

## ECONOMIA

a cura di Andrea Giuntini

PAOLO CIAMPI, *La prima corsa al mondo. Campioni e velocipedi nella Firenze capitale*, prefazione di Riccardo Nencini, Firenze, Mauro Pagliai Editore 2012, pp. 88, €6,00.

Nel 2012 in Italia si sono vendute più biciclette che automobili. È un dato di mercato che fa gioire gli appassionati sportivi oltre al numero crescente di ciclisti urbani, che nel nostro paese si ostinano ad attraversare città non ancora abbastanza *friendly* dal punto di vista delle piste ciclabili. I campionati mondiali svoltisi recentemente in Toscana hanno rilanciato la questione dell'utilizzo delle biciclette in città, specialmente a Firenze, dove gli amministratori sperano che l'eredità del maggior evento sportivo ciclistico consista nella maturazione definitiva di comportamenti ambientalmente sostenibili a favore delle due ruote possibilmente senza motore.

Del resto una gloriosa tradizione storica depone a favore di quanti spingono verso una soluzione del genere. La prima bicicletta, infatti, apparve a Firenze molto precocemente nel settembre 1869, a distanza di quattro anni, quindi, dal trasferimento della capitale del nuovo Stato italiano. Laboratorio dell'esperimento furono i viali del parco delle Cascine, l'unico luogo abbastanza defilato dove era permesso il transito ai nuovi eccentrici mezzi di trasporto. Le occhiate guardie municipali non transigevano, impedendo dopo le quattordici la circolazione alle strampalate creature meccaniche colpevoli di rompere sconsideratamente la quieta immobilità urbana. Questo nonostante fossero assai poche: si trattava ovviamente di un divertimento riservato ad una ristretta *élite* di borghesi ed aristocratici, gran parte dei quali appartenenti alle molte nazionalità, che allora popolavano la città.

Il concetto di sport era ancora sconosciuto, eppure il 2 febbraio 1870 il *Veloce club*, di derivazione francese,<sup>1</sup> organizzava la prima corsa ciclistica competitiva in Italia; qualche mese prima Padova aveva ospitato la prima esibizione su pista. Vinse un giovane americano, che al traguardo di Pistoia, al termine di un percorso tutto in pianura, si presentò da solo, entusiasmando i curiosi accorsi. Questa è la storia che Ciampi, animato da un gusto narrativo giornalistico, racconta in modo divertente nel suo volume, mantenendosi fedele alle fonti e infondendo nel racconto della vicenda una passione che non riesce a trattenere nella penna (o forse, per essere precisi, nella tastiera).

---

<sup>1</sup> S. POYER, *Les premiers temps des veloce-clubs: apparition et diffusion du cyclisme associatif français entre 1867 et 1914*, Paris, L'Harmattan 2003.

La storia dello sport in Italia è gestita a mezzadria fra storici, forse ancora un po' troppo riluttanti, e giornalisti, a caccia di *record* più che di interrogativi e interpretazioni, con risultati inevitabilmente alterni. Sulla storia del ciclismo hanno lavorato entrambe le categorie – si veda da ultimo il bel libro sul Giro d'Italia di uno storico molto conosciuto come Mimmo Franzinelli<sup>2</sup> – mentre su quella della bicicletta non ha ancora lavorato quasi nessuno, quando viceversa il nuovo emergente filone di studi imperniato sulla storia della mobilità ne fa un oggetto di primario interesse al punto da usare disinvoltamente il termine «cultural turn».<sup>3</sup> Gli storici professionisti di casa nostra sono rimasti sordi alle intriganti novità, provenienti quasi interamente dall'Europa settentrionale dove non a caso l'uso della bicicletta in città è assai più diffuso che da noi. A cavallo fra la storia sociale, politica ed economica, la storia della mobilità, riferita alla bicicletta, introduce effettivamente molte novità – dalle modalità d'uso alle politiche urbane, dalle componenti culturale e turistica alla tecnologia – di cui ancora non c'è traccia nei libri pubblicati nel nostro paese.<sup>4</sup> In compenso si sono esercitati nel settore, con esiti apprezzabili, pensatori di varia estrazione, i quali si sono confrontati con il ciclismo elevandolo quasi a pratica mistico-ascetica<sup>5</sup> – l'inserimento nella natura e la fatica catartica – e adottando un puro approccio filosofico.<sup>6</sup>

Precedendo in volata le numerose ricerche, che si vanno preparando a Firenze per ricordare i 150 anni della capitale, l'autore offre un gustoso quadretto della città in quegli anni, coprendo in anticipo un settore a rischio di oblio da parte delle ricerche in corso. È auspicabile, infatti, che anche i numerosi *loisir*, che i più agiati fra gli abitanti della città non si facevano mancare, trovino adeguata attenzione nelle ricerche degli storici già in marcia verso le celebrazioni. Il lavoro di Ciampi, si colloca fra la narrazione romanzesca e il reportage giornalistico, dimostrando un'indubbia serietà storica, benché non di

---

<sup>2</sup> *Il giro d'Italia. Dai pionieri agli anni d'oro*, Milano, Feltrinelli 2013.

<sup>3</sup> M. STOFFERS, H. OOSTERHUIS, P. Cox, *Bycycle history as a transport history: the cultural turn*, in *Mobility in history, Themes in transport*, ed. by G. Mom, Neuchatel, Éditions Alphil Presses Universitaires Suisses 2010, pp. 265-274.

<sup>4</sup> La *International Cycle History Conference* pubblica gli atti dei propri convegni dal 1990, oltre ad una nutrita serie di pubblicazioni sul tema. In Italia vale la pena segnalare la «Biblioteca del ciclista» della casa editrice Ediciclo, qui citata più volte, oltre alle numerosissime riviste specializzate che escono regolarmente in edicola.

<sup>5</sup> C. MARTHALER, *Lo zen e l'arte di andare in bicicletta. La vita e altre forature di un nomade a pedali*, Portogruaro, Ediciclo 2010; e ID., *L'insostenibile leggerezza della bicicletta*, Portogruaro, Ediciclo 2012.

<sup>6</sup> W. BERNARDI, *La filosofia va in bicicletta. Socrate, Pantani e altre fughe*, Portogruaro, Ediciclo 2013.

storico. È certamente una lettura amena, priva di note così come di bibliografia, che comunque ci ragguaglia su alcuni aspetti della vita fiorentina ai tempi della capitale, toccando, forse inavvertitamente, anche temi cari agli storici, come la sociabilità borghese, la tecnologia, la presenza degli stranieri nelle città italiane dell'Ottocento, le produzioni meccaniche, tematiche snocciolate alla rinfusa da chi scrive queste brevi note, ma che intendono con modestia anche indicare possibili piste di ricerca future per Firenze.