercherà di farlo inserendosi nel solco tracciato dal relativamente recente dibattito metodologico che ha interessato la storia della mobilità e dei trasporti, ma anche la storia nel suo complesso.

Si cercherà quindi di mostrare un possibile esito di tali riflessioni metodologiche nel recupero di un tema – la storia della mobilità ciclistica – non certo nuovo alla storia dei trasporti, ma forse un po' di più a quella della mobilità, evidenziando gli esiti a cui può condurre un approccio di ricostruzione storica alla luce del *cultural turn*.

Infine, si presenterà un'ipotesi di ricerca applicata al caso italiano, cercando di immaginare una prima periodizzazione e una prima tematizzazione.

### *La storia della mobilità: un caso di usable past?*

Il recente dibattito internazionale sul ruolo della storia (e degli storici) e più in generale delle discipline umanistiche all'interno dell'attuale quadro scientifico-culturale ha avuto se non altro il merito di riproporre il tema del rapporto passato/futuro nell'approccio ad alcune problematiche di rilevante attualità<sup>3</sup>. Un tema che non può non investire un settore come la storia della mobilità: è infatti evidente che il modo in cui oggi circolano persone, merci, idee, è indissolubilmente legato al modo in cui ciò è avvenuto in passato.

Eppure questa affermazione, che appare scontata e persino banale, lo è molto meno nel momento in cui si consideri che tutti coloro che quotidianamente si trovano, da diversi punti di osservazione, a valutare la mobilità del presente, tendono a considerarla il risultato di scelte e di congiunture di breve-medio periodo. Difficilmente si va con lo sguardo abbastanza indietro per ricercare le radici degli attuali modelli di mobilità.

<sup>3</sup> Sul dibattito, che non è ovviamente possibile ripercorrere in questa sede, si veda D. Armitage, J. Guldi, *Manifesto per la storia. Il ruolo del passato nel mondo d'oggi*, Donzelli, Roma 2016 e il relativo confronto che è seguito alla pubblicazione del testo e di cui in parte vengono forniti i riferimenti bibliografici in nota all'introduzione italiana del volume curata da Renato Camurri, pp. VII-XXXII.

Un approccio di questo tipo tende a ignorare che è invece in un passato più lontano, generalmente collocabile tra la seconda metà del XIX secolo e il secondo dopoguerra, che si sono definiti quei modelli di mobilità poi destinati a rafforzarsi nei decenni successivi, o a cui, al contrario, si è cercato di imprimere una soluzione di continuità, ma che in ogni caso hanno continuato a mostrare una forte dipendenza dall'eredità del passato.

Ne deriva dunque non solo l'opportunità di proseguire e dove necessario riproporre la storia dei trasporti e della mobilità come strumento per una comprensione sempre più estesa del passato, ma anche l'"utilità" di tale storia nell'approccio alle problematiche che la mobilità pone ai pianificatori e ai decisori del presente, molti dei quali devono confrontarsi con il fallimento di quel modello di mobilità, occidentale e auto-centrico, che per anni si è sviluppato apparentemente senza nessuna preoccupazione per il suo impatto di medio-lungo periodo in termini di sostenibilità economica, ambientale e sociale. Un modello di mobilità, tra l'altro, non di rado caratterizzato da una forte resistenza al cambiamento. La questione ovviamente non è di poco conto, anche perché presuppone, per usare un'espressione dello storico inglese Colin Divall, un presente «better oriented to the future because it is sensitive to the past»<sup>4</sup>, e chiama in causa innanzi tutto la necessità di un mutato atteggiamento da parte dei due interlocutori coinvolti, che devono necessariamente concordare sulla opportunità di questa collaborazione. Ma la sfida è duplice. Il concetto di *usable past*, introdotto da Divall<sup>5</sup>, sfida gli storici della mobilità a una maggiore attenzione ai problemi del presente, o per meglio dire alla torsione presente/passato. Interdisciplinarietà e specializzazione disciplinare sono le due facce, apparentemente contrastanti, di questa medaglia. Se infatti da una parte un approccio di questo tipo richiede necessariamente un'apertura a discipline diverse, dall'altra il concetto di *usable past* richiama gli storici a rivendicare e recuperare la specificità di una professione che sola, rispetto ad altre, può offrire quelle competenze e quell'attitudine alla valutazione di lungo periodo di cui la società attuale sembra aver bisogno, e non solo nel campo della mobilità.

<sup>4</sup> C. Divall, *Mobilizing the history of technology*, in «Technology and Culture», 2010, n. 4, pp. 938-960. Come sottolinea lo stesso Divall, fino a ora, e fatta eccezione per alcuni casi virtuosi come quello olandese, molto raramente i *policy makers* si sono dimostrati aperti a riconoscere la rilevanza di una lettura storica dei problemi della mobilità del presente.

<sup>5</sup> *Ibidem*. Si veda anche Id., *Toward a "usable past" for the future of mobility*, in *Proceeding of Itrn 2011*, [www.itrn.ie/uploads/sesB3\\_ID73.pdf](http://www.itrn.ie/uploads/sesB3_ID73.pdf) e Divall, Hine, Pooley (a cura di), *Transport Policy*, cit.

Proporre una storia della mobilità fondata su tali premesse significa necessariamente aprirsi a quel *cultural turn*, avviato all'inizio del XXI secolo da un gruppo di studiosi raccolti attorno alla *International Association for the History of Transport Traffic and Mobility* (T2M) e che, nel nostro paese, è stato ben sottolineato da alcuni lavori di sintesi<sup>6</sup>. Un *cultural turn* – dalla storia dei trasporti alla storia della mobilità – che si è tradotto non solo in un'apertura a nuovi temi ma anche in un mutato approccio a temi tradizionali, a partire dall'indagine dei processi e degli attori che hanno contribuito a forgiare gli attuali modelli di mobilità. Passare da una storia dei trasporti a una storia della mobilità significa innanzi tutto spostare l'oggetto dell'indagine dal mezzo di trasporto ai soggetti che gravitano attorno a quel mezzo di trasporto, siano essi gli utilizzatori o i *policy-makers* che si trovano a decidere delle politiche di trasporto o i gruppi (associazioni di interesse o partitiche, club ciclistici o automobilistici) che a svariato titolo e attraverso meccanismi più o meno espliciti indirizzano verso un modello di mobilità piuttosto che un altro. Significa, come ha affermato di recente Massimo Moraglio, mettere lo “spostamento” al centro della storia<sup>7</sup>. Ma significa anche aprire a un'indagine che guardi a come viene rappresentato un determinato mezzo di trasporto nell'immagine pubblica, popolare o di *élite*.

Gli esiti che si possono attendere da una tale mutata prospettiva sono innumerevoli, anche in termini di applicazione al presente della lezione del passato, particolarmente nel campo di un tema, tanto discusso quanto poco scientificamente studiato con gli strumenti dello storico, come quello della mobilità sostenibile.

Sostanzialmente, il quesito che ci possiamo porre è: la storia della mobilità può dirci sul passato qualcosa che sia “utile” anche per la mobilità del presente e del futuro? Parafrasando Divall, potremmo dire: nell'ottica di una mobilità sostenibile, si può parlare di un *usable* ma anche di un *useful past*?

<sup>6</sup> Si veda S. Giuntini, *Reti, mobilità, comunicazioni. Uno sguardo generale sulla vicenda italiana in età contemporanea alla luce delle nuove acquisizioni storiografiche*, in C. Barciela Lopez et al. (a cura di), *Vie e mezzi di comunicazione in Italia e Spagna in età contemporanea*, Rubbettino, Soveria Mannelli 2013, pp. 23-44; S. Maggi, *Trasporti e storia. Rassegna degli studi 2000-2006*, in «Italia contemporanea», 2006, n. 244, pp. 453-463; M. Moraglio, *Niche development or wider renaissance? Italian mobility history growth in the last decade*, in G. Moms, G. Pirie, L. Tissot (a cura di), *Mobility in history. The state of the art in the history of transport, traffic and mobility*, Editions Alphil-Presses universitaires suisses, Neuchâtel 2009, pp. 167-172.

<sup>7</sup> M. Moraglio, *Seeking a (new) ontology for transport history*, in «The Journal of Transport History», 2017, n. 1, pp. 3-10.

Ogni volta che nuovi mezzi di trasporto sono entrati in competizione con altri esistenti, e ogni volta che la loro comparsa ha comportato la costruzione di nuove infrastrutture, tutto ciò ha determinato delle alterazioni nell'ambiente circostante. Ogni modello di mobilità porta inevitabilmente con sé delle criticità ambientali: i progressi nella mobilità spesso rappresentano un superamento di alcuni ostacoli, ma al contempo ne creano altri. Il tema della mobilità sostenibile, che inevitabilmente si pone a cavallo tra storia dei trasporti e storia dell'ambiente<sup>8</sup>, richiede più di altri di spostare l'attenzione dall'oggetto all'attore storico, e al grado più o meno elevato di consapevolezza e di previsione del suo agire, che determina un modello di mobilità più o meno sostenibile<sup>9</sup>, a livello ambientale, ma non solo. Il concetto di sostenibilità applicato alla mobilità, infatti, necessita dell'estensione a una lettura economica ma anche sociale di sostenibilità che implica il tener presente, assieme a quella di sostenibilità, un'idea di inclusività, con il rischio che non sempre i due concetti coincidano. Le istanze della giustizia sociale, per esempio, richiedono generalmente un'estensione delle possibilità di accesso alla mobilità proprio nel momento in cui al contrario le istanze della giustizia ambientale vanno verso una restrizione di tale accesso. La storia ci mostra che nel passato ci sono stati modelli di mobilità che si sono avvicinati alla combinazione delle due forme di giustizia, ma determinate scelte (più o meno consapevoli, più o meno guidate dall'alto) hanno fatto sì che tali modelli transitassero poi verso altri con più alti livelli di ingiustizia, sia sociale che ambientale<sup>10</sup>.

La lezione del passato, nel momento in cui permette di individuare continuità e discontinuità di lungo periodo, può aiutare a ridurre il gap tra politiche pubbliche e attese dei destinatari di tali politiche<sup>11</sup>. Un obiettivo

<sup>8</sup> Sui possibili interscambi tra storia della mobilità e storia dell'ambiente si veda T. Zeller, *Editorial. Histories of transport, mobility and environment*, in «The Journal of Transport History», 2014, n. 2, pp. III-V. L'editoriale fa da introduzione a un numero interamente dedicato al tema «trasporti, mobilità e ambiente».

<sup>9</sup> Come scriveva nell'ormai lontano 1988 Alberto Caracciolo, nel lungimirante saggio su *L'ambiente come storia*, la "percezione", più che l'"oggetto" ecologico, doveva divenire «il tratto davvero originale e più qualificato di una storiografia ambientalista distinguibile come tale». Si veda A. Caracciolo, *L'ambiente come storia*, il Mulino, Bologna 1988, pp. 27-30.

<sup>10</sup> C. Pooley, *Balancing social justice and environmental justice: mobility inequalities in Britain since circa 1900*, in Divall, Hine, Pooley (a cura di), *Transport Policy*, cit., pp. 47-64. Si veda anche Id., *Mobility, transport and social inclusion: lessons from history*, in «Social Inclusion», 2016, n. 3, pp. 100-109.

<sup>11</sup> Si veda in tal senso R. Wright, C. Pooley, *Connecting past, present and future*, in N. Spurling, L. Kruijer (a cura di), *Everyday futures*, Institute for social futures, Lancaster 2016, pp. 53-58.

imprescindibile nel momento in cui si parla di mobilità sostenibile. Al contrario, il limite di un approccio “miope” e “storicamente non supportato” che, astraendo dal contesto storico, si riduca alla ricerca contingente della migliore politica per la mobilità a breve termine è dimostrato dagli esiti diversissimi che provvedimenti simili a favore della mobilità ciclistica, dell’implementazione del trasporto pubblico o dell’intermodalità hanno avuto e stanno avendo a livello locale, regionale e internazionale. È in questa prospettiva che si colgono tutte le potenzialità di una ricostruzione storica che sia in grado di mettere in luce meglio di quanto non sia stato fatto fino a ora i meccanismi che in passato hanno decretato il successo o il fallimento di determinati modelli di mobilità. L’insieme di quei fattori e di quei meccanismi, insomma, che nel tempo lungo della storia ha contribuito a forgiare le scelte di mobilità, individuali e collettive.

Ogni modello di mobilità è sempre “uno” dei modelli possibili in un determinato luogo e in un determinato tempo. Il motivo del perché si venga configurando “quel” modello di mobilità piuttosto che un altro spesso ha a che fare con una “cultura”<sup>12</sup> della mobilità – intesa come l’insieme delle pratiche ma anche delle attitudini e delle attese che delineano il modello di mobilità in un determinato momento storico – che è a sua volta il risultato del modo in cui la mobilità si è formata ed è stata fruita nel passato. La mobilità, insomma, è sempre una scelta “contesa” piuttosto che una tappa “inevitabile”. A ogni modello di mobilità che si afferma corrispondono o sono corrisposte modalità alternative, che non necessariamente sono meno moderne o meno rispondenti alle necessità degli utenti.

Da qui l’importanza di un approccio allo studio della storia della mobilità che non si limiti a essere una ricostruzione della storia tecnologica di un mezzo di trasporto o della storia cronologica dell’evolversi di un sistema di mobilità, ma si apra agli aspetti socio-economici e persino psicologici legati alla mobilità, puntando a ricostruire il quadro culturale che accompagna la formazione di un determinato modello di essa, superando quell’approccio tecno-centrico (che non a caso, a partire da un certo momento, tanto spazio ha riservato a pianificatori urbani e del traffico) che ha finito per individuare nel modello auto-centrico la migliore delle mobilità possibili.

È evidente come un tale approccio tenda a superare una lettura storiografica che ha sempre privilegiato la storia dei trasporti come storia della tecnologia, attribuendo quindi in gran parte il passaggio da un sistema di

<sup>12</sup> Sul concetto di “cultura della mobilità” si veda S. Maggi, *La cultura della mobilità in Italia*, in «Storia e Futuro», 2003, n. 3.

mobilità a un altro al naturale e necessario passaggio da una tecnologia a un'altra successiva e più evoluta, assecondando in tal modo il “mito del progresso tecnologico” che lega, a livello di percezione più o meno consapevole, il “cambiamento” tecnologico a un'idea di “miglioramento” sociale, mito a cui non di rado si accompagna quello di un “diritto a una mobilità illimitata”. Senza ovviamente negare il peso dello sviluppo tecnologico nel campo dei trasporti, dobbiamo invece pensare che la scelta di una tecnologia piuttosto che di un'altra è sempre anche una scelta che implica aspetti sociali, culturali ed economici che non è possibile trascurare<sup>13</sup>, e in cui intervengono almeno tre ordini di fattori: le scelte politiche (soprattutto in tema di trasporti ma non solo); le scelte di pianificazione, urbana e del traffico; gli aspetti socio-culturali, intendendo per tali tutti quei processi, individuali e collettivi, che in qualche misura risultano indipendenti o comunque autonomi dai primi due aspetti.

### *Dalla storia della bicicletta alla storia della mobilità ciclistica*

Un esempio delle distorsioni a cui può condurre il determinismo tecnologico applicato alla storia dei trasporti è quello che riguarda la mobilità ciclistica. Tra tutti i mezzi di trasporto la bicicletta è forse quello che ha ricevuto meno attenzione dalla storiografia. La storia del ciclismo è stata, là dove c'è stata, per lo più una storia tecnologica volta a ricostruire, non di rado in toni celebrativi, i progressi tecnici legati al mezzo. Alcune ricerche si sono soffermate sull'industria ciclistica come caso di studio all'interno di più generali storie economiche o di impresa. Infine va segnalato il fiorire attorno agli anni settanta-ottanta del Novecento di lavori ispirati da quell'attivismo ambientalista che spesso è stato alla base anche del rinnovato interesse per l'utilizzo della due-ruote. Per il resto, la mobilità ciclistica è rimasta per lo più assente all'interno delle principali ricostruzioni storiche sui trasporti<sup>14</sup>, venendo tutt'al più relegata a storia che termina a

<sup>13</sup> Si veda in tal senso S. O'Connell, *The car in British society. Class, gender and motoring 1896-1939*, Manchester University Press, Manchester 1998. Sulla “non inevitabilità” delle scelte tecnologiche, sulle “alternative possibili” e sulla concezione “volontaristica” dei cambiamenti tecnologici si veda G. Basalla, *L'evoluzione della tecnologia*, Rizzoli, Milano 1991.

<sup>14</sup> Per un quadro storiografico a livello internazionale si possono vedere: P. Cox, *Cities, states and bicycles. Writing cycling histories and struggling for policy relevance*, in «The Journal of Transport History», 2017, n. 1, pp. 124-136; H. Oosterhuis, *Cycling, modernity and national culture*, in «Social history», 2016, n. 3, pp. 233-248; M. Stoffers, H. Oosterhuis, P. Cox, *Bicycle history as transport history: the cultural turn*, in G. Moms et al. (a



cavallo tra Otto e Novecento, nel periodo del cosiddetto “boom ciclistico”. Tale silenzio storiografico ha interessato, paradossalmente ma solo in apparenza, anche paesi che hanno registrato e registrano le più alte percentuali di utilizzo modale della bicicletta<sup>15</sup>.

Quanto detto sulla mobilità ciclistica può in gran parte essere esteso anche alla mobilità pedonale. Come e ancor più di quella ciclistica, la mobilità pedonale risulta una grande assente dalla tradizionale storia dei trasporti<sup>16</sup>. Lo è senza dubbio in una storia dei trasporti esclusivamente orientata all'aspetto tecnologico dove, in un'ottica in cui, come ha giustamente sottolineato Peter Norton, «the wheel is not merely a device; it is also a globally recognized symbol of transport»<sup>17</sup>, non c'è posto per la mobilità “senza ruote”<sup>18</sup>. Diverso è il discorso se si passa dal concetto di trasporto a quello di mobilità, e se si guarda per esempio alla strada, dove da sempre coloro che camminano rappresentano uno degli attori che si contendono l'utilizzo dello spazio pubblico. Eppure, anche in questo caso, la storiografia ha spesso preferito puntare l'attenzione su altre forme di lotta per la conquista dello spazio pubblico (una tra tutti, quella tra automobile e treno, che è in questo caso anche lotta tra due forme di infrastruttura), tutt'al più associando la mobilità pedonale a quella ciclistica come forme di mobilità incalzate da mezzi di trasporto più moderni, più veloci, più avanzati.

cura di), *Mobility in history. Themes in transport*, Editions Alphil-Presses universitaires suisses, Neuchatel 2010, pp. 265-274.

<sup>15</sup> Sul caso olandese si può vedere M. Stoffers, *Cycling as heritage. Representing the history of cycling in Netherlands*, in «The Journal of Transport History», 2012, n. 1, pp. 92-114.

<sup>16</sup> Sulla mobilità pedonale si veda J.A. Amato, *On foot: a history of walking*, NY Press, New York 2004; P. Baldwin, *Domesticating the street: the reform of public space in Hartford 1850-1930*, Ohio State University Press, Columbus 1999; R. Ehrenfeucht, A. Loukaitou-Sideris, *Constructing the sidewalks: municipal government and the production of public space in Los Angeles 1880-1920*, in «Journal of Historical Geography», 2007, n. 33, pp. 104-124; C. Hass-Klau, *The pedestrian and city traffic*, Belhaven Press, London 1990; M.M. Ishaque, R.B. Noland, *Making roads safe for pedestrians or keeping them out of the way? An historical perspective on pedestrian policies in Britain*, in «The Journal of Transport History», 2006, n. 1, pp. 115-137; C. McShane, *Down the asphalt path: the automobile and the American city*, Columbia University Press, New York 1994; P. Norton, *Fighting traffic: the down of the motor age in the American city*, Mit Press, Cambridge 2008; J.H. Winter, *London's teeming streets 1830-1914*, Routledge, London 1993.

<sup>17</sup> P. Norton, *Urban mobility without wheels: a historiographical review of pedestrianism*, in Moms, Pirie, Tissot (a cura di), *Mobility in history*, cit., pp. 111-115.

<sup>18</sup> In parte diverso è il discorso per quanto riguarda “il camminare” come forma di sport pedestre, su cui si può vedere E.R. Anderson, *Footnotes more pedestrian than sublime: a historical background for the foot-races in Evelina and Humphry Clinker*, in «Eighteenth Century Studies», 1980, n. 14, pp. 56-68; E.J. Gorn, W. Goldstein, *A brief history of American sports*, Hill and Wang, New York 1993.



A livello internazionale, tuttavia, le cose sono iniziate a cambiare negli ultimi due decenni, e sembra ormai in via di consolidamento un filone di studi volto a recuperare la centralità storica della mobilità ciclistica in un'ottica che inserisce la bicicletta all'interno della più generale storia della mobilità, dunque non più relegandola a semplice precursore della mobilità motorizzata, con un occhio privilegiato anche agli aspetti più propriamente socio-culturali<sup>19</sup>, e non di rado nel quadro di una rivalutazione di quelle

<sup>19</sup> La letteratura sul tema inizia a essere abbastanza vasta. Si citano qui, in ordine di uscita cronologica, alcuni degli interventi più rilevanti, soprattutto in ambito europeo, ma senza pretesa di esaustività: A.-K. Ebert, *Cycling towards the Nation: the use of the bicycle in Germany and Netherlands 1880-1940*, in «European Review of History», 2004, n. 3, pp. 347-364; T. Cresswell, *On the Move: Mobility in the Modern Western World*, Routledge, London 2006; D. Norton, P. Rosen, P. Cox (a cura di), *Cycling and society*, Ashgate Publishing, Aldershot 2007; J. Pucher, R. Buehler, *Making cycling irresistible: lessons from the Netherlands, Denmark and Germany*, in «Transport Review», 2008, n. 4, pp. 495-528; Stoffers, Oosterhuis, Cox, *Bicycle history as transport history*, cit.; M. Stoffers, *Cycling cultures: review essay*, in «Transfers. Interdisciplinary Journal of Mobility Studies», 2011, n. 1, pp. 147-154; R. Oldenziel, A.A. de la Bruhèze, *Contested spaces. Bicycle lanes in urban Europe, 1900-1995*, in «Transfers. Interdisciplinary Journal of Mobility Studies», 2011, n. 2, pp. 29-49; T. Carstensen, A.-K. Ebert, *Cycling cultures in northern Europe: from "golden age" to "renaissance"*, in J. Parkin (a cura di), *Cycling and Sustainability*, Emerald Group Publishing, Bingley 2012, pp. 23-58; P. Cox, "A denial of our boasted civilization": cyclists' views on conflicts over road use in Britain, 1926-1935, in «Transfers. Interdisciplinary Journal of Mobility Studies», 2012, n. 3, pp. 4-30; H. Dauncey, *French Cycling: A social and cultural history*, Liverpool University Press, Liverpool 2012; A.A. de la Bruhèze, M. Emanuel, *European Bicycling. The politics of low and high culture: taming and framing cycling in Twentieth-Century Europe*, in «The Journal of Transport History», 2012, n. 1, pp. 64-66; M. Emanuel, *Constructing the cyclist ideology and representations in urban traffic planning in Stockholm, 1930-1970*, in «The Journal of Transport History», 2012, n. 1, pp. 67-91; M. Stoffers, *Cycling as heritage*, cit.; A.-K. Ebert, *When cycling gets political. Building cycling paths in Germany and the Netherlands, 1910-1940*, in «The Journal of Transport History», 2012, n. 1, pp. 115-137; C. Pooley, *Promoting walking and cycling. New perspectives on sustainable travel*, Policy Press, Bristol 2013; E. Anaya, S. Gorostiza, *The historiography of cycling mobility in Spain in the twentieth century*, in «Mobility in History», 2014, vol. 5, pp. 37-42; F. Héran, *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 a 2050*, La découverte, Paris 2014; T. Koglin, T. Rye, *The marginalization of bicycling in modernist urban transport planning*, in «Journal of Transport and Health», 2014, n. 1, pp. 214-22; H. Oosterhuis, *Bicycle Research between Bicycle Policies and Bicycle Culture*, in «Mobility in History», 2014, vol. 5, pp. 20-36; F. Papon, *Historiographical Needs in the study of Bicycling Mobility in France*, in «Mobility in History», 2014, vol. 5, pp. 43-50; M. Stoffers, A.-K. Ebert, *New directions in cycling research. A report on the cycling history roundtable at T2M Madrid*, in «Mobility in History», 2014, vol. 5, pp. 9-19; P. Smethurst, *The Bicycle: Towards a Global History*, Palgrave Macmillan, New York 2015; S.-Y. Tjong Tjin Tai, F. Veraart, M. Davids, *How the Netherlands became a bicycle nation: users, firms and intermediaries 1860-1940*, in «Business History», 2015, n. 2, pp. 257-289; R. Oldenziel et al. (a cura di), *Cycling cities: the European experience*, Foundation for the

che vengono definite le *hidden mobilities*<sup>20</sup>, ciclismo quindi ma anche, come detto, mobilità pedonale.

La storiografia italiana, al contrario, sembra segnare il passo nel quadro di questa riscoperta della mobilità ciclistica. Uniche eccezioni quelle che hanno guardato, in un'ottica dunque ancora legata al passato, all'aspetto tecnologico della bicicletta, o alcuni studi più innovativi che si sono soffermati sulla storia sportiva del ciclismo<sup>21</sup>.

Per colmare questo gap è innanzi tutto necessario capire se, e perché, può avere un senso nel XXI secolo studiare la storia della mobilità ciclistica nel quadro di una rilettura della storia della mobilità alla luce di nuove sfide metodologiche che stanno investendo in senso più generale la ricerca in campo umanistico. Le risposte, ancora una volta, ci vengono fornite in parte dal passato e in parte dal presente.

Ignorare la storia della mobilità ciclistica significa ignorare una parte importante della storia della mobilità di paesi in cui la bicicletta ha continuato a rappresentare il mezzo di trasporto più diffuso anche dopo la comparsa dell'automobile e almeno fino alla fine degli anni cinquanta, caratterizzandosi come uno strumento di modernizzazione capace di ridisegnare il terri-

history of technology, Eindhoven 2016; Oosterhuis, *Cycling, modernity and national culture*, cit.; Cox, *Cities, states and bicycles*, cit.

<sup>20</sup> Sul concetto di *hidden mobilities* e sulla loro importanza nel quadro di un ripensamento critico degli obiettivi della nuova storia della mobilità si veda S. Fari, M. Moraglio, *Alla ricerca di una (nuova) ontologia della storia dei trasporti e della mobilità*, Working paper. Convegno Sissco Cantieri di storia IX. Padova, 13-15 settembre 2017, pp. 1-11, <https://drive.google.com/file/d/0B6AEKhUJCwcdBlgzaUp4Nmp6aU0/view>.

<sup>21</sup> Sul ciclismo sportivo si possono vedere, a titolo non esaustivo: P. Colombo, G. Lanotte, *La corsa del secolo. Cent'anni di storia italiana attraverso il Giro*, Mondadori, Milano, 2017; B. Conti, G.P. Ormezzano, *Il Giro e l'Italia. Una storia d'amore*, Diemme, Ancarano 2007; M. Franzinelli, *Il Giro d'Italia. Dai pionieri agli anni d'oro*, Feltrinelli, Milano 2015; D. Marchesini, *Coppi e Bartali*, il Mulino, Bologna 1998; Id., *Bianchi, una bicicletta sola al comando*, Bolis, Azzano San Paolo 2007; Id., *L'Italia del Giro d'Italia*, il Mulino, Bologna 2009; G.P. Ormezzano, *Storia del ciclismo*, Longanesi & co., Milano 1985; S. Pivato, *The bicycle as a political symbol: Italy, 1885-1955*, in «International Journal of the History of Sport», 1990, n. 2, pp. 173-187; S. Pivato, *La bicicletta e il sol dell'avvenire. Tempo libero e sport nel socialismo della Belle Epoque*, Ponte alle Grazie, Firenze 1992; 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; G. Silei (a cura di), *Il Giro d'Italia e la società italiana*, Lacaita, Manduria-Bari-Roma 2010; G. Vergani, *L'uomo a due ruote. Avventura, storia e passione*, Electa, Milano 1987. Alcuni di questi studi sono in realtà opera di autori stranieri: A. Cardoza, «*Making Italians?* Cycling and national identity in Italy: 1900-1950», in «Journal of Modern Italian Studies», 2010, n. 3, pp. 354-377; J. Foot, *Pedalare! La grande avventura del ciclismo italiano*, Rizzoli, Milano 2011; C. O'Brien, *Il Giro d'Italia: una storia di passione, eroismo e fatica*, Mondadori, Milano 2017.

torio e la vita pubblica e privata di chi lo abitava. Questo fatto, tanto chiaro nei numeri quanto spesso poco presente nella memoria collettiva, contrasta in modo importante con la lettura che ha preteso di individuare nell'automobile la vera rivoluzione del Novecento. E lo ha fatto già in un momento – identificabile nei decenni venti e trenta del XX secolo – in cui tale visione era ben lontana dall'essere realtà in Europa, e lo sarebbe stata ancora per molti anni. Ma che invece realtà lo stava divenendo oltreoceano: una realtà che, portata in Europa per tramite di quel gruppo di ingegneri stradali e pianificatori urbani a cui i governi europei decisero di affidare le sorti delle proprie città, finì per essere comunicata e presentata non tanto come la fotografia di una realtà "altra", quanto piuttosto come l'immagine rimandata da una palla di vetro capace di indovinare il futuro certo e indiscusso della mobilità del vecchio continente. Come sostiene Colin Divall per il caso inglese (ma la considerazione è estendibile a molti altri paesi occidentali), nei quattro decenni che hanno preceduto la seconda guerra mondiale l'automobile è riuscita a vincere la propria battaglia "culturale" ancor prima di vincere quella dei numeri, con la motorizzazione di massa del secondo dopoguerra<sup>22</sup>. In primo luogo, dunque, conoscere la storia della mobilità ciclistica significa conoscere la storia della mobilità "contemporanea" dell'Occidente.

Ma la mobilità ciclistica non ha rappresentato solamente la modalità individuale quantitativamente prevalente per gran parte dell'ultimo secolo e mezzo. Quasi ovunque, lo spostarsi in bicicletta ha rappresentato anche e soprattutto la prima forma di mobilità individuale di massa. Ne deriva che il modo in cui le politiche pubbliche che hanno riguardato tale forma di mobilità, l'immaginario collettivo che vi si è spesso costruito intorno, le forme di associazionismo che ha generato e i cambiamenti socio-culturali che ha comportato possono dire molto delle politiche di mobilità di un paese e del modo in cui si è sviluppata la storia di quella mobilità. La bicicletta e gli aspetti socio-culturali legati al suo utilizzo possono insomma divenire strumento per la comprensione più generale del cambiamento sociale, dei processi di modernizzazione, della "cultura della mobilità" di un determinato paese<sup>23</sup>.

Infine, una risposta ci viene dal presente. Oggi la mobilità su due ruote rappresenta un tema di grande attualità nelle agende pubbliche. A partire

<sup>22</sup> Divall, *Mobilizing the history of technology*, cit.

<sup>23</sup> Lo stesso concetto è stato sottolineato a proposito dell'importanza di studiare storicamente un settore industriale come quello della bicicletta per comprendere l'evolversi delle strategie di marketing. Si veda, con particolare riguardo al caso della Bianchi, C. Mari, *Putting the Italians on bicycles: marketing at Bianchi 1855-1955*, in «Journal of Historical Research in Marketing», 2015, n. 1, pp. 133-158.

dagli anni settanta, infatti, c'è stata in molti paesi occidentali una riscoperta della bicicletta come mezzo di trasporto ecosostenibile e potenzialmente in grado di risolvere molti dei problemi di congestione del traffico e di inquinamento che affliggono le città. La mobilità ciclistica rappresenta uno dei temi chiave nel quadro del dibattito sulle politiche di mobilità alternative, ma quello che spesso si tende a trascurare è che i tempi e i modi in cui tali politiche sono state intraprese, gli attori che se ne sono fatti protagonisti, ma soprattutto le possibilità di successo di tali politiche sono legati a doppio filo alla storia della ciclabilità di un determinato paese. Si tende cioè a valutare tali politiche con un approccio miope, a volte anche in avanti, ma soprattutto indietro, considerandole in una prospettiva di breve periodo, escludendo ogni approccio storico, senza capire che spesso è invece proprio nel passato che trovano spiegazione, per esempio, gli scenari modali odierni. Profonde rimangono le differenze tra i diversi casi nazionali: i dati Eurobarometer sulla *Quality of transport* pubblicati nel dicembre 2014 mostravano una media europea di utilizzo modale della bicicletta per gli spostamenti quotidiani attestata sull'8%, ma con un'oscillazione molto marcata che andava dal 36% dell'Olanda all'1% del Portogallo, passando per paesi con percentuali al di sopra del 15% (Danimarca 23%, Ungheria 22%, Svezia 17%), un gruppo consistente di paesi compresi tra il 5 e il 15% (e qui troviamo l'Italia con un 6%<sup>24</sup>, ma anche Belgio 13%, Germania 12%) e un gruppo ancora più consistente al di sotto del 5% (tra cui anche Francia 4%, Regno Unito 3%, Spagna 3%)<sup>25</sup>. Paesi extraeuropei come Stati Uniti, Canada e Australia si attestano a grandi linee sulle percentuali del Regno Unito.

Queste differenze nazionali non rappresentano solamente il risultato (di successo o di insuccesso) di recenti politiche ciclistiche, né sono esclusivamente riconducibili a differenze geografiche e fisiche (che pure, ovviamente, hanno il loro peso), ma sono la risultante di percorsi di lungo periodo, sostanzialmente avviatisi nella seconda metà del XIX secolo, e che hanno finito per plasmare, spesso in modo profondo, la mobilità di un determinato paese, l'immagine collettiva costruita attorno alla bicicletta e il quadro di attitudini e di comportamenti a essa relativi (oltre che, ovviamente, a

<sup>24</sup> Ma dati Isfort parlano per il 2016 di un utilizzo modale della bicicletta attestato in Italia sul 3,3%. Si veda Isfort, *Rapporto 2016 sulla mobilità degli italiani*, aprile 2017, [www.isfort.it/sito/pubblicazioni/Convegni/AC\\_2017\\_19\\_04/Rapporto\\_completo\\_2016.pdf](http://www.isfort.it/sito/pubblicazioni/Convegni/AC_2017_19_04/Rapporto_completo_2016.pdf).

<sup>25</sup> *Special Eurobarometer 422a. Quality of transport*, 2014. Il report, così come altri precedenti sempre in tema di mobilità, è consultabile sul sito <http://ec.europa.eu/comfrontoffice/publicopinion/index.cfm/General/index> (ultima consultazione 16 novembre 2017).

livello più visibile, le infrastrutture): in sostanza, la “cultura ciclistica” di quei paesi.

Non è escluso che questi percorsi di lungo periodo, ricostruiti con gli strumenti dello storico, possano indicare ai pianificatori del presente quali sono i limiti e i paletti contro cui determinate politiche andranno a scontarsi, permettendo in anticipo di aggirarli, o se necessario di cercare percorsi alternativi. Senza nulla voler togliere al ruolo, per tanti aspetti insostituibile, che può e deve giocare la mobilità pubblica in un'ottica di ripensamento della mobilità alla luce dei principi della sostenibilità, non si può ignorare tutta una parte di storia in cui la strada è stata a lungo inizialmente dominata e poi condivisa dal mezzo a due ruote, prima che questo venisse fagocitato dall'automobile. Così come non si può ignorare che la mobilità non può semplicemente essere pianificata dall'alto, ma i modelli vincenti sono sempre quelli che sanno inserirsi in contesti socio-culturali di lungo consolidamento storico.

Un recente studio promosso dalla *Foundation for the history of technology* di Eindhoven – *Cycling cities: the European experience*<sup>26</sup> – ha messo a confronto nove città europee (olandesi, belghe, danesi, tedesche, svedesi, svizzere, inglese, ungheresi e francesi), di cui è stata ricostruita, partendo dai dati attuali sulle percentuali modali di utilizzo della bicicletta, la storia della ciclabilità, tra casi di successo e altri di fallimento, puntando l'attenzione su quattro fattori: le infrastrutture urbane, la percentuale modale di utilizzo dei mezzi di trasporto, la bicicletta nelle politiche pubbliche e la bicicletta nell'immaginario collettivo. Quello che emerge è la complessità dei fattori che hanno influito su queste storie, che mai si presentano esclusivamente come il risultato di scelte politiche dall'alto, ma in cui confluiscono elementi riferibili alla cultura della mobilità, alla psicologia individuale e collettiva, al ruolo giocato da gruppi di interesse e da attori pubblici e privati.

Appare interessante, per esempio, che paesi ritenuti a ragione modelli di buone pratiche per la mobilità ciclistica (si pensi all'Olanda), in alcune fasi della loro storia abbiano conosciuto politiche discriminatorie per certi versi simili a quelle di altri paesi: la presenza, oggi, di altissime percentuali di modalità ciclistica non appare cioè il risultato di una continuità nelle politiche di promozione della ciclabilità. Anche in Olanda, per esempio, ci sono state fasi storiche in cui le politiche del traffico sono state espressamente

<sup>26</sup> Oldenziel *et al.* (a cura di), *Cycling cities*, cit. Sul *cultural turn* in tema di storia della ciclabilità si veda anche Stoffers, Oosterhuis, Cox, *Bicycle history as transport history*, cit.

rivolte alla promozione dell'automobile, qui come altrove vista dai pianificatori come il mezzo di trasporto del futuro; politiche accompagnate dalla costruzione di una rete infrastrutturale anch'essa pensata espressamente per una mobilità motorizzata. È dunque nella lettura di lungo periodo della storia della mobilità di questi paesi che devono essere ricercate le ragioni della loro peculiarità: una lettura che rimanda, per esempio, a una presenza, magari in alcuni momenti denigrata o marginalizzata, ma mai del tutto esclusa, della bicicletta dalle strade, dai piani urbanistici e in ultima analisi dalla cultura della mobilità di quei paesi. È questo che ha fatto la differenza nel momento in cui, a partire dalla seconda metà degli anni settanta, si è diffuso a livello mondiale un movimento a favore del recupero della mobilità ciclistica nell'ottica della promozione di una mobilità sostenibile, e che ha permesso che in Olanda, in Danimarca, ma anche in alcune città-modello di altri paesi europei, le politiche ciclistiche delle amministrazioni abbiano trovato terreno favorevole e abbiano dato risultati concreti.

Lo studio sulle *cycling cities* pone tra l'altro la questione centrale, evidenziata anche da un recente intervento di Peter Cox<sup>27</sup>, dell'unità di misura più funzionale a tali ricostruzioni. Da una parte, infatti, sembrerebbe essere la città quella che meglio permette di valutare la relazione biunivoca che lega la storia di ogni realtà urbana a quella del proprio sistema di trasporto<sup>28</sup>. Dall'altra, tuttavia, è imprescindibile una ricostruzione delle peculiarità dei diversi modelli nazionali. A loro volta, tali peculiarità, locali e nazionali, rappresentano la base per successivi studi comparativi che aiutino a individuare analogie, differenze, influenze reciproche tra i modelli di mobilità ciclistica, e in ultima analisi di mobilità *tout court*, in un'ottica regionale o transnazionale.

### *Mobilità ciclistica e culture ciclistiche nazionali. Il caso italiano*

Il problema dell'"unità di misura" oggetto della nuova storia della mobilità ciclistica ci porta ad affrontare l'ultimo punto della nostra discussione: quello relativo al caso italiano.

La storiografia italiana, come detto, appare in ritardo rispetto al recente filone di studi che a livello internazionale sembra aver riscoperto la mobilità ciclistica. Si potrebbe dire che il tema è tanto presente nelle agende pubbliche quanto poco negli interessi degli storici dei trasporti e della mo-

<sup>27</sup> Cox, *Cities, states and bicycles*, cit.

<sup>28</sup> *Ibidem*.



bilità. Tutto ciò determina un gap di conoscenza che bene emerge anche leggendo la più recente letteratura internazionale, dove la bibliografia relativa al caso italiano risulta scarsa, per non dire assente, con il risultato che l'Italia rischia di rimanere una sorta di “pedina mancante” all'interno dei tentativi di sintesi e di periodizzazione che pure esistono.

La marginalizzazione del ciclismo, prima ancora che nella realtà testimoniata dai numeri, è avvenuta ovunque a livello di immagine pubblica e di “cultura” della mobilità, con un processo che ha visto la bicicletta passare da simbolo di modernità e progresso a simbolo di arretratezza e obsolescenza. Partendo da questa, che è sicuramente una generalizzazione ma che sostanzialmente riassume abbastanza bene quello che è stato anche il caso italiano, si tratta però di approfondire quali sono i processi, le tempistiche e le modalità con cui questo è avvenuto, quale ruolo hanno giocato i diversi attori, pubblici e privati, e ovviamente quali peculiarità nel modello di mobilità hanno generato le unicità della storia nazionale. Partendo innanzi tutto da un'ipotesi di periodizzazione.

Dobbiamo a Ruth Oldenziel e Adri Albert de la Bruhèze una periodizzazione della storia della mobilità ciclistica in quattro fasi successive: la prima, che potremmo definire “sportiva”, quella che va dal 1860 al 1880, che vide la bicicletta appannaggio soprattutto di giovani rampolli dell'alta società alla ricerca del brivido della velocità e dell'avventura, e dunque strumento di competizione sportiva più che mezzo utilitario; la seconda fase, che potremmo definire “ricreativa”, dal 1880 al 1900, che vide la bicicletta divenire mezzo di *loisir* per uomini (e in misura minore donne) della classe media che la utilizzavano per gite e scampagnate nel tempo libero; la terza fase, che potremmo definire “utilitaria”, tra il 1900 e il 1918, in cui la bicicletta iniziò a divenire mezzo di trasporto quotidiano per gli spostamenti verso il luogo di lavoro, o per raggiungere le città vicine dalle campagne, anche grazie a una standardizzazione della produzione che garantì una riduzione del prezzo della bicicletta e quindi una sua maggiore diffusione; un'ultima fase, nel periodo tra le due guerre, che vide la bicicletta affermarsi come mezzo di trasporto di massa, in coincidenza e spesso in relazione causale con l'affermarsi del processo di urbanizzazione<sup>29</sup>.

In che misura questa periodizzazione è valida anche per l'Italia? In un paese *late comer* dello sviluppo, che arrivava all'appuntamento con il compimento del processo risorgimentale senza avere ancora sviluppato un moderno e diffuso apparato industriale, l'incontro con la rivoluzione della due-ruote era inevitabilmente destinato a essere procrastinato. Fatta ecce-

<sup>29</sup> Oldenziel, de la Bruhèze, *Contested spaces*, cit.



zione per la presenza di alcuni Veloce club (il primo a nascere in assoluto in Italia fu quello di Firenze, nel 1870), fino alla metà degli anni ottanta dell'Ottocento è difficile parlare in Italia di una diffusione del ciclismo. A partire da quel momento, tuttavia, il paese bruciò rapidamente le tappe e in breve si diffuse una vera e propria ciclomania, con alcune date simbolo che ne dimostrano il processo di istituzionalizzazione: nel 1885 nasceva l'Unione velocipedistica italiana (a quella data erano ormai attive circa 25 società ciclistiche), nel 1894 era la volta del Touring club ciclistico italiano (sulla scia di quanto era avvenuto e stava avvenendo in tutta Europa). Contemporaneamente iniziarono le loro pubblicazioni alcuni periodici espressione più o meno diretta di questi soggetti rappresentativi degli interessi ciclistici (nel 1883 «La rivista velocipedistica», nel 1895 «La Tripletta» e la «Rivista mensile del Touring club ciclistico italiano»). Sostanzialmente in linea con la periodizzazione di Oldenzel e de la Bruhèze fu anche in Italia il passaggio dalla fase “sportiva” a quella “utilitaria” e infine a quella di “diffusione di massa”.

Ma se si vanno a leggere gli attori e i processi di questo percorso, allora sembrano emergere alcune peculiarità tali da far ipotizzare un “paradosso” italiano. Sostanzialmente, se dal punto di vista della storia dei trasporti quella della bicicletta appare la storia della scelta di una tecnologia poi sostituita da altre (apparentemente) più evolute tecnologie successive, quello che dovrebbe chiedersi una storia della mobilità ciclistica è quali fattori e quali attori hanno inciso in quella scelta, che non è sempre e solo una scelta razionale, ma in cui intervengono elementi che in senso lato hanno a che fare con il processo di modernizzazione e di costruzione dell'identità nazionale che investe un paese nel lungo periodo.

Far emergere questi elementi, queste relazioni, è l'obiettivo di una ricostruzione storica che voglia vedersi restituito un quadro quanto più completo possibile di quella che potremmo definire la storia della cultura ciclistica italiana, tassello imprescindibile della più generale cultura della mobilità nazionale.

In un recente tentativo di sintesi, Harry Oosterhuis ha individuato tre diversi modelli culturali che identificherebbero il diverso modo in cui attorno alla mobilità ciclistica sono venuti consolidandosi i modelli valoriali di costruzione dell'identità nazionale<sup>30</sup>. Se comune sembra il percorso che portò ovunque a individuare nella bicicletta uno strumento e assieme un simbolo della “corsa alla modernità”, dopo la primissima fase del boom ciclistico i vari paesi sembrarono intraprendere percorsi anche molto diversi tra loro e

<sup>30</sup> Oosterhuis, *Cycling, modernity and national culture*, cit.

che intrecciarono via via in modo talvolta sorprendente i percorsi delle loro storie nazionali. La cosa paradossale, e che rimanda ancora una volta alle lacune che la storiografia ha a lungo presentato sul tema, è che la parte più interessante di questo percorso – quella cioè che dipanandosi sulle diverse diramazioni del crocevia apre e spiega le diversità di lungo periodo – inizia proprio là dove per lungo tempo la storiografia si è invece fermata.

Oosterhuis individua tre grandi modelli di “cultura ciclistica”, all’interno dei quali cerca di ricondurre alcuni dei principali casi nazionali.

Il primo modello è quello che lui identifica come “declassamento del ciclismo” e che interessa quei paesi dove la diffusione del ciclismo, anche e soprattutto tra le classi popolari e lavoratrici, di solito attorno al primo ventennio del Novecento, ha coinciso con un suo “declassamento” nell’immagine pubblica e quindi con una perdita di status sociale. I paesi interessati da questo tipo di cultura ciclistica sono di solito accomunati da forti divisioni di classe, che tendono a riproporsi anche all’interno dei club ciclistici, i quali, per esempio, ostacolano la partecipazione dei ceti più popolari; da una precoce infatuazione per l’automobile che sostituisce la bicicletta come simbolo di modernità e di progresso (sebbene i numeri testimonino un dominio della bicicletta almeno fino agli anni cinquanta, fatta eccezione per gli Stati Uniti); da una gestione della pianificazione urbana e delle infrastrutture del traffico in cui ben presto i club e le organizzazioni di interesse vengono sostituiti dapprima da un intervento diretto dei governi e poi da una tecnocrazia ingegneristica che tende a presentare il modello americano auto-centrico come la proiezione futura del modello europeo. Esemplificativa della politica infrastrutturale tipica di questo modello è la politica di costruzione delle piste ciclabili che, là dove vengono costruite, divengono strumento di esclusione della bicicletta dalla strada piuttosto che strumento di tutela e di valorizzazione del ciclismo, e non a caso sono spesso osteggiate dalle stesse organizzazioni ciclistiche. Da tutto questo deriva una precoce e spesso irreversibile identificazione della bicicletta come mezzo povero, fuori moda, superato, pericoloso e poco sicuro; un processo che inizialmente riguarda soprattutto il campo della cultura della mobilità e dell’immaginario collettivo ma che, nel momento in cui l’uscita dalla crisi degli anni trenta e dalle ristrettezze economiche della seconda guerra mondiale permette ai paesi una crescita economica a volte perfino sorprendente, si traduce anche nella pratica in una marginalizzazione della bicicletta questa volta anche da parte delle classi lavoratrici. La bicicletta rimane così appannaggio solamente di alcuni piccoli gruppi sociali (o di altrettanto piccoli gruppi di convinti sostenitori anche ideologici della due-ruote) i quali, non potendo per svariati motivi accedere all’automobile, si ritrovano a non avere nessuna voce in capitolo nelle politiche di nego-

ziazione della mobilità, che diviene dunque in tal modo non solo causa di insostenibilità ambientale, ma anche terreno di esclusione sociale. I paesi che Oosterhuis include in questo gruppo sono i paesi anglofoni (Stati Uniti, Gran Bretagna, Australia) e la Germania.

All'estremo opposto rispetto alla cultura del “declassamento” troviamo quella che Oosterhuis individua come la “cultura della democratizzazione” del ciclismo, che interessa paesi che sono comunemente ritenuti “nazioni ciclistiche”, come l'Olanda e la Danimarca. Senza negare la presenza di condizioni geografiche e spaziali favorevoli, che sicuramente esistono, l'autore individua la peculiarità della storia della mobilità ciclistica di questi paesi in una precoce (già prima della Grande guerra in Olanda, a partire dagli anni venti in Danimarca) e soprattutto duratura trasformazione della bicicletta in simbolo di identità nazionale, elemento a tutti gli effetti inserito all'interno del processo socio-politico di costruzione dell'identità nazionale. Come nel caso precedente, è possibile individuare alcuni elementi di continuità pur all'interno dei diversi percorsi nazionali: l'assenza di forti divisioni di classe, che si rispecchia in una assenza di divisioni all'interno delle associazioni ciclistiche; la tendenza a identificare la bicicletta con valori riconducibili all'intera nazione (nel caso olandese, indipendenza, autocontrollo, stabilità, equilibrio) e non a una particolare classe sociale; la marginalizzazione molto precoce del ciclismo sportivo legato esclusivamente alla ricerca del record e del risultato; la crescita lenta della motorizzazione; la presenza di organizzazioni e club ciclistici che riescono a indirizzare le politiche pubbliche della mobilità verso una considerazione di automobilisti e ciclisti come aventi pari diritti sulla strada (questo si riflette in una razionale politica di costruzione di piste ciclabili non finalizzate alla marginalizzazione dei ciclisti, ma alla loro tutela). Una cultura ciclistica ben radicata e peculiare, dunque, che si traduce in una altrettanto peculiare rappresentazione pubblica della bicicletta (rare le associazioni a immagini di velocità, modernità, moda, mentre ben più diffuse le immagini che rimandano alla storia e al passato nazionale; i reali olandesi e gli uomini politici di entrambi i paesi spesso apparivano in pubblico in bicicletta) e ben presto anche praticamente nella diffusione di modelli “nazionali” di bicicletta (la cosiddetta bicicletta olandese, un modello solido, robusto, sobrio, con portapacchi, proteggi-abiti e proteggi-catena) che rispecchiano tale cultura e tali peculiarità di utilizzo.

A metà strada tra queste due culture ciclistiche, Oosterhuis ne individua una terza, che egli associa a paesi come Belgio, Francia, Italia e Spagna, e che potremmo definire della “sportivizzazione” del ciclismo. Questi paesi sarebbero cioè accomunati dal fatto di aver conosciuto un tentativo di strumentalizzazione del ciclismo ai fini della costruzione dell'identità naziona-

le (e questo li avvicina al modello della “democratizzazione” del ciclismo), ma tale processo avrebbe riguardato non il ciclismo utilitario, ma quello sportivo, con il risultato che il primo ha di fatto subito le sorti di una rapida marginalizzazione, come nei paesi della cultura del “declassamento”. Anche in questo caso si possono individuare alcuni elementi comuni a questi paesi: forti divisioni di classe, che si ripercuotono all’interno delle organizzazioni ciclistiche; tensione continua verso i valori del progresso e della modernità, identificati e difesi precocemente nella bicicletta ma altrettanto rapidamente identificati e difesi nell’automobile; esaltazione del ciclismo sportivo e dei valori del ciclista come eroe sportivo (tutti questi paesi possono vantare una corsa ciclistica nazionale di lunga tradizione), dove si incontrano gli interessi dell’industria ciclistica e dei mezzi di comunicazione, che creano una sorta di lobby alternativa a quella delle associazioni di interesse e molto forte nel restituire una certa immagine pubblica della bicicletta, associata più alla straordinarietà che alla quotidianità; forte ritardo nelle politiche infrastrutturali e nelle politiche ciclistiche.

Questa ricostruzione, se è sicuramente importante e rappresenta un validissimo tentativo di sintesi comparativa, richiede però per l’Italia una verifica, riproponendo dunque il problema di arrivare a ricostruire più nel dettaglio la cultura ciclistica nazionale.

Si tratta indubbiamente di una sfida complessa, che investe una serie di tematiche a loro volta legate a doppio filo alla storia nazionale: dai rapporti tra tecnologia e società alla storia di genere, dalle vicende che hanno interessato alcuni settori portanti dell’industria nazionale (come quelli ciclistico e automobilistico) alla storia dell’associazionismo legato alla mobilità, dalla politica culturale ed economica del regime al rapporto di influenza/dipendenza dell’Italia del secondo dopoguerra dal modello culturale d’oltreoceano, dalla rivoluzione dei consumi e dei costumi negli anni del miracolo alle vicende che hanno interessato il ciclismo sportivo professionistico.

Una storia della ciclabilità alla luce del *cultural turn* appare tanto più importante nel nostro paese se si considera che, a dispetto della precoce infatuazione degli italiani per l’automobile, a dispetto dello sviluppo di un importante nucleo industriale automobilistico e soprattutto a dispetto dei precoci tentativi di imporre modelli di motorizzazione di massa già nel corso degli anni venti, l’Italia rimase, almeno fino alla fine degli anni cinquanta, una nazione che viaggiava su due ruote (nel 1946 si contavano 150.000 automobili contro tre milioni di biciclette)<sup>31</sup>. Tacere sulla storia

<sup>31</sup> Per alcuni dati, anche in relazione alla rivoluzione dei consumi degli anni del miracolo, si vedano: V. Castronovo, *L’Italia del miracolo economico*, Laterza, Roma-Bari 2010; S. Maggi, *Storia dei trasporti in Italia*, il Mulino, Bologna 2009.

della bicicletta in Italia significa dunque tagliare una parte importante della storia della mobilità del nostro paese, ma più in generale della storia sociale degli italiani in età contemporanea<sup>32</sup>.

Una storia che ha attraversato gli anni in cui si sono poste le basi del modello nazionale di mobilità, e quindi anche della gestione di tale modello e della “cultura” della mobilità che ne è derivata. Quella cultura che, se ancora oggi appare così gelosamente legata al modello auto-centrico e tante resistenze oppone al suo superamento, lo fa anche e soprattutto perché quel modello ha rappresentato, in un determinato momento storico, la dimostrazione più visibile del fatto che il paese fosse finalmente entrato a pieno diritto nel novero delle nazioni più progredite, portando a termine quel processo di “rincorsa” all’industrializzazione iniziato oltre sessant’anni prima. La cultura dell’automobile – e dunque la non-cultura di mezzi alternativi – ha rappresentato, in Italia più che altrove, qualcosa che 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 massa<sup>33</sup>.

Questo percorso, pur per tanti versi simile a quello attraversato da altri paesi, presenta tuttavia 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 l’Italia alla mobilità motorizzata, da un lato, e a quella ciclistica, dall’altro.

Se infatti da una parte i dati della ciclabilità, e al polo opposto quelli della 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, agli occhi di molti l’Italia è sempre apparsa e continua ad apparire, per riprendere una efficace definizione di Daniele Marchesini, una «nazione a due ruote»<sup>34</sup>. Un attento osservatore estero di cose italiane come John Foot scrive per esempio che la bicicletta

<sup>32</sup> 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». Si veda C.H. Caracciolo, *Bicicleta, circulación vial y espacio público en la Italia Fascista*, in «Historia crítica», 2009, n. 39, pp. 20-42.

<sup>33</sup> Sulle vicende ma ancor più sul significato della motorizzazione di massa italiana nel quadro della più generale “cultura della mobilità”, si veda Maggi, *La cultura della mobilità*, cit., e F. Paolini, *Trasporti e ambiente nell’Italia del Novecento (1950-2001)*, in «Ricerche storiche», 2011, n. 3, pp. 565-587.

<sup>34</sup> Si veda Marchesini, *Coppi e Bartali*, cit., p. 35.

resta un mezzo per muoversi in città adottato da milioni di italiani ogni giorno. In una società che si presume dominata dalle automobili, in qualche modo in Italia la bicicletta è miracolosamente sopravvissuta, e se ne vendono in grande quantità ogni anno. Alcune città, in particolare nel Centro, sono concepite per l'uso della bicicletta, ed è difficile fare un giro per le campagne senza imbattersi in gruppi di uomini, con attrezzature all'ultimo grido, i corpi fasciati di lycra, che pedalano per centinaia di chilometri per le strade principali e secondarie d'Italia, spesso su biciclette molto costose. Per anni, l'automobile ha soppiantato la bicicletta. Ultimamente, l'"anticavallo" è in qualche modo tornato in auge<sup>35</sup>.

A ingannare, soprattutto, la passione sportiva per il Giro che continua a essere uno dei riti unificanti della nazione<sup>36</sup>, e la presenza di un gruppo numeroso e convinto di ciclisti amatoriali che affollano le strade, soprattutto nei giorni festivi, di carovane colorate che pedalano su biciclette futuristiche vestiti con tute tecnologiche. A completare il quadro, le tante iniziative *cycle friendly* che si sono susseguite negli anni, con l'apertura di ciclovie turistiche che uniscono alle ragioni della mobilità sostenibile quelle della valorizzazione del patrimonio artistico e paesaggistico del paese. Ma non basta tutto questo a fare dell'Italia una nazione ciclistica. Lo dimostrano le città sempre più invivibili a causa delle arterie intasate dal traffico automobilistico e dell'aria irrespirabile causata dalle emissioni dei tubi di scarico, e i fallimentari (tranne alcune eccezioni) tentativi delle autorità municipali di aggirare tali problematiche anche attraverso la promozione di politiche di mobilità ciclistica<sup>37</sup>. Perché gli italiani continuano a rifiutare queste proposte di mobilità alternativa? La ragione, si ritiene, va ricercata proprio in quella cultura ciclistica nazionale la cui storia ultracentenaria merita di tornare al centro delle attenzioni degli storici.

<sup>35</sup> Foot, *Pedalare!*, cit., pp. 14-15.

<sup>36</sup> Si veda su questo Pivato, *Il Giro d'Italia*, cit., pp. 333-344. Sul Giro d'Italia come "istituzione" si veda Marchesini, *L'Italia del Giro*, cit., pp. 11-15.

<sup>37</sup> Per alcune osservazioni sul caso di Milano come "città anticiclismo" si veda ancora Foot, *Pedalare!*, cit., pp. 348-352.