

# “PEDALARE, PEDALARE”: la bicicletta tra due secoli

*di Giorgio Boatti*

**L**e cose nuove, per nascere, hanno bisogno di un nome e fin quando non lo trovano in modo definitivo vivono in una specie di limbo, si muovono attraverso un'esistenza minore e parcellizzata dove sembra che la denominazione loro assegnata provvisoriamente indichi solo una parte dell'intero, una funzione particolare, una caratteristica peculiare e rilevante ma non esaustiva del tutto.

Le due ruote – nel loro comparire e procedere nel mondo concreto, e in quel suo speculare riflesso che linguaggio e parole rappresentano – non fanno eccezione a questa regola: quando a metà Ottocento cominciano a fare la loro comparsa in Europa prendono i nomi più svariati, ognuno giustificato da uno slancio simbolico, da un'intrusione della moda del momento, da un'innovazione tecnica che si sta facendo strada.

Le prime pedalate si fanno dunque su mezzi che si chiamano “celerifero”, “velocifero”, “draisina”, “michaudina” (da Ernest Michaud, inventore nel 1858 del pedale), “cavallo di legno” e così via inventando.

Solo verso gli ultimi decenni del secolo arrivano le due denominazioni – “velocipede” e “bicicletta”, quest'ultimo termine inizialmente declinato al maschile, prima di cambiare genere, come l'auto, e proporsi al femminile – destinate a prevalere. L'una sul breve periodo e l'altra fino ai nostri giorni.

Che il problema di definire il nuovo mezzo in modo chiaro non sia però del tutto risolto risulta evidente quando, a fine secolo, alcuni volenterosi si attivano perché anche in Italia venga approvato, come si è fatto in altri Paesi d'Europa, un regolamento concernente l'impiego del nuovo mezzo.

Il primo problema che si pone nella promulgazione del regolamento “velocipedistico” – opera appassionatamente favorita da una vasta consultazione che si dirama in varie località sotto l'assennata regia dell'appena sorto, nel 1894, TCCI (Touring Club Ciclistico Italiano, poi più semplicemente, dal 1899, TCI, Touring Club Italiano) – è proprio definire in cosa consista il nuovo mezzo. Si sceglie la strada più semplice e si propone che debbano essere chiamati velocipedi “tutti i veicoli direttamente mossi da coloro che li montano”.

La notazione sembra di poco valore solo se non si tiene conto di come

il mondo “andava” – termine che qui va inteso in modo letterale – sino a quel momento: *pedibus calcantibus*, per i più, oppure si procedeva coi mezzi trainati o spinti da altri esseri, animali o della specie umana.

L'arrivo delle due ruote rappresenta un evento veramente rivoluzionario poiché consente a chi sale in sella di aumentare la propria velocità di spostamento: la spinta impressa attraverso i pedali viene moltiplicata con spazzante proporzionalità, resa possibile dall'introduzione dei cuscinetti a sfere che cominciano a essere sperimentati proprio con l'uso delle bici, sino a trovare poi vastissimo impiego in ogni dove, a cominciare dalle stesse automobili.

Quando, da parte del Parlamento, il 22 luglio 1897 viene approvato il primo regolamento velocipedistico, la presenza del nuovo mezzo è ancora limitata in buona parte alle grandi città, soprattutto quelle del centro-settentrione. Secondo alcune stime sarebbero 6200 le biciclette che circolano a Milano, 4000 a Roma, 3000 a Firenze, 5000 a Firenze: nell'intera penisola la diffusione è nell'ordine di qualche decina di migliaia; qualcuno si spinge a ipotizzare la cifra di 50.000 velocipedi, ma dati sicuri, fino a quando non si introduce la tassa sul nuovo mezzo, non sono disponibili.

Quello che con certezza si può affermare è che, almeno all'inizio, la bicicletta, in Italia, è un veicolo importato, proprio come l'automobile. È una moda che tanto per cambiare giunge da oltre le Alpi, dalla Francia ma anche, per modelli che sono giudicati tra i più affidabili, dalla Germania e dall'Inghilterra. Nel 1894 se ne importano 8000 unità, che al momento dell'ingresso nel Regno d'Italia, sono gravate, ognuna, di un'imposta di 42 Lire. D'altra parte il costo del veicolo è ancora alto: diverse centinaia di Lire. Il velocipede è una sorta di giocattolo di lusso, un mezzo di svago e da diporto per giovani benestanti sfaccendati. Ma l'impressione è che le cose siano in rapidissimo movimento: non a caso la rivista del Touring, già nel 1896, azzecca un suo pronostico secondo il quale: “Il ciclismo è solo all'inizio di ciò che, a giudicare dagli altri Stati, dovrà presumibilmente essere tra non molti anni: soltanto ora, e in certe regioni, la bicicletta di uso voluttuario e limitato, come fu sin qui, si fa uso pratico e generale”.