

Stefano Pivato, *Storia sociale della bicicletta*

Eleonora Belloni



Edizione digitale

URL: <http://journals.openedition.org/transalpina/797>

DOI: 10.4000/transalpina.797

ISSN: 2534-5184

Editore

Presses universitaires de Caen

Edizione cartacea

Data di pubblicazione: 1 novembre 2020

Paginazione: 199-202

ISBN: 978-2-84133-989-1

ISSN: 1278-334X

Notizia bibliografica digitale

Eleonora Belloni, « Stefano Pivato, *Storia sociale della bicicletta* », *Transalpina* [Online], 23 | 2020, online dal 01 novembre 2020, consultato il 05 décembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/transalpina/797> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/transalpina.797>

diversifiées (Chiara Lastraioli et Giulia Ventrella, p. 25-46). De plus, l'étude des documents genevois permet d'aborder également des questions phonomorphologiques, lexiques et syntactiques, et de proposer de nouvelles hypothèses sur le lien existant entre la vulgarisation des textes bibliques et la condition d'exilés de leurs auteurs à l'époque de la Réforme luthérienne. Il apparaît également que le livre italien n'est pas cantonné dans un espace clos, isolé et spécialisé, mais qu'il s'intègre aisément dans la culture genevoise (Jean-François Gilmont, p. 13-24, et Franco Pierno, p. 47-73).

Le dernier essai présente un cas de plagiat dissimulé, impliquant un grand nom de la littérature et de l'art italiens : Giorgio Vasari. Les contributeurs s'interrogent sur les rajouts qui apparaissent dans l'appendice sur les *Diversi artefici fiamminghi* de la deuxième édition de ses *Vite*, publiée en 1568 à Florence. La critique a déjà statué sur le lien étroit entre les nouvelles données intégrées par Vasari sur d'importants artistes flamands et hollandais, et un ouvrage publié un an plus tôt à Anvers par Luigi Guicciardini, neveu de l'historien Francesco, intitulé *La descrizione di tutti i Paesi Bassi*. L'article revient sur des preuves textuelles qui confirment définitivement l'emprunt, donne une explication au silence – quelque peu déroutant – du Florentin sur sa source principale, et, pour finir, aborde une question nouvelle quant aux modalités de transmission des informations entre les deux auteurs (Dominique Allart et Paola Moreno, p. 171-189).

En conclusion, le volume aborde des thématiques encore peu explorées qui sont examinées avec précision et rigueur. Il est sans doute à conseiller à des spécialistes de la circulation des savoirs à la Renaissance, mais il reste tout de même accessible aux profanes intéressés par le sujet, car il offre une vision globale de la place occupée par le livre italien aux confins de l'espace francophone à l'époque moderne.

Valeria CALDARELLA ALLAIRE

Stefano Pivato, *Storia sociale della bicicletta*, Bologna, Il Mulino, 2019, 251 p.

«Traverso le viti di una bicicletta si può anche scrivere la storia d'Italia». Con questa citazione di Gianni Brera – uno dei più grandi cantori del ciclismo e dello sport in Italia – si apre *Storia sociale della bicicletta* di Stefano Pivato. Le 251 pagine del volume, organizzato in dieci capitoli tematici, dimostrano che Brera aveva pienamente ragione, e che davvero attraverso la storia della due ruote è possibile ricostruire la storia dell'Italia e degli italiani in età contemporanea. *Storia sociale della bicicletta* va tra l'altro a colmare un vuoto nella storiografia, italiana e non solo, la storia

della bicicletta e del « muoversi in bicicletta » è stata non di rado relegata a un ruolo marginale e « introduttivo » a una storia della mobilità che è stata soprattutto storia della mobilità motorizzata.

La ricostruzione di Pivato contribuisce innanzi tutto a sfatare questo mito, dimostrando come la bicicletta non solo abbia accompagnato gli italiani nel lungo e spesso accidentato cammino verso la modernità, ma sia stata essa stessa simbolo e strumento di modernità, di anticonformismo, di vocazione rivoluzionaria votata a spezzare regole, abitudini, statu quo consolidati. Oggetto estraneo all'uomo dell'Ottocento, la bicicletta accompagna invece gli italiani nell'ingresso nel nuovo secolo, quello che per il paese segnerà l'avvio del decollo industriale. E non è un caso che l'industria meccanica del ciclo divenga ben presto elemento centrale e trainante di quel *take off*, con un nucleo produttivo dove ai tanti laboratori artigianali si affiancano ben presto anche industrie di grandi dimensioni (come la ditta Edoardo Bianchi, sorta nel 1885 nella Milano capitale ciclistica del paese e affermatasi poi in tutto il mondo) garantendo al paese l'affrancamento dalla dipendenza estera e, di conseguenza, un abbassamento dei prezzi al consumo.

Nel momento in cui fotografa il cammino dell'Italia verso la modernità, la storia della pratica ciclistica diviene tuttavia anche storia del difficile rapporto del Paese con quella modernità. Di questo rapporto controverso con la modernità ci raccontano bene le pagine del volume che ricostruiscono le tante resistenze incontrate dalla bicicletta all'inizio del proprio cammino da parte di quanti si oppongono, definendo il nuovo mezzo « mostro meccanismo », « diabolico strumento » o « macchina infernale ». Dalle autorità municipali ad autorevoli esponenti della scienza medica, dai cattolici ai socialisti, tante furono le voci che pretesero di cogliere i molteplici pericoli (soprattutto per alcune categorie « a rischio » come donne, giovani, preti, ma anche rispettabili professionisti) del lasciarsi irretire dalle promesse di indipendenza e libertà offerte dal mezzo a due ruote. Particolarmente degna di nota la vicenda del rapporto tra donna e bicicletta, cui non a caso l'Autore dedica un intero capitolo del suo volume, il quarto. Lo sdegno moralizzatore provocato dalla vista delle prime avventurose signore dell'alta società in sella a una due ruote fu forse pari solamente al fascino che da subito il nuovo mezzo esercitò sull'universo femminile, pronto a cogliere la potenzialità emancipatrice e « liberatrice » di un'innovazione che più di ogni altra avrebbe contribuito, secondo una celebre definizione, a emancipare le donne, liberandole dal peso delle ingombranti crinoline ottocentesche e da quello ancor più ingombrante del maschilismo moralizzatore dell'epoca.

Del rapporto controverso con la modernità testimonia altresì la rapidità con cui il Paese seppe abbandonare l'infatuazione ciclistica a favore di un

nuovo amore, quello per il motore. A guardar bene, i divieti municipali di fine Ottocento (a Firenze un regolamento di fine secolo ne proibiva la circolazione alle Cascine nelle ore centrali del pomeriggio nel timore che potesse ostacolare il passeggio), quelli emanati dalle autorità repubblicane nei drammatici mesi della Resistenza e quelli riservati alla bicicletta (ma anche ai pedoni) nelle strade della motorizzazione di massa in cui non c'è più posto per una mobilità lenta, si rivelano facce di una stessa medaglia che identifica nella bicicletta lo strumento di ventate rivoluzionarie da reprimere a difesa dello statu quo dominante.

Così come facce della stessa medaglia sono il recupero strumentale della bicicletta operato dal fascismo in chiave autarchica e dai governi dei primi anni Settanta in chiave di austerità. Politiche miopi che hanno contribuito a caratterizzare il difficile e controverso rapporto degli italiani con essa, costruendovi attorno quell'immagine di povertà e di sacrificio di cui, forse, stanno ancora cercando di liberarsi.

Eppure la bicicletta è stata e rimane uno dei pochi elementi di continuità nella costruzione dell'identità nazionale: stanno a dimostrarlo, nel volume, le bellissime pagine («Biciclette di carta») che ricostruiscono la traccia profonda lasciata dalla bicicletta nella cultura popolare, dalla letteratura ai dialetti, dal cinema alla canzone. O quelle epiche dedicate alla passione per il ciclismo eroico, primo e per lungo tempo unico sport nazionale, capace come pochi di dividere e insieme di unire un paese a più riprese frammentato e lacerato da ferite profonde (tanto è vero che, come sottolinea l'Autore, il Giro a differenza del Tour fa da specchio alle «Mille Italie» più che a un'unica nazione unita). Se il duello Coppi-Bartali fotografa e infiamma l'Italia della ricostruzione (ma contribuisce anche a preservarla da una nuova ondata rivoluzionaria in occasione dell'attentato a Togliatti nel luglio del 1948), non è un caso che la fine di quella stagione del ciclismo eroico, «macchiato» dapprima dall'ingresso nell'era televisiva e consumistica, poi dagli scandali del doping, coincida con la (apparentemente) definitiva marginalizzazione della bicicletta nell'Italia del miracolo e dell'acquisizione del modello consumistico di massa.

Se la storia narrata in queste pagine fosse un film, sarebbe suggestivo ipotizzarne il finale con quell'immagine evocativa delle utilitarie del miracolo che mettono sul loro tettuccio un modello di bicicletta ripiegabile, «la Graziella»: con l'avanzata del boom non c'è più posto sulle strade italiane per la due ruote, prodotto di un'Italia contadina e provinciale. Un'inversione di rotta che neppure le esigenze dell'austerità di inizio anni Settanta sarebbero riuscite a capovolgere. Certo, sul primo momento, presi da una rinnovata euforia per la bicicletta, gli italiani si precipitano ad acquistarla mandando in tilt il mercato della due ruote o recuperano

i vecchi modelli riposti in soffitta. Ma si tratta, a ben vedere, di un fuoco di paglia : passata l'austerità, le biciclette vengono di nuovo riposte in un angolo e le macchine tornano a invadere le strade cittadine.

Eppure... le ultime pagine del volume di Pivato ci ricordano che un nuovo umanesimo, ispirato alle esigenze ecologiste e ambientaliste, ma anche a una rinnovata sensibilità alla tutela del territorio e del patrimonio culturale, sembra adesso possibile. La bicicletta, straordinaria macchina del tempo, pare candidarsi a guidare il paese verso un ritorno al futuro all'insegna della rivoluzione dell'antimodernità.

Eleonora BELLONI

Mussolini socialiste: littérature et religion. I. Anthologie de textes, 1900-1918, Stéphanie Lanfranchi et Élise Varcin (éd.), Lyon, ENS Éditions, 2019, 455 p.

Cette anthologie de textes traduits du jeune Mussolini est le fruit d'un travail d'équipe d'Italianistes à l'ENS de Lyon sous la direction de Stéphanie Lanfranchi et Élise Larcin. Après avoir rappelé dans leur très brève préface la légitimité scientifique d'une telle entreprise, Lanfranchi et Larcin énoncent les critères traductifs, à la fois philologiques et historiques, qui ont été suivis, allant de la reconstitution des contextes d'écriture (par des chapeaux introductifs et un appareil de notes) à la restitution de la version originale des textes, y compris dans leur typographie; des textes dont il aurait été bon de donner également la liste des titres en italien. On regrette également qu'une relecture attentive de ces traductions n'ait pas permis d'éliminer les italianismes qui déparent cette édition française...

Il s'agissait, pour les deux maîtresses d'œuvre, de faire connaître au public français le jeune Mussolini, socialiste et syndicaliste, journaliste révolutionnaire et pamphlétaire anticlérical, écrivain et critique, dont les ambitions étaient alors autant politiques que littéraires; une initiative novatrice qui a le mérite de porter à la connaissance du public un nombre significatif d'articles et de fictions tout au long d'un itinéraire qui va du début du XX^e siècle à la fin de la Grande Guerre, en privilégiant les textes dans lesquels sont abordés la littérature et la religion.

Une biographie succincte retrace les années de formation de Mussolini, qui le conduisent tout d'abord à l'École Normale de Forlimpopoli (où il compose quelques poèmes) et au métier d'instituteur, qu'il va abandonner rapidement pour tenter sa chance (et échapper au service militaire) en Suisse. C'est là qu'en 1902 il deviendra rédacteur dans des journaux socialistes (*L'Avvenire del lavoratore*, *Il Proletario*, *Avanguardia socialista*) et qu'il