

LA RICERCA
CHE NON C'È



Eleonora Belloni

...E MO PEDALA!

LA MOBILITÀ CICLISTICA
NEGLI ANNI SETTANTA

RECENSIONI

145

La sensibilità sempre maggiore alle problematiche ambientali porta a rileggere il fenomeno della mobilità alla luce del principio della sostenibilità. In questo quadro, la bicicletta si ripropone come vettore di una nuova modernità, che guarda all'utopia della lentezza. Una *modernità ecologica* su cui fondare e con cui contribuire a un più generale ripensamento del modello di mobilità "autocentrico" che ha segnato il percorso nazionale (e non solo) almeno a partire dagli anni cinquanta del secolo scorso. Quello che, tuttavia, spesso manca nel discorso pubblico sulla mobilità ciclistica e sulla mobilità sostenibile è un approccio storico in grado di ricostruire dove nasce il problema della insostenibilità dei trasporti e, soprattutto, quando emerge il tema del recupero della mobilità non motorizzata come risposta all'ipermobilità e ai problemi ambientali a essa legati.

Nell'immediato secondo dopoguerra, in un'Italia ancora investita dal problema della ricostruzione, materiale e morale, del paese, iniziò a farsi strada un profondo desiderio di modernità. Una modernità che, anche grazie al peso, economico politico e culturale, del piano Marshall, finì per essere identificata con tutto ciò che proveniva da oltreoceano, con i prodotti e i valori di quella società dei consumi di massa che negli Stati Uniti era già una realtà da quasi un trentennio (De Grazia 2006). I meccanismi che regolarono questo processo di contaminazione (o di subordinazione) culturale investirono in pieno anche il sistema della mobilità e dei trasporti, con effetti evidenti, da una parte, sulla costruzione del nuovo modello di mobilità fortemente incentrato sull'automobile, dall'altra, sui processi di pianificazione urbanistica e del traffico (Belloni 2021).

Attorno all'automobile venne dunque ridisegnato non solo il nuovo modello culturale di riferimento, ma anche la nuova progettazione infrastrutturale. Sostanzialmente, le strade (e soprattutto le autostrade) vennero individuate come lo strumento infrastrutturale a servizio della motorizzazione di massa (Maggi 2005; Menduni 1999). In un quadro simile, non c'è da stupirsi se gli spazi, materiali e culturali, riservati a forme di mobilità che non fossero quella individuale motorizzata, divennero sempre più residuali, generando tra l'altro una sorta di circolo vizioso, perché meno spazio per la bicicletta significava minore sicurezza per i ciclisti e quindi un ulteriore incentivo ad abbandonare la due ruote in favore dell'automobile. La necessità di adattarsi a un ambiente urbano sempre più loro ostile costringeva inoltre i pochi ciclisti rimasti



a muoversi tra acrobazie che non facevano altro che alimentare l'immagine del ciclista come utente della strada pericoloso e indisciplinato.

Quella a cui si assistette nei due decenni successivi all'avvio della motorizzazione di massa fu una rivoluzione non solo materiale ma anche e soprattutto culturale. La bicicletta sembrava essere divenuta invisibile: gli studi sul traffico, i regolamenti della circolazione, la narrazione della mobilità si focalizzarono esclusivamente sull'automobile, mentre la due ruote scompariva quasi completamente dal discorso pubblico. Un terreno attendibile di verifica di tutto questo è rappresentato dal dibattito su riviste specialistiche, da cui emerge in modo evidente come la bicicletta fosse divenuta il *fantasma* della circolazione veicolare nell'Italia del miracolo economico. Nel periodo 1955-1970 un solo articolo, apparso su «Le strade» nel 1959 (Columbo 1959), provava a richiamare alla necessità di recuperare il tema del *traffico minore* e prendeva atto del confronto impietoso con realtà come quella olandese. Ciò non significa che la costruzione dell'infrastruttura a sostegno della motorizzazione si realizzò nella totale assenza di voci dissonanti. Se è vero, infatti, che il mondo politico si trovò sostanzialmente concorde nella strategia infrastrutturale da adottare (Maggi 2005, pp. 131-136; Paolini 2004), non mancarono tuttavia alcune resistenze, di derivazioni e motivazioni diverse: dai tecnici della strada, che mettevano in discussione la validità della scelta sbilanciata a favore dell'autostrada, alle voci della società civile che puntavano l'attenzione soprattutto sulla critica al modello di consumo che si nascondeva dietro alla scelta della motorizzazione accelerata (Belloni 2021). Questi sviluppi vanno letti anche nel quadro di quella *cultura delle riforme* che si delineò in Italia all'inizio degli anni sessanta e di cui si fece interprete il centro-sinistra (Silei 2016). In questi dibattiti era tuttavia ancora assente il tema ambientalista: mancava, insomma, la percezione delle gravissime ricadute che il modello autocentrico di ipermobilità stava avendo e avrebbe avuto sulla qualità dell'aria, sull'inquinamento acustico e ambientale e in ultima analisi sulla vivibilità, soprattutto dei grandi centri urbani.

Una prima frattura importante all'interno di questo quadro si ebbe all'inizio degli anni settanta, quando la crisi petrolifera del 1973, assieme a un ripensamento sul generale modello di sviluppo occidentale, aprì una breccia nell'ideologia della motorizzazione individuale di massa. Non si trattò solamente di una presa di coscienza sulla

finitezza delle risorse energetiche e sull'insostenibilità di un modello di produzione e di consumo, ma anche di una svolta culturale. Le domeniche senza auto fecero intravedere, per la prima volta dopo un ventennio, una diversa possibilità di muoversi, di occupare il proprio tempo. Offrirono, insomma, un'alternativa, creando il terreno fertile per la nascita di movimenti a favore del recupero della bicicletta e ponendo le premesse per un bacino di consenso nei confronti di politiche della mobilità alternative a quelle intraprese fino a quel momento. In questo quadro, la bicicletta iniziò a essere identificata come mezzo di trasporto compatibile con una scelta di mobilità rispettosa dell'ambiente. L'emergere dei temi ecologisti, inoltre, contribuì a mettere in discussione la narrazione basata sul progresso tecnologico come corollario del progresso economico (Oldenziel e Trischler 2016). Il *riciclo* divenne un *atto politico* di quel vasto movimento sociale dal basso che rappresentò uno degli elementi costitutivi degli anni settanta. E la bicicletta divenne uno degli strumenti di questo atto politico.

Una vera e propria *rivoluzione*, capace di trasformare la bicicletta da mezzo popolare a mezzo delle nuove generazioni *green*, non di rado (ma non sempre) in aperta rottura con il modello dell'*american way of life* che aveva nell'auto e nella motorizzazione uno dei suoi elementi costitutivi (Stoffers 2016).

Pochi dubbi, dunque, sul peso della cesura degli anni settanta nella storia della mobilità ciclistica. Al di là delle differenze nazionali, quello a cui si assistette fu un movimento di recupero della bicicletta (e prima ancora della *cultura* ciclistica) come mezzo di trasporto. Un'istanza di cui si fecero carico movimenti dal basso, organizzazioni, gruppi più o meno istituzionalizzati e mossi da motivazioni anche molto diverse tra loro, ma accomunati dall'unica volontà di riportare la bicicletta sulle strade e al centro del discorso pubblico sulla mobilità. Questo passaggio pose a sua volta le premesse per una nuova svolta in tema di recupero della mobilità ciclistica, che si sarebbe realizzata a partire dagli anni novanta: una seconda frattura, partita da quegli stessi paesi che erano stati investiti dal primo ripensamento, Olanda e Danimarca, e in cui la novità principale fu la combinazione del ruolo dei movimenti dal basso e di interventi dall'alto, soprattutto attraverso politiche di *traffic calming* (limitazione del traffico) unite a politiche di facilitazioni per la mobilità ciclistica (Oldenziel, Emanuel, de la Bruhèze et al. 2016, pp. 17-63, 77-87).



Tuttavia, mentre alcuni paesi iniziarono proprio a seguito di quella svolta a pianificare il loro futuro ciclabile, in Italia quella degli anni settanta sembrò per molti aspetti un'occasione mancata. È come se in quella che alcuni hanno definito la *stagione dei movimenti collettivi*, i movimenti dal basso a favore di certe spinte ambientaliste o di certe cause civili non fossero riusciti a strutturarsi e a conquistarsi uno spazio, almeno sul tema della mobilità. Ciò non significa che qualche segnale non ci fosse stato anche in Italia. La mobilità non motorizzata, pedonale e ciclabile, del tutto scomparsa per quasi un ventennio dal discorso pubblico, tornò timidamente a riaffacciarsi. Ma quella che mancò fu quella stessa unione di forze sociali avvenuta nei Paesi Bassi all'inizio degli anni settanta, dove lo shock petrolifero, inserendosi sulla scia della campagna di *Kindermoord* e dell'azione del movimento Provo (Furness 2010, pp. 47-77), portò all'istituzione nel 1975 della *Fietsberad* (la *Dutch Cyclists' Union*) e alla definitiva presa di coscienza che il trasporto dominato dal motore fosse insostenibile e che fosse necessario un ripensamento del sistema di mobilità.

In Italia si sarebbero dovuti attendere gli anni ottanta perché, con la nascita della Federazione italiana amici della bicicletta (Fiab), si avviasse un processo di recupero, culturale e materiale, della bicicletta, assieme a un più generale ripensamento del modello di mobilità. Tale ripensamento sconta tuttavia ancora oggi le eredità, da una parte, del forte radicamento della cultura dell'automobile derivante dagli anni del miracolo economico, dall'altra, dell'incapacità del paese di cogliere appieno l'onda lunga della svolta degli anni settanta. Sarebbe particolarmente interessante comprendere le ragioni profonde di quell'occasione mancata, attraverso una ricerca in grado di indagare soprattutto all'interno delle dinamiche dei movimenti collettivi che investirono anche l'Italia a cavallo tra anni sessanta e anni settanta, e che tuttavia assunsero delle caratteristiche peculiari rispetto ai coevi movimenti europei. Una riflessione che si rende tanto più necessaria in un momento in cui il quadro delineato dalla crisi pandemica fa necessariamente presagire la possibilità di una nuova svolta, anche nel settore della mobilità e dei trasporti e, più in generale, nel ridisegno del territorio attorno a una nuova idea di sostenibilità.

BIBLIOGRAFIA

- Belloni, E.
(2021) *The "american way of mobility". The influence of the american model on traffic and mobility planning in Italy (1920-1960)*, «Journal of mediterranean knowledge», 6(1), pp. 59-79.
- Columbo, V.
(1959) *Urbanistica del traffico: la circolazione pedonale, ciclistica e ciclomotoristica*, «Le strade», n. 10, pp. 531-536.
- De Grazia, V.
(2006) *L'impero irresistibile: la società dei consumi americana alla conquista del mondo*, Einaudi, Torino [I ed. Cambridge-London, 2005].
- Furness, Z.
(2010) *One less car. Bicycling and the politics of automobility*, Temple University Press, Philadelphia.
- Maggi, S.
(2005) *Storia dei trasporti in Italia*, il Mulino, Bologna.
- Menduni, E.
(1999) *L'Autostrada del Sole*, il Mulino, Bologna.

- Oldenziel, R. e Trischler, H. (ed.)
(2016) *Cycling and recycling. Histories of sustainable practices*, Berghahn, New York-Oxford.

- Oldenziel, R., Emanuel, M., de la Bruhèze, A.A. et al. (ed.)
(2016) *Cycling cities: the european experience*, Foundation for the history of technology, Eindhoven.

- Paolini, F.
(2004) *Gli italiani e la motorizzazione (1950-1974). Appunti per una storia sociale e ambientale dell'automobile*, in *Reti, mobilità, trasporti. Il sistema italiano tra prospettiva storica e innovazione*, a cura di A. Giuntini e C. Pavese, FrancoAngeli, Milano, pp. 181-203.

- Silei, G. (a cura di)
(2016) *Tutela, sicurezza e governo del territorio in Italia negli anni del centro-sinistra*, FrancoAngeli, Milano.

- Stoffers, M.
(2016) *The politics of bicycle innovation. Comparing the american and dutch human-powered vehicle movements, 1970s-Present*, in *Cycling and recycling. Histories of sustainable practices*, ed. R. Oldenziel e E. Trischler, Berghahn, New York-Oxford, pp. 33-57.