

ALMA MATER STUDIORUM — UNIVERSITÀ DI BOLOGNA
SCUOLA DI LETTERE E BENI CULTURALI

Corso di Laurea Magistrale in
ARTI VISIVE

vol. I
IL LEGAME TRA UOMO E BICICLETTA
Significati e testimonianze

vol. II
IL LEGAME INTERROTTO
Proposta progettuale “Ladri in guanti gialli”

Tesi di Laurea Magistrale in
STORIA DELL'URBANISTICA IN ETÀ CONTEMPORANEA

RELATORE:
Prof.ssa Ines Tolic

PRESENTATA DA:
Giulia Caffaro

CORRELATORE:
Prof.ssa Lucia Corrain

III SESSIONE
ANNO ACCADEMICO 2014-2015

VOL. I

IL LEGAME TRA UOMO E BICICLETTA

Significati e testimonianze

INDICE

Ringraziamenti	p.5
Premessa	p. 8
1. Per una semiotica del legame tra uomo e bicicletta	
1.1 La magia della bicicletta	p. 13
1.2 Ciclocorpo e sensomotricità	p. 15
1.2.1 <i>L'esperienza sensibile nello spazio</i>	p. 16
1.2.2 <i>Le variabili della narrazione su due ruote</i>	p. 18
1.3 In bicicletta nello spazio urbano	p. 22
1.3.1 <i>Il percorso fisico e narrativo</i>	p. 28
1.3.2 <i>Finalità, attitudine psicologica e percezione</i>	p. 32
1.4 Noi, nomadi in bicicletta	p. 35
2. Storia della società in bicicletta	
2.1 Evoluzione del legame	p. 40
2.1.1 <i>Libertà ed emancipazione in bicicletta</i>	p. 46
2.2 Il persistere invariato dell'essenza. La ricerca della felicità su due ruote	p. 49
2.2.1 <i>L'età eroica</i>	p. 51
2.2.2 <i>La bicicletta attivista e popolare</i>	p. 54
2.2.3 <i>Alfonsina Strada al Giro d'Italia del 1924</i>	p. 56
2.2.4 <i>L'età dell'oro</i>	p. 59
2.2.5 <i>La rinascita dell'Italia in bicicletta</i>	p. 64
2.2.6 <i>Il sorpasso dell'automobile</i>	p. 66
2.3 Torna la bicicletta sotto nuove sembianze:	

la sopravvivenza nelle città	p. 68
2.3.1 <i>Il valore sociale e rivoluzionario odierno</i>	p. 69
2.3.2 <i>La difficile convivenza tra macchine e biciclette</i>	p. 71
3. Il legame tra uomo e bicicletta: le testimonianze artistiche	
3.1 La macchina del tempo non ha motore	p. 80
3.2 <i>L'Arte della bicicletta a Villa Menafoglio Litta Panza</i>	p. 84
3.2.1 <i>Il significato della bicicletta nel percorso artistico</i>	p. 91
3.2.2 <i>La velocità dell'uomo moderno: Boccioni, Balla e Dottori</i>	p. 94
3.2.3 <i>Il superamento di sé: Il ciclista di Mario Sironi</i>	p. 101
3.2.4 <i>La bicicletta nella città del secondo dopo-guerra: Fortunato Depero</i>	p. 104
3.2.5 <i>La caduta degli dei e le nuove poetiche dell'oggetto. Melotti, Cesar, Pistoletto e Arman</i>	p. 107
3.2.6 <i>Il ritorno della bicicletta e l'automa di Rauschenberg</i>	p. 112
3.3 La bicicletta dell'ultimo decennio. Nuove riflessioni sul legame tra uomo e bicicletta	p. 115
3.3.1 <i>L'Albero di Natale alimentato a pedali</i>	p. 115
3.3.2 <i>Ai Weiwei, bike installations</i>	p. 120
3.3.3 <i>Two bicycles in the Museum of broken relationships</i>	p. 127
4. Il legame tra uomo e bicicletta nell'immaginario cinematografico	
4.1 <i>Ladri di biciclette: analisi di un legame interrotto</i>	p. 135
4.2 <i>Gli eroi delle corse su strada. Il valore a tutti i costi</i>	p. 138
4.3 <i>Una coraggiosa infanzia in bicicletta</i>	p. 142
4.4 <i>Il verde della libertà</i>	p. 147
4.5 <i>La bicicletta come modalità di riscatto. Il Postino</i>	p. 151
4.6 <i>Il ciclocorpo nello spazio urbano: il bike messenger</i>	p. 158
5. Il legame interrotto. Conclusioni e prospettive d'intervento	
5.1 <i>Il furto di biciclette: analisi del fenomeno</i>	

e del contesto territoriale	p. 167
5.2 Il quadro giuridico in tema di furto e ricettazione di biciclette	p. 172
5.2.1 <i>Il furto comune</i>	p. 172
5.2.2 <i>Il furto aggravato</i>	p. 177
5.2.3 <i>Applicazione della pena: calcolo delle circostanze</i>	p. 182
5.2.4 <i>La ricettazione e l'incauto acquisto</i>	p. 184
5.2.5 <i>Il fallimento della funzione deterrente nella disciplina codicistica e la strada della sensibilizzazione preventiva</i>	p. 187
5.3 <i>La FIAB e uno sguardo globale</i>	p. 189
5.4 Start up e altri progetti contro il furto	p. 193
5.4.1 <i>La marchiatura e il registro elettronico</i>	p. 193
5.4.2 <i>Sherlock</i>	p. 194
5.4.3 <i>Yerka bike</i>	p. 195
5.4.4 <i>My Fido Bike</i>	p. 196
Bibliografia	p. 199
Appendice fotografico	

RINGRAZIAMENTI

Giunta al termine di questo lungo e affascinante percorso, sento di dover riconoscere la componente umana della mia ricerca, essenziale forse più dei testi che ho preso a riferimento. Intendo ringraziare tutti coloro che hanno creduto nella mia idea prima di vederla realizzata, chi ha dedicato tempo e passione ai miei racconti, chi mi ha rivelato senza gelosia le proprie competenze, chi mi ha incoraggiato e supportato negli attimi di sconforto, chi mi ha trasmesso perseveranza e attivismo, chi mi ha permesso di pensare in grande senza presunzione.

Questa tesi non è la semplice conclusione di un periodo di studi, al contrario un glorioso inizio per una strada professionale imminente che mai avrei pensato di intraprendere quando, un anno fa, arrivai in questa nuova città.

In tutti i mesi passati ho intessuto minuziosamente relazioni professionali e amichevoli del tutto inaspettate, mi sono confrontata con esperti dei più svariati settori, ho conosciuto il substrato sociale di un luogo che si è mostrato in tal modo più familiare e confortevole.

La bicicletta è diventata giorno per giorno il mezzo attraverso cui entrare in contatto con le persone, l'oggetto di lunghi e interessanti discorsi sul futuro della nostra generazione, sull'impegno civico e sociale, sulle possibilità di condurre un'esistenza rispettosa del territorio e dei valori individuali ma sempre rivolta al miglioramento di sé. Pedalando tra le strade di Bologna ho imparato a conoscerla e a conoscermi, alimentando con fatica obiettivi che diventavano in tal senso più virtuosi e ambiziosi.

Ringrazio i membri delle associazioni locali, i professionisti e i privati che si occupano quotidianamente di promuovere questo importante mezzo di trasporto, perché grazie alla loro disponibilità ne ho compreso il significato.

Ringrazio i miei amici di Bicircolo, che hanno accettato la sfida senza sapere quale sarebbe stato l'esito, senza conoscere i presupposti reali che mi spingevano a mischiare arte e mobilità sostenibile in un modo del tutto speciale. Grazie per aver condiviso con me i vostri trascorsi, per avermi dedicato attimi cruciali del vostro

lavoro, grazie per avermi lasciato agire in totale libertà e aver così sprigionato la mia intraprendenza. Grazie a Stefania e Paolo, che hanno passato le notti a lavorare sul mio progetto sentendolo loro nel complesso pur sviluppandone la mia azzardata sceneggiatura. È merito vostro se ho compreso di non essere completamente vacante nel percorso di crescita relazionale e professionale, la consapevolezza di conoscere persone competenti ha acceso in me la voglia di rischiare, sicura di un qualche possibile traguardo.

Grazie a Rosanna, Anja, Michela e Giada per essere state un piacevole ritorno a casa dopo lunghe giornate colme di questioni da risolvere.

Grazie ad Andrea, Mattia e Roberto per essere corsi in mio aiuto di fronte ad ogni difficoltà, per avermi dato e chiesto fiducia e aver distribuito culture e saperi inauditi sul mio cammino.

Grazie a Daria e Ilaria per aver iniziato e concluso con me questo percorso, assaporandone ogni singolo istante.

Grazie a Lucia, Giulia e a tutti gli amici che hanno sempre sorriso durante i miei racconti e si sono lasciati coinvolgere con entusiasmo in tutte le mie iniziative.

Grazie a Edoardo, compagno di questi anni di vita e speranze, per aver incoraggiato e aiutato concretamente il mio insaziabile desiderio di riscatto.

Grazie ai miei genitori, che da lontano hanno immaginato con me un futuro accattivante e mi hanno permesso di spendere tempo e risorse per costruirlo.

Grazie a Leti e Filippo, per essere ancora parte della mia vita.

Grazie a Francesco, per cui non ho bisogno di spendere parole.

Grazie alla Prof.ssa Ines Tolic, che ha pianificato ogni aspetto della mia ricerca incoraggiandomi ad andare oltre la fine degli studi e a pormi scadenze giornaliere necessarie per disegnare un progetto solido e strutturato, senza lacune e ingenuità.

Grazie per avermi spronato e consigliato le modalità vincenti per affrontare questo percorso, grazie per aver creduto in me e nel mie capacità.

Grazie alla Prof.ssa Lucia Corrain, per avermi consigliato letture colte e lungimiranti, per avermi trasmesso la voglia di scoprire il significato intimo delle cose.

PREMESSA

Il legame che unisce il ciclista alla sua bicicletta è, letteralmente, legame d'amore e riconoscenza, che il tempo non consuma, ma rinforza, se poi la vita li separa, in forma di ricordo o nostalgia¹.

Sono le parole dello stimato e riconosciuto antropologo francese Marc Augè, che decise di regalare al mondo la propria visione sulla bicicletta, sul ruolo che questo oggetto ha avuto e ha nelle società, nelle storie delle persone e nella trasformazione delle città.

Così introduco il mio percorso di tesi magistrale che costituisce il retroterra teorico da cui germoglia una proposta concreta di connessione tra il mondo della bicicletta e il tessuto urbanistico-sociale della città di Bologna.

Il primo volume di questa ricerca tratta di una relazione intima e significativa tra due soggetti. Volutamente parliamo di soggetti perché, lungo tutto il percorso di studi e sviluppi che sono sfociati nelle seguenti riflessioni, si è tentato di trattare la bicicletta alla pari di un soggetto, ovvero dotarla della capacità di generare conseguenze nell'evolversi della narrazione e degli eventi passati, presenti e futuri. Si è ragionato e discusso sul legame tra un oggetto e l'individuo, cercando di capire cosa ci fosse di così attraente in questa relazione.

La bicicletta mantiene da oltre un secolo le sue caratteristiche formali pressoché invariate e con esse i rimandi simbolici ad emisferi sensoriali e sentimentali che fin dal principio vengono condivisi dall'umanità come valori intrinseci nella natura meccanica di questo mezzo. Esso garantisce il trasporto fisico e culturale senza lasciare traccia, senza opporsi al corpo che lo governa. La ruota, ad esempio, rimanda alla ciclicità del tempo, al continuo ritorno e al ritmo perpetuo

¹ M. Augè, *Éloge de la bicyclette*, Éditions Payot & Rivages, Paris, trad.it., *Il bello della bicicletta*, Bollati Boringhieri, Torino, 2008.

che coglie l'esistenza umana in ogni sua epoca e manifestazione, il manubrio ci permette di dominare lo spazio e mantenere l'equilibrio, l'eleganza formale del telaio offre una soluzione geniale allo sfruttamento della forza fisica, con il minimo impiego di energia e risorse materiali.

Il moto offerto dalla bicicletta è uno dei più intuitivi ed efficienti meccanismi di azione che l'essere umano abbia scoperto e sono innumerevoli le testimonianze a riguardo.

Tuttavia la bicicletta, senza l'individuo che la cavalca, non è in grado di rappresentare o trasmettere il suo valore nella completa totalità. Esso nasce nel rapporto con il corpo umano, che spinge la sua forza sui pedali e attiva un moto dionisiaco, perfetto, ritmato, cadenzato, che genera nell'animo una sensazione di leggerezza. Questa stessa leggerezza permette di superare fatiche e di vivere la propria condizione psico-fisica, ma anche quella spaziale, in assoluta libertà. La *sinestesia* che travolge chi attraversa spazi e luoghi in bicicletta si riflette sull'interiorità, risvegliata e attivata come in preda ad una trasformazione estatica.

Dunque il fulcro della seguente analisi non è la bicicletta, bensì il suo rapporto con l'uomo. Quali sfaccettature può avere questo legame? Da dove nasce e quali forme espressive ha trovato nella storia?

La ricerca inizia proprio rispondendo a questi interrogativi, cercando e analizzando le testimonianze che maggiormente descrivono gli effetti di questo legame oppure tentano di estrarre dalla bicicletta la sua vera essenza.

Le testimonianze storiche e artistiche trattate, rappresentano il tentativo di esplicitare il significato latente di un oggetto, tanto importante da essere sopravvissuto a periodi di guerra e crisi, all'avvento delle tecnologie più avanzate, alla trasformazione delle città, dei linguaggi e dei tessuti sociali. Null'altro che esempi, numerosi e consistenti, di un possibile legame tra umanità e bicicletta, prove tangibili di una storia senza tempo che scorre sulle ruote della bicicletta.

La scelta di indagare con approccio cronologico l'importanza della bicicletta per la società e di considerare contemporaneamente ambiti apparentemente distanti come la storia, l'arte, il cinema e la giurisprudenza è volta a dimostrare quante tracce esistano nel nostro presente delle declinazioni passate del nostro stesso

pensiero.

Si è in questo modo tracciata la storia di un legame, adducendone tesi e testimonianze a sostegno, per verificarne l'attualità, per spiegare il motivo grazie al quale oggi le città stanno rinascendo.

C'è un valore dentro a quell'oggetto, che diventa un soggetto protagonista di azioni, ed è nella narrazione di questa successione di istanti storici, individuali quanto universali, che si capisce la sua rilevanza.

Dunque un'analisi che va dall'invenzione della bicicletta ai giorni nostri e indaga il suo evolversi semantico nella storia del singolo e della collettività, attraverso strumenti che sono principalmente di carattere artistico. Le testimonianze artistiche trattate nel capitolo centrale di questa ricerca evidenziano come la bicicletta abbia viaggiato attraverso correnti e ideologie differenti, senza curarsi di analogie o coerenze stilistiche per lasciare il posto all'interpretazione, sempre attuale, della sua portata strumentale e simbolica.

Parallelamente all'arte, che attraverso molteplici modalità pittoriche, scultoree, performative e poetiche ha tentato di fermare in un istante la sensazione trasmessa all'individuo da questo magico oggetto, si è sbarcati nella terra del cinema che, grazie alla dimensione temporale dell'immagine, rappresenta forse la migliore forma espressiva del contenuto di questa tesi. Il cinema introduce la variabile tempo e diventa la maniera più esaustiva per raccontare il legame tra uomo e bicicletta, perché esso è fatto di spazio ma soprattutto di attimi sensoriali che si trasformano in emozioni. L'esperienza in bicicletta è frutto di un moto solenne che combina sapientemente spazio, tempo e individuo, generando una progressiva scoperta di sé e del contesto in cui si transita. L'analisi di celebri film e documentari che trattano la bicicletta come *attante* essenziale per l'evolversi della narrazione, ci consente di rievocare il ricordo di un'esperienza che appartiene all'inconscio condiviso e di coglierne la portata semantica.

Il primo volume della presente ricerca costruisce dunque un affresco teorico che, nonostante l'eterogeneità e la molteplicità di esempi di cui si compone, mette in luce l'importanza della bicicletta per l'individuo, per la società passata e odierna.

Ne consegue una maggiore consapevolezza sulla contemporanea diffusione di questo mezzo e sulla reale necessità di proteggerlo.

Ecco spiegato il secondo volume, ovvero un progetto strutturato e sviluppato attorno ad una problematica contingente, il furto di biciclette.

Il pensiero va a Bologna e ci si interroga sulla preziosità di questo bene per la sopravvivenza urbana e individuale.

Una volta mappato il territorio, individuando sviluppi, elementi percettivi e comportamenti abituali connessi, si è tentato di intercettare, approfondendo anche la disciplina giuridica a riguardo, quale fosse la strada migliore per aggirare il fenomeno. Si è deciso di prediligere il linguaggio artistico come forma di coinvolgimento atta a svolgere un'azione deterrente nei confronti del furto di biciclette. Lo spazio pubblico, la città, diventerebbe così non solo il teatro espositivo ideale di una problematica che affligge le sue componenti fisiche, ma anche il luogo privilegiato in cui nasce un corpus artistico che mira ad illuminarla e, in questo modo, a sovvertirla.

CAPITOLO I

PER UNA SEMIOTICA DEL LEGAME TRA UOMO E BICICLETTA

Indagare la presenza della bicicletta nella nostra vita, studiare il suo legame con l'individuo e le evoluzioni in termini di causa-effetto che si innescano nella normale esistenza, non significa solo esaminarne le potenzialità agonistiche o gli usi possibili, quanto piuttosto porsi la domanda: che cos'è per noi la bicicletta?

Con la riflessione seguente proveremo anche a capire che cos'è la bicicletta di per sé, a comprendere la sua vera essenza se mai ne avesse una, o quantomeno a porci interrogativi tratti dall'esperienza tangibile. Chiedersi che significato abbia la bicicletta nella propria quotidianità, nel proprio passato e nel futuro, è la premessa fondamentale per comprendere le possibili sfumature di questo strumento e dunque i relativi sviluppi. Prima di parlare di ciò che la bicicletta è stata nelle epoche passate, in precisi momenti ed immaginari storici condivisi e prima di approfondire i significati che ha avuto e potrebbe avere per i singoli individui nelle vesti della società, è opportuno scendere nel profondo fino a toccare il legame intimo e anomalo che nasce tra uomo e bicicletta, perché come sostiene Marc Augé nel suo celebre *Éloge*:

È impossibile parlare del bello della bicicletta senza parlare di sé. La bicicletta fa parte della storia di ognuno di noi. Il momento in cui impariamo ad andare in bici appartiene ai ricordi speciali dell'infanzia e dell'adolescenza. È così che abbiamo scoperto un po' del nostro corpo, delle nostre capacità fisiche, e abbiamo sperimentato la libertà legata a queste scoperte².

2 M. Augé, *Éloge de la bicyclette*, Paris, Édition Payot&Rivages, 2008, trad.it. *Il bello della bicicletta*, Torino, Bollati Boringhieri, 2009, p. 7.

1.1 La magia della bicicletta

Tralasciando quindi per il momento la suddivisione tra passato, presente e futuro, del tutto convenzionale ma talvolta vacante, notiamo qualcosa di istintivo nella bellezza della bicicletta perché “al di là dell'unitarietà rappresentata dall'equilibrata e compatta geometria formata da due cerchi e due triangoli, il riconoscimento della funzione della forma canonizza l'immagine nella nostra mente”³.

Ogni volta che saliamo in sella ad una bicicletta, infatti, abbiamo una *reminiscenza* di quello che è stato. La prima volta è un vero rito, un richiamo *proustiano* all'infanzia che scardina la suddivisione temporale e rimane incessantemente valido. Il ricordo che conserviamo è collegato alle brezza dell'equilibrio su due ruote in fila indiana, ad una sorta di magia che si manifesta in quel momento e si ripresenta ogniqualvolta scatti l'equilibrio tra uomo e bicicletta. Non dunque “un mero dato autobiografico” ma “un gesto di volontario abbandono a una dinamica che non era del tutto in nostro potere dominare e prevedere”⁴. Un telaio praticamente vuoto che sta in piedi grazie al vento è di per sé un richiamo alla meraviglia e il ricordo che ne serbiamo è di “un vero e proprio *evento iniziatico*, una conferma dell'efficacia della magia delle due ruote”⁵.

A tutti gli effetti in quell'istante apprendiamo di essere capaci di un equilibrio diverso dal consueto senso che ci permette di riconoscere e organizzare il movimento del corpo rispetto alla forza di gravità, questa volta si tratta di prendere consapevolezza di un mezzo alimentato solo dalla nostra forza muscolare e delle sue capacità.

Esattamente come quando per la prima volta rimaniamo in equilibrio in posizione eretta, trovando il baricentro attraverso il quale passa il vettore forza perpendicolare al piano d'appoggio, quando il nostro corpo diventa un tutt'uno con la bicicletta assumiamo le redini di un nuovo fenomeno. Un fenomeno che rimarrà

3 T.H.Culley, *The immortal class*, Random House USA Inc, trad.it. G. Pannofino (a c. di), *Il messaggero. L'arte di andare in bicicletta & il caos della metropoli*, Garzanti, 2002, p. 139.

4 C. Mascarello, *Tracce di un pensiero immaginifico*, in L. Parolin (a c. di), *Pedale dunque sono. Pensieri e filosofia su due ruote*, Venezia, Ediciclo, 2014, p. 87.

5 *Ibid.*

nella memoria permanente di ognuno di noi, così come la sua prima manifestazione sarà ogni volta che corpo e bicicletta troveranno l'incastro perfetto. È stupefacente come “proprio la capacità di andare in bicicletta sia stata scelta come l'esperienza condivisa a cui facciamo riferimento per illustrare come, una volta che abbiamo imparato qualcosa, essa può imprimersi nella memoria in maniera tanto nitida che la portiamo con noi fin nella tomba”⁶, se pensiamo infatti che a livello scientifico gli interneuroni dello strato molecolare non codificano soltanto la capacità di andare in bicicletta ma tutte le abilità motorie e i relativi ricordi. Quando ci riferiamo ad una competenza che non scorderemo mai diciamo: “è come andare in bicicletta”. Il motivo di tale similitudine è forse riconducibile alla circostanza in cui la maggior parte delle persone impara ad andare in bicicletta, al rapporto tra l'individuo e questo mezzo sancito durante i primi anni dell'infanzia.

Forse nell'infanzia il cervelletto invia segnali elettrici più forti, segnali che vengono codificati con grande attenzione e depositati in un luogo sicuro (...). O forse ha a che fare con il modo perfetto in cui l'azione di andare in bicicletta si adatta al software umano⁷,

c'è poi chi sostiene che sia una questione di *stabilità intrinseca* propria della bicicletta fin dai primi modelli di *safety bicycle*⁸ oppure chi riconosce la complessità del sistema e aggiunge la perfetta distribuzione delle masse tra le cause di tale fascino.

6 R. Penn, *It's All About the Bike. The Pursuit of Happiness On Two Wheels*, Particular Books/Penguin, 2010, trad.it. Carlo Capararo (a c. di), *Ciò che conta è la bicicletta. La ricerca della felicità su due ruote*, Ponte alle Grazie, Milano, 2011, p. 67.

7 *Ivi*, p. 68.

8 La *safety bicycle* fu introdotta sul mercato nel 1885, anche se il primo modello fu disegnato da Harry John Lawson nel 1876. La ridotta grandezza delle ruote e il collegamento dei pedali alla ruota posteriore tramite una catena, permisero di traslare su sterzo e manubrio la mansione di equilibrio.

1.2 Ciclocorpo e sensomotricità

Consideriamo l'ipotesi in cui le cause fisiche si uniscono a quelle psicologiche e prendiamo in analisi quell'entità complessa generata da un insieme di ferraglia (telaio, ruote, pedali, manubrio, sterzo e forcella) complementare ad un corpo, una massa sensibile e pensante che governa un mezzo essenzialmente geniale. Questo sistema complesso verrà d'ora in avanti chiamato *ciclocorpo*⁹.

La complicità misteriosa che sembra legare il nostro corpo alla bicicletta in un silenzioso movimento con minimo ingombro e massima agilità, si consuma proprio sotto i nostri piedi, ad una distanza dal suolo che ci rende ignari di uno scambio che avviene tra il terreno e ciò che su di esso transita. Il telaio e i suoi meccanismi rispondono alla nostra forza motrice tanto quanto al vortice di spinte naturali che sembrano invisibili all'occhio umano ma che lasciano traccia sensibile nel nostro inconscio, “percepriamo una vitalità inattesa, una respirazione corale che ci sorprende, sottile e clandestina, tra elementi inerti”¹⁰. La bicicletta è solo un insieme di elementi combinati in modo eccellente dall'ingegno umano, un sistema esile e leggero di tubi e ingranaggi elementari governati da un moto ciclico, quello della ruota. Un sistema inerte che necessita di essere attivato da una forza o da un corpo che la esercita, una spinta che non ha nulla di anomalo dal punto di vista fisico. L'equilibrio poi chiama a rapporto la capacità intrinseca all'individuo di coordinare le variazioni di posizione del proprio corpo tramite i recettori muscolari. Quando tuttavia questi sistemi autonomi si intersecano nasce un nuovo scenario di possibilità sensoriali, tutte basate sulla complicità tra l'inerte bicicletta e il corpo che la anima, di cui essa diventa complice.

Sul piano dell'espressione possiamo parlare di una sorta di *trasfigurazione*, in quanto verificatosi il cambiamento repentino di forma assunto dall'insieme significativo.

Quando questa trasfigurazione accade, in un attimo lo sfasamento del *sensu interno* rovescia tutta la normalità in assoluto stupore. (...) Creandosi un accordo silente e circolare proprio tra

9 Neologismo utilizzato da Chiara Mascarello, Phd presso Università degli studi di Padova, Dip. di Filosofia. Intervistata dalla scrivente in data 14.09.2015.

10 C. Mascarello, *Nomadi su due ruote*, Inedito concesso dall'autore, 2015, p. 1.

quella ferraglia e *quel* corpo che la anima, la complicità tra i due origina qualcosa di nuovo: il *ciclocorpo*¹¹.

Questo momento iniziatico comporta una successiva e graduale consapevolezza del fenomeno in atto e una concentrazione crescente sulla *pratica* del moto piuttosto che sul suo fine ultimo. È l'attimo in cui la nostra mente si accorge di aver subito una trasformazione modale e di aver acquisito una competenza sensibile, è l'attimo in cui ci liberiamo degli affanni contingenti e accendiamo il pensiero, curiosi dell'avvenire.

1.2.1 *L'esperienza sensibile nello spazio*

Quando parliamo di ciclista o uomo in bicicletta intendiamo in realtà questi termini in un'accezione molto ampia; prendiamo cioè in considerazione un vasto spettro di pratiche ciclistiche: per ciascuna di queste ci interessa riscontrare la capacità di mettersi in gioco, ci interessa valutarla come pratica conoscitiva in grado di stabilire delle relazioni con il proprio corpo, con gli altri individui e con lo spazio¹².

Se vogliamo quindi cogliere le conseguenze che questo *status* consente, è necessario introdurre anche la terza variabile che agisce sull'incantesimo *ciclocorpo*: l'ambiente. Gli elementi che gravitano nello spazio circostante il fertile sistema corpo-bicicletta sono fondamentali al fine di coglierne le specificità e precisarne la collocazione in uno scenario tutt'altro che passivo. L'ambiente è costitutivo del *ciclocorpo* che dunque perde la sua natura meramente soggettiva generando un'esperienza variabile quanto le combinazioni tra input e output.

Il *ciclocorpo* è “(...) un'entità vitale che, sostenendo un certo livello di sforzo fisico e di consapevolezza e presenza psichica, aderisce alle caratteristiche del luogo in cui transita e viene in essere intessendosi con queste”¹³.

Se è vero poi che *il pedalare* ci rende fruitori e artefici di un equilibrio magico,

11 *Ibid.*

12 M. Corato, *Acrobazie ed evoluzioni della mente in bici*, in L. Parolin (a c. di), *op. cit.*, p. 39.

13 C. Mascarello, *Nomadi su due ruote, Inedito concesso dall'autore, 2015*, p.3.

allo stesso tempo ci proietta in una dimensione percettiva e immaginifica totalmente differente, ad esempio, dal consueto ripetersi del camminare.

Per l'individuo in bicicletta questa fruizione dello spazio si presenta accompagnata da un generale risveglio dei sensi, che concorrono a registrare ogni minima variazione che sia essa visiva, olfattiva, uditiva o tattile. Cambia il contatto con gli altri elementi fisici e materiali appartenenti all'ambiente, il rapporto con gli altri ciclisti o con i pedoni ad esempio, cambia la condizione di trasporto e la velocità si trasforma in un'esperienza *sinestetica*¹⁴.

Il *ciclocorpo* aderisce al territorio che lo ospita e ne diventa parte integrante con un risveglio della sensibilità che segna una presa di consapevolezza: i cinque sensi si sviluppano in modo *prensivo*, inserendosi nell'ambiente e diventando *più-che-sensibili* alla variazione continua degli elementi in gioco e dei relativi orientamenti del percorso¹⁵.

Il terzo ingrediente della prodigiosa scoperta è proprio il contesto spaziale e temporale in cui ci troviamo sulla bicicletta. Per *spaziale* si intende anche il più impercettibile elemento del territorio circostante che genera un ricordo nel nostro cervello, un ricordo connesso a quella specifica composizione: uomo, bicicletta, stimolo.

Nell'abitacolo della macchina si è come chiusi in un microcosmo di suoni, odori e percezioni artificiali, viene interposta una barriera materica tra il soggetto che si sposta e tutti gli altri soggetti-oggetti circostanti. In bicicletta invece il contatto è diretto, che sia esso verbale, visivo, uditivo o sensoriale in genere, il *ciclocorpo*, figura che nasce e vive per il tempo in cui permane il movimento e l'accostamento tra il corpo e il mezzo, vanta un'esperienza del luogo e dello spazio del tutto nuova. Secondo Cavicchioli¹⁶ lo spazio è la sommatoria di luogo, forma e prodotto dell'esperienza, quest'ultimo in particolare sarà rilevante nell'analisi della componente soggettiva di un moto in bicicletta, perché si annuncia che

14 Cfr. P. Basso (a c. di), *Per un lessico di semiotica visiva*, in L. Corrain (a c. di), *Leggere l'opera d'arte II. Dal figurativo all'astratto*, Esculapio, Bologna, 1999, voce "sinestesia".

15 C. Mascarello, *Nomadi su due ruote*, p.2. Per il passaggio dal *visivo* al *prensivo* cfr. G. Deleuze, F. Guattari, *Mille plateaux, Capitalisme et schizophrénie*, Les Édition de Minuit, 1980, trad. it. G. Passerone, M. Carboni (a c. di), *Mille piani – capitalismo e schizofrenia*, Castelvechi Editore, 2010³, p. 582.

16 S. Cavicchioli, *Spazialità e semiotica: percorsi per una mappa*, in "Versus", 73-74, 1996, pp. 3-43.

l'esperienza dello spazio non può prescindere dal soggetto e dal modo in cui il soggetto decide di plasmarlo.

Lo spazio non è chiaramente da intendere in termini deterministici, ma il senso prodotto al suo interno dipende dalle relazioni che l'ambiente instaura con gli individui al suo interno e con altri elementi dell'ambiente stesso o degli spazi limitrofi. In entrambi i casi, la condizione preliminare è data dall'inizio dell'equilibrio corpo-bicicletta, il movimento e il ritmo prescelto decideranno la velocità narrativa.

1.2.2 Le variabili della narrazione su due ruote

Non avendo ancora approfondito l'importanza del *ritmo*, specifichiamo che esso rappresenta la scansione temporale del movimento, una successione di tappe che può essere accelerata o rallentata a seconda dell'interesse che si nutre nei confronti delle sequenze, proprio come avviene in una pellicola cinematografica quando si attiva lo *scorrimento veloce* o il *fermo immagine*.

Si crea un accostamento inedito di immagini, una serie di *frame* veloci e sequenziali che cancellano vicendevolmente il precedente con un meccanismo di sovrapposizione che è tipica del cinema e delle narrazioni visive. L'animo è sveglio durante questa esperienza di moto, è pronto a ricevere stimoli visivi, olfattivi e tattili con adrenalina e curiosità. Attimi di *suspance* precedono bruschi cambiamenti di rotta, immagini sfocate diventano presto nitide, i dettagli hanno la meglio sull'insieme ma allo stesso tempo ne creano uno più personale, un paesaggio vissuto. Questo non succede quando ci muoviamo a piedi, anche se il trasporto in bicicletta è più simile al camminare che al guidare una vettura. Paragoniamo questa visione a quella che si ha dal finestrino di un treno, la velocità del moto in questo caso non è decisa dal soggetto ed è supposta una barriera (il vetro) tra l'osservatore e lo spazio osservato, che risulterà immobile al soggetto in movimento. In sella alla bicicletta invece la velocità è decisa dal guidatore che può dunque variare la propria andatura e soffermarsi a piacimento, inoltre il contatto con l'esterno è diretto, il che amplifica la sensibilità dell'utente

che riesce persino a cogliere altri vettori di movimento, come ad esempio persone che camminano o fronde che ondeggiando.

Dalla definizione fisica di velocità¹⁷ evinciamo che essa è definita dal prodotto tra spazio e tempo, la velocità lega queste due dimensioni e varia la percezione dello spazio a seconda del tempo di percezione, la variabile *ritmo* connessa al vettore velocità può condizionare dunque la relazione tra soggetto e spazio: maggiore sarà la velocità di percorso, maggiore sarà la successione delle sequenze narrative, cioè il *ritmo*. Al variare del ritmo varia anche il tipo di esperienza e di approfondimento mnemonico, se aumenta la velocità di pedalata diminuisce la quantità di dettagli spaziali colti dal soggetto e dunque la memoria di quel luogo sarà sommaria e approssimativa, se l'andatura è lenta l'effetto di senso sarà ricco di figure e stimoli che verranno metabolizzati con maggiore consapevolezza. L'accelerazione cambia il contatto con il luogo e cambia il gioco di ruoli tra gli *attanti*¹⁸ coinvolti nel processo di narrazione. Sul risultato finale influisce anche il tipo di capacità percettiva risvegliata dal ritmo, il cui rapporto è direttamente proporzionale. Quando l'andatura in bicicletta è lenta la percezione tocca tutti i sensi e si colgono odori, suoni, variazioni di temperatura e filtri visivi. Quando invece il ritmo è sostenuto la sinestesia è minore, alcuni sensi dominano sugli altri (la vista prevale sull'olfatto e i suoni forti su quelli deboli).

La *sensomotricità*¹⁹ nasce dal lavoro coordinato di sensi e movimento ed è frutto di odori, suoni, sensazioni tattili che vengono presentate dal territorio ai nostri senso-recettori tramite input variabili a seconda del mezzo di trasporto utilizzato e dalla tipologia di ritmo che si decide di sostenere.

Un esempio interessante è fornito dall'installazione di una bicicletta all'ingresso della mostra permanente ospitata da *Urban Center*, Comune di Bologna.

Una delle tre postazioni interattive all'ingresso propone al visitatore una

17 $V = s/t$

18 Per *attante* in linguaggio semiotico si intende un'unità che assolve una certa funzione narrativa nel racconto (in questo caso spaziale). Cfr. A. Giannitrapani, *op.cit.*, p. 141.

19 Si utilizza il termine *sensomotricità* riferirsi alla trasmissione delle informazioni sensoriali al sistema nervoso centrale durante l'esecuzione, l'allenamento e l'adattamento dei movimenti. Cfr. (tra gli altri) J. Fontanille, *Figure del corpo. Per una semiotica dell'impronta*, Meltemi, Roma, 2004, p. 132: "La sensomotricità interna fa così parte della rete figurativa semisimbolica; o meglio, essa ne è la mediatrice".

simulazione assistita di percorso in bicicletta tra le vie del centro storico di Bologna. La postazione “Bologna viva”²⁰ prevede che l'utente decida con il ritmo della pedalata la velocità a cui vedere le immagini in sequenza video, proiettate su uno schermo di fronte. Se accelera il ritmo accelera il video, se ferma il moto ferma la visione. Questa esperienza moto-percettiva consente di immergersi nella narrazione e deciderne allo stesso tempo il ritmo, esattamente come accade all'interno della *narrazione spaziale*.

A questo punto è di fondamentale importanza introdurre il *punto di vista*, perché ci permette di definire l'inquadratura da cui l'utente osserva lo spazio, esso definisce anche l'*orientamento dello sguardo*²¹. La prospettiva di una persona in bicicletta, presuppone una certa altezza rispetto al suolo e di conseguenza una percezione dello spazio sopraelevata, inoltre la ricezione dei segnali è influenzata dal movimento del soggetto.

“Il punto di vista è quindi il frutto di una presa di posizione, fisica o metaforica che sia. Esso va inteso sia come dispositivo legato ad un'attività di visione vera e propria sia come elemento che rende conto dell'inquadramento generale di un racconto”²².

Il racconto di un percorso in bicicletta deve essere pertanto precisato inquadrando il punto di vista dello spettatore, aspetto saliente sul piano dell'espressione tanto da diventare a volte una scelta estetica e di presentazione. Questa riflessione ci porta ad approfondire quanto possa cambiare la percezione di uno spazio se la prospettiva dell'osservatore è immobile oppure in movimento, se l'altezza dello sguardo è crescente, se la percezione è mediata (come quella all'interno di un abitacolo) o diretta (quest'ultima è propria di chi guida una bicicletta). La resa delle dimensioni dello spazio è relazionata al punto di vista, al moto, all'altezza e alla versatilità dell'inquadratura: osservare il panorama dal finestrino di un aereo prevede un'unica direzione di osservazione (la porzione di spazio visibile è interna ai confini del vetro) e un *medium* visivo che in questo caso è un materiale trasparente, potrebbe anche essere opaco. L'osservazione in bicicletta non è filtrata

20 Cfr. <<http://www.urbancenterbologna.it/mostra-permanente>>

21 Cfr. J. Lotman, B. Uspenskij, *Tipologia della cultura*, Bompiani, Milano, 1975.

22 A. Giannitrapani, *op. cit.*, p. 54.

da nessun materiale e comprende l'intero *campo visivo binoculare*²³, con gli *assi visivi* che variano l'inclinazione a seconda della distanza osservatore – oggetto osservato (più l'oggetto è lontano più gli assi saranno paralleli).

La percezione è legata imprescindibilmente al *ciclocorpo*, influenzata dunque da una specifica posizione (punto di vista) e dalla relazione con il movimento effettuato durante il percorso ma è soprattutto il risultato di una *percezione cinestetica*, cioè generata “attraverso la sensibilità delle articolazioni, dei muscoli, dei tendini e delle ossa”²⁴.

Con questa precisazione analizziamo il racconto di un tragitto in bicicletta o più in generale di uno scenario visivo e sensoriale (audio-video). Per ricreare il più verosimilmente possibile la percezione dell'osservatore, la vista non è sufficiente: l'*escamotage* più accessibile per permettere all'utente di rivivere quell'esperienza è riportarlo in condizione di movimento, quello stesso movimento espresso dall'osservatore originario. Una testimonianza significativa può essere quella di Luca Vitone, artista visivo italiano, che nella mostra “Berlin 192010”²⁵ ospitata dalla Galleria de' Foscherari racconta una personale interpretazione del cambiamento di Berlino avvenuto dopo la caduta del muro, attraverso un suggestivo confronto di due immagini registrate personalmente durante due rispettive visite: la prima corrisponde ad un soggiorno estivo avvenuto nel 1985, sotto la Repubblica di Weimar, la seconda è datata 1996 quando l'artista tornò nella città per una borsa di studio.

La resa del confronto è ottenuta accostando opere e disegni di George Grosz, che inquadrano il fervore artistico e politico della città tra la fine degli anni Dieci e gli inizi dei Trenta, e oggetti (mappe, finestre, bandiere, rimandi simbolici) frutto di una personale riflessione di Vitone, dettata dal cambiamento registrato nella sua memoria. Citiamo questa esposizione perché tra le opere esibite c'è “una giostra di biciclette da cui, pedalando, si può vedere un video che racconta in soggettiva l'attraversamento della ex-Berlino orientale da nord a sud soffermandosi sui

23 L'estensione è data dalla sovrapposizione dei campi visivi monoculari, per cui avremo un campo visivo orizzontale di 180°, di cui 120° centrali di perfetto accavallamento e due zone falciiformi temporali di circa 30° che rimangono di pertinenza di ogni singolo occhio.

24 M. Hachen, *Scienza della visione*, Apogeo, Milano, 2007, p. 20.

25 L. Vitone, *Berlin 192010*, Galleria de' Foscherari, Bologna, 31 ottobre 2015- 19 febbraio 2016.

dettagli del cambiamento”²⁶.

Nel video il soggetto che riprende è fuori campo ma si capisce perfettamente che si tratta di un utente in bicicletta, perché la velocità della sequenza visiva e l'altezza del punto di vista lo suggeriscono. Il visitatore della mostra può quindi salire sulla giostra e pedalare mentre osserva il video, il che apre una sfumatura di percezioni inedite e permette una ricezione del testo in perfetta simbiosi con l'intento dell'artista (seppur nell'atto del girare l'utente si trovi per buona parte dell'esperienza “di spalle” rispetto alla scena girata). Bastano i pochi attimi in cui la visione del video è simultanea al pedalare e al punto di vista distaccato da terra per investire il visitatore dello stesso coinvolgimento sinestetico provato da Luca Vitone nella circostanza passata, l'artista suggerisce un'inquadratura riproponendo le stesse condizioni di osservazione (*punto di vista e ritmo*).

Concludiamo dicendo che il punto di vista è sempre collegato ad un osservatore che può essere più o meno attivo durante la fruizione di uno spazio, nel caso citato l'artista è un'*assistente partecipante*²⁷, cioè un osservatore incarnato in un attore che non guarda solo la scena ma vi partecipa attivamente scegliendo di filmare e dunque inquadrare una porzione di spazio privilegiata. In questo modo egli investe lo spazio di significati generati dalla modalità espressiva in cui presenta l'esperienza, restituisce il percorso come un processo.

1.3 In bicicletta nello spazio urbano

I percorsi in bicicletta sono a tutti gli effetti dei processi di trasformazione, soprattutto quando non hanno una metà specifica, quando nascono dalla volontà stessa di percorrere e lasciarsi attrarre dagli stimoli spaziali. Questo tipo di *aspettualizzazione spaziale*, che in semiotica generativa significa “la messa in opera, nel momento della *discorsivizzazione*, di un dispositivo di categorie

26 LUCA VITONE - BERLIN 192010 (2015) – Galleria de' Foscherari. [online] Disponibile a: <<http://www.defoscherari.com/mostre-galleria-arte-de-foscherari-bologna/luca-vitone-berlin-192010-opening-sabato-31-ottobre-ore-1800>> [Ultimo accesso 23 Novembre 2015].

27 Per un approfondimento sulle tipologie di *osservatore* cfr. J. Fontanille, *Les espace subjectives. Introduction à la sémiotique de l'observateur*, Hachette, Paris, 1989, trad.it. parz., *L'osservatore come soggetto enunciativo*, in Fabbri, Marrone, 2001.

aspettuali che rivelano la presenza implicita di un attante osservatore”²⁸, è un progressivo crearsi dello spazio in relazione ad un soggetto che lo coglie e lo restituisce ad un altro osservatore. L'esempio trattato illumina questo concetto sotto molti aspetti e consente di proseguire l'indagine.

Ci sono alcuni casi in cui “lo spostarsi dell'osservatore si manifesterà come movimento degli oggetti immobili”²⁹ cosa che normalmente accade quando si guarda dal finestrino di un treno o di un'automobile, ma ci sono anche situazioni in cui il soggetto percepisce lo spostamento di altre figure del paesaggio, specie se il movimento è lento e la percezione è sveglia. Questo succede in bicicletta, quando l'utente osservatore si muove nello spazio urbano denso di variabili e componenti che interagiscono autonomamente con lo spazio. Oggetti immobili e mobili intercettano la sensibilità del *ciclocorpo*, con una sostanziale differenza: nel contesto cittadino questo fatto prescinde dalla volontà del soggetto, perché la capacità di moto può essere attivata in qualsiasi momento anche da un elemento immobile (o fermo) mentre in luoghi deserti o disabitati la percezione di ogni micro-movimento sensibile può diventare una scelta consapevole.

Un accostamento di immagini così intenso non esisterebbe se mancasse la *sinestesia* tipica dell'andare in bicicletta, si vedrebbero spazi inesplorati ma si perderebbe il modo inesplorato di percorrerli. Immagini e percezioni visive incollate, tramite il ritmo stesso del moto, ai profumi e ai rumori dell'ambiente già vissuto, ci impongono di scegliere una direzione alternativa a quella consueta o consigliata.

Dalla precedente analisi evinciamo che il ritmo incessante del pedalare pare generare un *pensiero attivo*, scandito proprio dal tipo di moto, e che “se un piede dopo l'altro è così facile disegnare la culla per un pensiero stanco e ripiegato su se stesso, nel movimento sul pedale c'è qualcosa che tende a sventare questa possibilità”³⁰ ed è in questa combinazione perfetta che iniziano la scoperta e la pratica dello spazio con le relative negoziazioni richieste dall'individuo.

28 A.J.Greimas, J.Courtés, *Sémiotique. Dictionnaire raisonné de la théorie du langage*, Hachette, Paris, 1979, trad.it, P. Fabbri (a c. di), *Semiotica, Dizionario ragionato della teoria del linguaggio*, Bruno Mondadori, Milano, 2007, p. 37.

29 J. Lotman, B. Uspenskij, *op. cit.*, p. 210.

30 C. Mascarello, *Tracce di un pensiero immaginifico*, in *op.cit.*, p. 89.

Quando parliamo di spazio e indaghiamo i significati che esso può indurre o avanzare come proposte nei confronti del soggetto che lo pratica, ci interroghiamo sulle dinamiche attraverso cui l'ambiente circostante parla di chi lo vive prima che di se stesso e ci riferiamo sicuramente alla definizione che Greimas diede per identificare gli obiettivi della semiotica dello spazio:

Tutto si svolge come se l'oggetto della semiotica topologica fosse duplice, come se il suo oggetto fosse definibile contemporaneamente come iscrizione della società nello spazio e come lettura di questa società attraverso lo spazio³¹.

Dunque se lo spazio, agendo sul piano dell'espressione, condiziona la ricezione di un messaggio, è a sua volta condizionato dal piano del contenuto, da ciò che accade al suo interno e dalle tipologie di fruizione: possiamo dire che la relazione in questione è duplice e biunivoca, lo spazio condiziona l'individuo ma l'individuo ne veicola la percezione.

In primo luogo lo spazio *identifica, comunica* e dunque *significa*³², e si sovrappone attraverso un sistema di *limiti, soglie* e convenzioni al *mondo naturale*³³, inteso come il tutto che ci circonda. Ci suggerisce comportamenti che non sono altro che inviti, *frontiere porose* continuamente modificabili che delimitano spazi o percorsi altrettanto arbitrari. Spazio e soggetto si *interdefiniscono*³⁴.

Può infatti succedere che non siano gli spazi a indicare un comportamento all'utente che li vive ma sia quest'ultimo a portarsi sul piano dell'espressione, articolando gli spazi in base al contenuto e al messaggio che intende ricevere. Si può parlare di *reversibilità*³⁵ dei due piani del linguaggio nel senso che i

31 A.J. Greimas, *Semiotique et sciences sociales*, Seuil, Paris, 1976, trad. it. *Semiotica e scienze sociali*, Centro Scientifico Editore, Torino, 1991, p. 129

32 Cfr. A. Giannitrapani, *Introduzione alla semiotica dello spazio*, Carocci editore, Roma, 2013, p. 16.

33 Cfr. A.J. Greimas, *Du sense*, Seuil, Paris, 1970, trad.it. *Del senso*, Bombiani, Milano, 1974.

34 Cfr. (tra gli altri) D. Bertrand, J.F. Bordron, *Bilan provisoire du séminaire «Espace et signification, I» (2008-2009)*, in “Nouveaux Actes Sémiotique”, prépublications du séminaire, 2008-2009: “Sémiotique de l'espace. Espace et signification”
<<http://revues.unilim.fr/nas/document.php>>.

35 G. Marrone, *Dieci testi per uno studio semiotico della città. Appunti, osservazioni, proposte*, in “Versus”, 109-111, 2010, pp.11-46.

comportamenti dei fruitori possono porsi come elementi espressivi e veicolare altri significati: se un utente in bicicletta decide di spingersi in un luogo non praticato, non raggiungibile attraverso piste ciclabili o sentieri ordinari, sta indicando l'esistenza di un luogo e una modalità di attraversamento che molto probabilmente verrà seguita da altri utenti. È la persona stessa, con la relativa pratica di fruizione, a indicare l'esistenza del luogo e quindi ad agire sul piano dell'espressione con proposte di senso. Sono frequenti le occasioni in cui la bicicletta diventa protagonista di veri e propri percorsi da autodidatti, lontani da piste ciclabili, o strutturati tramite soluzioni di *intermodalità*, cioè attraverso l'utilizzo combinato di più mezzi di trasporto e nello specifico della bicicletta in accoppiata con il treno, la metropolitana, gli autobus, la nave, l'aereo o altri collegamenti pubblici. In questo modo si sperimentano altri contesti (o co-testi) e li si strutturano imponendo un piano dell'espressione che potrebbe essere significativo per altri utenti, non solo ad esempio per gli appassionati di cicloturismo ma per tutti coloro che scelgono la mobilità dolce per gli spostamenti quotidiani.

Il modo in cui fruiamo gli spazi è dunque dettato dalle nostre esigenze, sono gli individui che formano e deformano lo spazio e la sua struttura in relazione alle loro condizioni momentanee.

Se consideriamo *lo spazio come testo*³⁶, dovremo presupporre che oltre a trasmettere messaggi, contenere dati e informazioni sull'*enunciatore* e sull'*enunciataro* (rispettivamente *mittente* e *destinatario* del discorso testuale), esso sarà necessariamente delimitato e frammentato da forme di sottolineatura e chiusura che ci indicano percorsi, usi e tematiche di zona, divieti e permessi, corsie speciali, passaggi e direzioni di marcia. Ci sarà dunque un *enunciato* (un messaggio) veicolato da uno o più *enunciatori urbani* che si rivolgono ad uno o più destinatari, con delle proposte di senso, *marche dell'enunciazione*³⁷ istituzionale che identificano quello spazio come oggetto di pratiche urbane.

L'arbitrarietà tipica di chi va in bicicletta è spiegata dal fatto che non esiste una

36 Cfr. G. Marrone, *Corpi sociali*, Einaudi, Torino, 2001.

37 Cfr. D. Mangano, *Città: istruzioni per l'uso. Testo urbano e segnali stradali*, in G. Marrone, I. Pezzini (a c. di), *Linguaggi della città*, Meltemi, Roma, 2008.

ragione assoluta per cui proponiamo determinate convenzioni, certo è che esse ci aiutano a capire e fruire lo spazio nel rispetto degli altri utenti, con annessi comportamenti sociali da seguire e sono dunque necessarie al fine di raggiungere la completa condivisione degli spazi. Le piste ciclabili ad esempio sono frammenti di territorio in cui è legittimato il transito dei soli veicoli a pedali, il che comporta una maggiore serenità da parte dei conducenti e degli altri utenti cittadini che li inseriscono astrattamente all'interno di limiti prestabiliti. I limiti sono quindi importanti all'interno di uno spazio perché contribuiscono a creare delle *significazioni*, ovvero essi marcano delle differenze o relazioni e indicano percorsi preferenziali rispetto ad altri, ne suggeriscono il senso e la funzione. Tra i concetti di *limite* e di *soglia* sussiste però una differenza sostanziale: il limite è quella barriera che assolve una funzione *demarcativa*³⁸ distinguendo ad esempio un “dentro” da un “fuori” mentre la soglia svolge una funzione *segmentativa*, ovvero scandisce e segnala la differenza di funzioni all'interno di uno spazio senza imporre un reale punto di rottura. Andando in bicicletta possiamo incontrare *limiti* spaziali molto forti (transenne, isole spartitraffico, cancelli, muri, edifici e barriere architettoniche varie) oppure *soglie* (marciapiedi, corsie sopraelevate, dislivelli) che demarcano gli spazi percorsi, ma entrambi possono essere modificati e negoziati dal fruitore (su un marciapiede possiamo salire anche in bicicletta, un dislivello può essere affrontato rallentando il moto, un ostacolo può essere schivato e un cancello può essere aperto). Ci sono inoltre *soglie* di carattere puramente visivo, segnaletiche o particolari tracciati, che richiamano le convenzioni comuni e si appellano alle consuete pratiche di senso proprie di ogni società (il semaforo rosso impone lo stop, le strisce continue indicano il divieto di sorpasso, quelle tratteggiate lo permettono, le corsie suddividono i sensi di marcia, le strisce pedonali delimitano uno spazio preferenziale per i pedoni). Se caliamo queste riflessioni su uno spostamento in bicicletta all'interno della città, comprendiamo come tali proposte di senso siano negoziabili e leggibili proprio come un testo interpretato dal lettore.

38 Per la distinzione tra *funzione demarcativa* e *funzione segmentativa* cfr. C. Zilberberg, *Seuils, limites, valeurs*, in *On the Borderlines of Semiotics*, Acta Semiotica Sennica II, Oylä-Vuoksi, Imatra, 1993, trad.it, *Soglie, limiti, valori*, in Fabbri, Marrone (a c. di), 2001.

Il piano dell'espressione contiene elementi significanti che facilitano la comprensione del contenuto ma lascia libero sfogo al soggetto che, facendolo proprio, ne modifica la comprensione.

Quando non si rispetta un semaforo rosso oppure si attraversano le strisce pedonali in bicicletta, si percorrono marciapiedi riservati ad altri utenti, si invertono sensi di marcia, oltrepassano transenne e paracarri, si varcano limiti, o meglio, li si trasforma in soglie, si operano delle vere e proprie modifiche sulla struttura dominante. Questi sono solo alcuni degli elementi che contraddistinguono una *pratica libera* dello spazio, che a volte sottintende la negazione di regole proposte da chi redige il piano urbanistico o una *violazione* del senso comune e dunque prevede la giusta consapevolezza da parte dell'utente in bicicletta, che andrà incontro a divieti e situazioni di pericolo.

Il ciclista può circolare tralasciando queste demarcazioni, soglie e limiti non sono infatti “concetti fissi e aprioristicamente dati ma termini che si definiscono a partire da una relazione reciproca”³⁹; la bicicletta ci rende capaci di attraversare limiti e soglie decidendo arbitrariamente quali soglie sono limiti e quali limiti sono soglie, cioè propende per una trasformazione libera e indipendente delle funzionalità degli spazi. Quando il ciclista interviene sul territorio modificandone le *marche di enunciazione* compie un processo di *profanazione come eliminazione di una separazione*⁴⁰. Egli spesso vuole intendere i segnali spaziali come pretesti trasfigurati: le strisce pedonali sono un esempio, sappiamo di dover fare attenzione (siamo più sospettosi) ma conserviamo l'attitudine a relazionarci con gli altri utenti della strada e sfruttiamo quel segnale per tutelarci dai veicoli pesanti o per deviare il percorso.

I cittadini tendono a *ri rinunciare*⁴¹ costantemente il tessuto urbano nel momento stesso in cui lo attraversano, cioè a negoziare limiti, soglie, percorsi e tragitti a seconda del fine per cui si trovano in quel determinato spazio o porzione di esso.

39 A. Giannitrapani, *op. cit.*, p. 27.

40 Per una trattazione critica su questi argomenti cfr. P. Fabbri, *Profanazioni*, in N. Dusi, G. Marrone (a c. di), *Destini del sacro*, Meltemi, Roma, 2008.

41 Cfr. M. De Certeau, *L'invention du quotidien. Arts du faire*, Gallimard, Paris, 1990, trad. it. *L'invenzione del quotidiano*, Edizioni Lavoro, Roma, 2001.

Si tratta di una vera e propria *appropriazione di luoghi*⁴² governata dai fruitori che costantemente conferiscono senso allo spazio, confermando o a volte cambiando i suoi vettori significanti.

La decisione è lecita nella misura in cui le enunciazioni demarcative nascono da effettivi bisogni di chi vive lo spazio e devono fornire chiavi di lettura efficaci per poter essere prese in considerazione e rispettate. Infatti, come sostiene Hammad, “non è sufficiente produrre una segmentazione su uno spazio, per quanto controllata e formale, perché essa sia pertinente. La sua pertinenza dipende dal regime di significazione che cerchiamo di circoscrivere attraverso le manipolazioni sull’espressione”⁴³.

Vere e proprie pratiche di *risemantizzazione* dello spazio accompagnano dunque l'utilizzo arbitrario dei luoghi (dei testi) per usi consueti o inconsueti, e molto spesso sostituiscono le *semantizzazioni* originali (come accade ad esempio quando un percorso ciclabile non previsto dal piano urbanistico diventa una pista ciclabile, perché l'Amministrazione Comunale accoglie le proposte di senso dei cittadini e le trasforma in ufficiali). Gli *enunciatari* diventano *enunciatori* e dunque cambiano il loro *ruolo attanziale*.

È evidente che una condotta sregolata nelle nuove prospettive mondiali in tema di mobilità dolce non è ammissibile, ma la presente analisi intende confrontare l'attitudine generale e primordiale dell'uomo in bicicletta, quella che esisteva prima delle piste ciclabili e delle zone a traffico limitato, quando la bicicletta era associata al viaggio, all'esplorazione di terreni non urbanizzati, all'assenza di limiti spaziali, con il contesto urbano odierno per evincerne una relazione di trasformazione reciproca.

1.3.1 Il percorso fisico e narrativo

Per quanto riguarda i percorsi che si possono compiere in bicicletta, prevediamo uno spostamento all'interno di uno spazio dato da una serie di *disgiunzioni*

42 *Ibidem*.

43 M. Hammad, *Dei percorsi: tra manifestazioni non verbali e metalinguaggio semiotico*, in Marrone, Pezzini (a c. di), 2008, p. 100.

parziali a cui susseguono delle *coniunzioni parziali*, fino a raggiungere il traguardo, cioè la *coniunzione totale*. Questo alternarsi di relazioni spazio-soggetto rappresenta un susseguirsi di diversi stati emotivi, percettivi e di trasformazioni che inscrivono il movimento del soggetto in una *narrazione*, che si costruisce mentalmente e spazialmente. La successione spazio temporale all'interno nella narrazione rappresenta la variazione di spazio e le conseguenti variazioni multi-sensoriali.

Il movimento suppone la presenza di un soggetto, dotato di una competenza (essere in bicicletta), “che con il suo campo percettivo regola e distribuisce i rapporti tra le cose che gli si presentano di fronte”⁴⁴. Un percorso è dunque una successione ordinata di tappe in cui si verifica una narrazione che prima di tutto è percezione; la finalità di tale percorso condiziona anche l'atteggiamento del soggetto e il tipo di resoconto che entrerà nella nostra memoria.

Ragionando sul piano della narrazione, il soggetto che scandisce e compie le tappe dello *schema narrativo canonico*⁴⁵, inizia con una fase detta di *manipolazione* in cui il luogo propone un compromesso, ad esempio l'assenza di infrastrutture definite o la presenza di limiti e soglie significanti, e procede con la fase di competenza in cui la bicicletta assume il ruolo *attanziale* di *aiutante*, ponendo il soggetto nella condizione di poter attraversare luoghi altrimenti ostili. Durante la terza fase, ovvero la *performance*, il *ciclocorpo* (formato da soggetto e aiutante) deve fronteggiare e relazionarsi con lo spazio stesso: è questo il momento più ricco dell'esperienza sensoriale in questione. Il soggetto dotato di una competenza, grazie al mezzo che conduce, cerca di sfruttarla maggiormente raccogliendo gli stimoli dal territorio e lasciandosi coinvolgere da un turbine *sinestetico*.

Il momento della *performance* prevede anche *soggetti-oggetti antagonisti* (non parliamo di attori perché consideriamo il ruolo svolto dagli elementi e non la loro

44 A. Giannitrapani, *op. cit.*, p.82.

45 Lo *schema narrativo canonico* è dato dalla successione di quattro fasi distinte in cui sono coinvolti diversi *attanti*: *manipolazione* (o *contratto*), *competenza*, *performance*, *sanzione*. Cfr. A.J.Greimas, J. Courtés, *Sémiotique. Dictionnaire raisonné de la théorie du langage*, Paris, Hachette, 1979, trad.it. P. Fabbri (a c. di), *Semiotica. Dizionario ragionato della teoria del linguaggio*, Uscher, Firenze, 1986, voce “Narrativo (schema -)”.

natura) e un *oggetto di valore* da raggiungere, che può essere una meta (quando ad esempio decidiamo di premiarci dopo un tragitto con la visita ad un luogo d'arte o panoramico) oppure l'esperienza stessa del transito. Il viaggio in bicicletta può anche essere il fine ultimo dello schema narrativo.

L'*anti-soggetto* ovvero in generale tutti gli impedimenti alla riuscita del percorso, o meglio al raggiungimento dell'oggetto di valore, vanno valutati a seconda del contesto: all'interno del tessuto urbano ci sono più ostacoli fisici come i pedoni o gli arredi urbani, i semafori, i sensi di marcia, gli altri mezzi di trasporto, al contrario in uno spazio vacuo o non urbanizzato avremo molti meno limiti di natura fisica ma altrettanti deterrenti di carattere sensoriale. L'oscurità, le condizioni atmosferiche, l'assenza di segnaletiche e illuminazioni influenzano la disposizione d'animo del soggetto attraversante e possono svolgere ruoli di antitesi alla *performance*. Una volta raggiunta la meta si culmina il processo narrativo con la sanzione finale e dunque il soggetto ritorna nella sua dimensione consueta e porta con sé l'oggetto di valore che, ripetiamo, può essere l'esperienza di un luogo o l'esperienza stessa del viaggio.

“Se osservato a un livello astratto, lo spazio può quindi assumere diversi *ruoli attanziali*, rivelandosi ora come un oggetto di valore (...), ora un aiutante (...), ora un destinante e così via”⁴⁶.

Le distinzioni spaziali che abbiamo riportato sul piano dell'espressione possono a volte traslare sul piano del contenuto, dove invece abbiamo verificato esserci l'esperienza, così da riuscire a segmentare ogni singolo viaggio in tanti *frame* narrativi quanti sono *i limiti* o gli impedimenti incontrati. Avremo una *data narratività* nel contesto urbano che cambierà quando la bicicletta e il suo possessore usciranno da tale contesto o quando verranno interrotti al suo interno, si verificherà un taglio della sequenza narrativa che verrà percepito anche sul piano del contenuto. Gli elementi che frammentano la visione e la percezione all'interno della città sono esponenzialmente maggiori rispetto a quelli presunti in aperta campagna, in uno spazio libero oppure in orari notturni, quando la maggior parte delle attività cittadine e degli utenti in transito si assentano. Le strade libere

46 A. Giannitrapani, *op. cit.*, p. 38.

dal traffico, le piazze vuote, le luci notturne, sono ciò che spesso rende una “bicicletata” piacevole ed intima, rilassante e capace di liberare la mente dai pensieri per concentrarsi sull'equilibrio del proprio corpo, del proprio *ciclocorpo*.

La narrazione in questo specifico caso è nettamente più *fluida*, una visione continua che può essere restituita dal moto in zone periferiche o naturalisticamente attrattive.

In effetti è proprio a questa modalità che tende il soggetto in bicicletta quando, profanando lo spazio ed eliminando le barriere di senso, si avvicina alla conoscenza del luogo e calza su di esso personali strutture. La profanazione di spazi chiusi o la modifica delle *marche enunciazionali* sono l'esempio in cui il ciclista si trova a “lisciare” uno spazio *striato* come quello urbano mentre la sacralizzazione di spazi aperti, viceversa, rappresenta l'applicazione di “striature” agli spazi *lisci* per natura. Si verifica una naturale tensione alla libera fruizione, alla sperimentazione.

Negli *spazi striati*, ordinati, segmentati e dai contorni definiti, le profanazioni sono più evidenti e numerose, ma altrettanto interessanti sono le proposte che si manifestano all'interno di *spazi lisci* ovvero continui, confusi, variabili e spesso teatro dell'improvvisazione⁴⁷.

È chiaro che alcuni spazi, maggiormente definiti a priori come la cornice cittadina, consentono al fruitore di calarsi nel contesto leggibile e significativa con atteggiamento passivo o profanatorio con interessanti risvolti sul grado di appropriazione del luogo. Ci sono però spazi identificabili come *vacui* o molto spesso come *nonluoghi*⁴⁸, che non hanno caratteristiche di senso predefinite e dunque inducono una fruizione libera e attiva, altrettanto intrigante.

In questi spazi la *narratività*⁴⁹, cioè la successione di stati e trasformazioni comune a tutti i testi, risulta complessa e la ricezione del messaggio, con conseguente metamorfosi visiva, è dettata dal grado di predisposizione del fruitore

47 Per la distinzione tra *liscio* e *striato* cfr. G. Deleuze, F. Guattari, *Mille Plateaux. Capitalisme e schizophrénie*, Minuit, Paris, 1980, trad.it. G. Passerone, M. Carboni (a c. di), *Mille piani – capitalismo e schizofrenia*, Castelvechi Editore, 20103, pp. 564-593.

48 Per una trattazione approfondita del concetto di *nonluogo* cfr. M. Augè, *Non-lieux, Seuil, Paris, 1992*, trad.it. *Nonluoghi*, Elèuthera, Milano, 1993.

49 Per la definizione di *programma narrativo* cfr. A. Giannitrapani, *op. cit.*, p. 147.

e dal suo coinvolgimento.

Per aver accesso a determinati luoghi dobbiamo considerare la bicicletta come un vero tramite per la *competenza*, in quanto consente al soggetto attraversamenti che a piedi, ad esempio, non sarebbero possibili o quantomeno probabili.

1.3.2 Finalità, attitudine psicologica e percezione

Acquisita la competenza chiamiamo in causa l'attitudine della psiche e la finalità del percorso in bicicletta, verificando le diverse conseguenze generate sul piano dell'esperienza narrativa sensibile.

Se usiamo la bicicletta per muoverci all'interno di luoghi *prescritti*, la finalità non sarà andare in bicicletta ma raggiungere la destinazione con quel mezzo, mettendo in moto un atteggiamento che chiameremo *ricerca*⁵⁰. Se invece il ciclo-visitatore decide di compiere il tragitto in un luogo permissivo, ovvero libero nei suoi percorsi, e la narrazione è concentrata sul movimento stesso con predisposizione favorevole agli impulsi spaziali, il soggetto si pone nella condizione di *passeggiata*, contraddistinta da un "volere senza oggetto".

La passeggiata-scoperta è composta da una successione di visioni e di sensazioni che si accumulano una dopo l'altra, in cui quelle che precedono hanno un effetto su quelle che seguono: ogni porzione percorsa è preparatoria per la sezione successiva⁵¹.

La tipologia di passeggiata che consideriamo è differente però dalla consueta "camminata agevole fatta per svago o passatempo"⁵² perché diverso è il percorso che si compie e il risultato della scoperta: se attraversiamo un luogo selvaggio in bicicletta assumiamo una velocità che predispone ad accogliere lo spazio, i suoi ostacoli e le sue arterie preferenziali, siamo attenti e protesi verso il contesto, più aderenti al luogo, fisicamente. Una passeggiata può far perdere e divagare il pensiero ma la bicicletta lo riporta al territorio tramite una certa aderenza e un

50 Per una corretta distinzione tra *ricerca* e *passeggiata* cfr. A.J. Greimas, *Maupassant. La sémiotique du texte: exercices pratiques*, Seuil, Paris, 1976, trad. it. *Maupassant. Esercizi di semiotica del testo*, Centro Scientifico Editore, Torino, 1995.

51 *Ivi*, p. 113.

52 "Passeggiata." Def. 1. *Dizionario on line*, Corriere della Sera, 2015.

notevole agio psichico, dunque si palesa l'esatta via di mezzo tra un tragitto a piedi e uno in macchina.

La creazione di uno stato psichico libero è anche dettata dalla capacità che questo mezzo possiede di creare sicurezza e grandiosità. La velocità e l'agilità, che assume il *ciclocorpo*, consentono al *rider* di vedere lontani i pericoli, di sentirsi sempre in grado di evitarli o fuggirli, di essere concentrato sullo spazio e non sulla sensazione di divieto avanzata da luoghi ameni o notturni, poco frequentati o dal tessuto sociale incerto. Proprio in questi luoghi spicca l'efficacia della bicicletta. Alcuni contesti sono irraggiungibili con l'automobile, perché recintati, alberati o nascosti; a piedi d'altra parte non è consigliabile vagare per i quartieri sub-urbani abbandonati o spenti di notte, le zone industriali, i parchi, le strette vie di periferia o i cortili segreti del centro storico non sono confortevoli per un pedone da solo.

Con la bicicletta invece possiamo farlo e siamo indipendenti nella scelta. Una donna può rincasare la sera da sola, un bambino può andare a scuola per lunghi tragitti non accompagnato, un qualsiasi soggetto può decidere di attraversare un luogo inconsueto, da solo e in bicicletta. Il senso di protezione che il mezzo regala al corpo in questa circostanza è da ritenersi un altro momento iniziatico, magico e apparentemente inspiegabile. A pensarci bene infatti, un oggetto esile e instabile con un corpo più pesante al di sopra è soggetto a notevoli pericoli, contando anche l'assenza di barriere fisiche tra il conducente e la strada. Una macchina garantisce un abitacolo abbastanza sicuro contro gli urti di media portata, la stabilità del veicolo è inoltre basata su quattro ruote motrici e l'andatura è modificabile. In bicicletta non si è effettivamente sicuri ma ci si sente tali. Questa sensazione ha delle ripercussioni notevoli sulla curiosità dell'individuo, che si spinge verso luoghi a piedi non valutabili, non vere e proprie destinazioni abituali. Questi luoghi sono cercati ma ancor più trovati, attraversati senza preoccupazioni e scoperti proprio in quel tragitto che altrimenti sarebbe solo una distanza dalla meta, da attraversare il più velocemente possibile. La bicicletta è una fedele compagna ed è sufficientemente rapida da permettere azzardi nella scoperta e il godimento dell'informe. Con i sensi acutizzati, si attraversano luoghi privi di tracce umane alla ricerca di esse e, continuamente sospesi tra l'apparenza e la

sensazione, si metabolizza l'esperienza dell'attraversamento prima ancora dello scopo per cui lo si è compiuto. È ogni volta un viaggio nel tempo, o nello spazio a questo punto.

La sensibilità e la percezione di una persona in bicicletta, come più volte sottolineato, sono aumentate forse proprio perché lo stacco dal terreno induce una presa di posizione nei confronti dello spazio e dei pensieri che fino a quell'istante attanagliavano il nostro inconscio. Tutt'a un tratto gli affaticamenti lasciano spazio all'ascolto della forza di gravità, che magicamente non accompagna verso il fondo ma verso *l'altrove*. La sella si trova ad una distanza dal suolo “salva, quasi, da una pesantezza affaticante”⁵³ e la percezione dello spazio cambia così come la modalità di fruizione.

La relazione tra la psiche e l'ambiente, in bicicletta, è maggiormente visibile nel contesto l'urbano, perché questo ha in sé delle sfaccettature nette e marcate che, insieme alla viabilità, giocano un ruolo fondamentale.

Pedalare in uno spazio *vacuo*, invece, significa decidere se fruirlo in totale libertà, abbandonandosi alle dinamiche del luogo, oppure se imporgli dei percorsi e proseguire servendosi di precise categorie di senso che ci aiutano a personalizzare lo spazio.

Tuttavia se è noto che gli spazi lisci, così come li abbiamo descritti, permettono continue ri-attribuzioni e favoriscono un'attitudine libera, è altrettanto vero che spesso assumono connotazioni negative perché emarginati, sprovvisti di illuminazione o di segnaletica. La bicicletta ci permette di trasformare questa perturbazione in fascino e spinge l'utente verso una fruizione orgogliosa e sicura, spiegabile con la velocità raggiungibile, con la possibilità di illuminare con i fanali il luogo prossimo, di schivare un ostacolo o di soffermarsi in presenza di esso.

Grazie alle potenzialità fisiche e allo stacco psichico raggiunto, il passaggio della bicicletta non lascia traccia indelebile in questi territori ma lascia la traccia di cura, si verifica uno scambio osmotico reso possibile dall'equilibrio tra abbandono e volontà, tra stupore e consapevolezza. In questo scambio cresce la facoltà di adattamento all'*informe* e poco a poco si abbandona ogni forma di resistenza per

53 Ivi. p. 90

giungere al vero godimento.

In questo modo il *ciclocorpo* impara a fronteggiare le amnesie urbane a respirarne ed assimilarne le forme e le rappresentazioni, impara a perdersi, che è la condizione necessaria:

Perdersi significa imparare ad apprendere lo spazio (...); dobbiamo essere pronti a smarrirci per rigenerarci psichicamente, e riabituarci a tracciare direzioni variabili nel carattere indefinito dei luoghi dimenticati e vuoti⁵⁴.

Ed è proprio in questa condizione, in questo *gironzolare* declinato nella versione ciclista, che si instaura l'equilibrio tra psiche e contesto. Lo stesso equilibrio che presuppone il moto viene trasposto verso l'esterno, il contesto circostante entra in un rapporto di reciprocità con il soggetto. Lo smarrimento presuppone la ricerca di tracce e indizi appartenenti ad un luogo informe.

L'unione tra l'informe psichico e quello territoriale genera un magico *straniamento* che permette di vivere lo stesso territorio in molte misure differenti. Siamo a tutti gli effetti straniati ed attenti, con una netta dominanza di stupore, ma allo stesso tempo privi di pre-concetti e pre-nozioni, siamo liberi nell'apprendimento e nella scoperta. Una disposizione della psiche verso il territorio ed i suoi stimoli che vengono restituiti immediatamente sotto forma di impressioni e preferenze.

1.4 Noi, nomadi in bicicletta

A questo punto della riflessione possiamo affermare che “la persona, la bicicletta e l'ambiente hanno una forza particolare che si esprime al meglio nel concetto di *nomadismo*, nel senso del vero smarrimento nel luogo dell'informe”⁵⁵. Nomadismo si è detto, “la più intensa modalità di itinerare per luoghi informi”⁵⁶, un approccio vitale che per natura comporta il movimento nello spazio e identifica un soggetto che si inserisce nell'imprevedibilità dell'informe, lo percorre e trova la

54 C. Mascarello, *Nomadi su due ruote*, Inedito concesso dall'autore, 2015, p.5.

55 *Ibid.*

56 *Ivi*, p.7.

sua dimensione nel *liscio*, nell'assenza di striature che costringono i luoghi in forme e funzioni, “lo espande in tutte le direzioni, ne amplia i confini perché non riesce a considerarli come delimitazioni, e li sposta in una continua e incessante opera di corrosione nei limitrofi paesaggi striati”⁵⁷.

In questa modalità spazio e soggetto arrivano al punto di formazione reciproca, il *ciclocorpo* nomade forma lo spazio non meno di quanto lo spazio formi lui⁵⁸.

Anche quando non si raggiunge la completa assenza di strutture e segnali, l'individuo protende verso la pratica nomade, che scavalca persino le barriere di senso che la segnaletica stradale impone. Quando si è in bicicletta lo spazio è liscio, non ha limiti ma soglie e confini temporanei, “la bicicletta non necessita di apposite infrastrutture per circolare, e anzi consente di trasformare liberamente e di rivedere indefinitamente la fruizione e la funzionalità degli spazi”⁵⁹ che diventano quindi lisci anche quando sono striati per definizione.

Inoltre la natura incerta di alcuni luoghi risveglia la capacità di adattamento dell'individuo e sfocia paradossalmente in una crescita esponenziale della memoria di essi, perché si percepisce una quantità di dettagli non comune a tutte le tipologie di moto.

I luoghi *incerti* sono particolarmente attraenti per il ciclista urbano, essi sono infatti “spazi in un certo senso di libertà proprio perché non istituzionalizzati, deviano tra usi che non si lasciano irrigimentare e sono spesso vissuti in primo luogo da individui anch'essi non incanalati in una visione normativa”⁶⁰.

La modalità preferita in questi spazi è quella esplorativa, l'inclinazione della psiche è favorevole alla scoperta e alla manipolazione del percorso, i luoghi in cui le infrastrutture sono limitate o assenti si relazionano in modo interessante con quelli limitrofi *iper-urbanizzati*, permettendone il respiro e la vacuità. Proprio quest'essenza incerta si addice al movimento generato da una persona in bicicletta, in equilibrio tramite il corpo sulle due ruote motrici, spinta solo dalla sua forza fisica e dalla volontà di lasciarsi trapassare da questo informe, appropriandosene

57 *Ibid.*

58 Cfr. Deleuze, F. Guattari, *op.cit.*

59 *Ivi*, p. 93.

60 A. Giannitrapani, *op. cit.*, p. 80.

letteralmente.

Il parallelismo tra il contesto urbano e quello non urbano, guardato dalla sella di una bicicletta, è interessante perché accentua l'esistenza dell'uno grazie all'altro, testimoniando la correlazione molto stretta tra il testo e il co-testo e la possibilità di rendere permeabili e porosi i confini di questi due spazi che vengono percepiti come un *continuum*. La permeabilità e l'osmosi tra spazio urbano e non urbano è una delle caratteristiche più affascinanti, conferite all'insieme dalla bicicletta; l'esperienza ciclabile è infatti, generalmente, immaginata come assenza di freni e convenzioni, come un'esperienza liberatoria e libera al tempo stesso.

Ricordiamo a tal proposito le parole di Marc Augè: “ Il sogno del ciclista è quello di identificarsi, sulla terra, con il pesce nell'acqua o con l'uccello nel cielo, anche se deve confrontarsi con i limiti dello spazio”.⁶¹

Quella che il ciclista rincorre è un'utopia di fruizione dello spazio, uno spazio che egli conosce e ri-conosce allontanandosi dalle dinamiche di abbandono passivo agli altri elementi che lo abitano e nel sogno di poterci convivere con estrema libertà. Il primo impedimento a questo libero fluire nasce dalla suddivisione urbanistica in aree destinate al transito pedonale, al transito in bicicletta e al trasporto motorizzato, applicata in tutte le città in cui esiste un'industria del trasporto. La bicicletta è un'invenzione funzionale che garantisce la massima efficienza, una velocità rispettosa dell'uomo che cammina e persino dell'automobile, che seppur contemporanea e non competitiva è stata assunta come vincitrice in una lotta per il dominio degli spazi, una lotta che la bicicletta non ha mai voluto sostenere. “La bicicletta è il modo inventato per dare il massimo grado di libertà a tutti e il massimo della democrazia a una città”⁶², non nasce dunque per dominare le altre forme di spostamento ma per dialogare con esse apprendendone le regole per una pacifica convivenza.

“Era un'idea geniale, ma qualcuno ha trovato immediatamente il modo di metterla dentro una riserva per handicappati: piste ciclabili si chiamano”⁶³ una restrizione

61 M. Augè, *Éloge de la bicyclette*, Paris, Édition Payot & Rivages, 2008, trad.it. *Il bello della bicicletta*, Torino, Bollati Boringhieri, 2009, p. 62.

62 F. La Cecla (a c. di), *Per una critica delle automobili*, in I. Illich, *Energie et équité*, Paris, Seuil, 1973, trad.it. *Elogio della bicicletta*, Torino, Bollati Boringhieri, 2006, p. 91.

63 *Ibidem*.

che allontana la bicicletta dal suo sogno di gloria e alla quale corrono ai ripari solo alcune città, che sembrano essersi accorte del grave limite imposto.

Alcune città come ad esempio quelle tedesche, che vantano complessivamente 40.000 km di piste ciclabili urbane⁶⁴, le corsie sono disposte accanto a quelle pedonali, sopraelevate su marciapiedi larghi e con una segnaletica non netta sostituita da una differenza nella pavimentazione. I percorsi sono suddivisi e consigliati, ma entrambi possono subire delle variazioni sensibili. Interessante è il comportamento che ne deriva, ovvero una sorta di deterrenza all'arroganza che solitamente ciclista e pedone sfoderano sulle proprie corsie preferenziali, un atteggiamento insicuro e tollerante proprio perché non è definito il vero campo di azione.

Questo è garantito dalla cura delle infrastrutture e dalla segnaletica efficiente, la possibilità di raggiungere più o meno tutte le corte-medie distanze in bicicletta, senza dover uscire dal proprio percorso, è persino aggraziata dalla sua completa fusione con il paesaggio urbano e naturale. Ecco una soluzione alla volontà di nomadismo che invade il viandante in bicicletta, laddove le barriere sono limiti pesanti e non soglie sinuose. L'esigenza di muoversi su e tramite percorsi agiati ed integrati con il contesto è un aspetto da comprendere per regolare la vertiginosa crescita che questo mezzo sta registrando nella nostra società, assecondando la naturale predisposizione a cui la bicicletta induce il suo guidatore.

64 Cfr. D. Marani, Germania in bicicletta, Ediciclo editore, 2010.

CAPITOLO II

STORIA DELLA SOCIETÀ IN BICICLETTA

Partendo da un punto di vista storico e poi semiotico, con una prospettiva universale e intima allo stesso tempo, iniziamo l'indagine di un rapporto così naturale da produrre un denso insieme di significati. La bicicletta ha interrotto il fluire fenomenologico della storia umana insidiandosi silenziosa nell'esistenza delle persone, nell'evolversi del pensiero e nelle più grandi conquiste del pianeta. La bicicletta ha ispirato opere d'arte, imprese impossibili, ha rappresentato un ruolo, ha reso accessibile e coinvolgente lo spostamento, ha recitato in molti dei più celebri film e documentari, ha rappresentato una classe sociale, un veicolo di riscatto e talvolta anche un semplice oggetto.

Ripercorrere le principali fasi storiche della bicicletta, dalla sua invenzione ai giorni nostri, significa prima di tutto comprendere l'origine del legame oggetto della nostra ricerca ed analizzarne gli effetti sulla società in cui ha preso forma.

Nelle pagine seguenti vedremo nello specifico come la bicicletta e il ciclismo siano stati lo specchio di una nazione e delle sue infinite trasformazioni storiche. Grazie a questo mezzo rievocheremo leggende e immagini del passato che serviranno a spiegare meglio la condizione odierna, la continua attrazione esercitata dalla bicicletta sull'immaginario collettivo “e la sua intima relazione con il paesaggio e con la storia”⁶⁵.

⁶⁵ J. Foot, *Pedalare! A History of Italian Cycling*, RCS Libri, Milano, 2011, trad. it. N. Stabilini (a c. di), *Pedalare! La grande avventura del ciclismo italiano*, Rizzoli, Milano, 2011, p. 12.

2.1 Evoluzione del legame

Oltre alla celebre *Laufmaschine* o *Draisienne*⁶⁶, così chiamata in onore del proprio inventore, è doveroso citare alcune tappe fondamentali nella storia e nella scoperta di questo magico oggetto. Approfondiremo gli aspetti più significativi nell'evoluzione della bicicletta, soffermandoci maggiormente sui miglioramenti della forma e della funzione, per verificare quanto essi siano intrisi di storia dell'uomo, quanto la crescita tecnologica e componentistica sia andata di pari passo all'evoluzione del senso e del ruolo che la bicicletta ha assunto per la società globale⁶⁷.

Del resto, da un punto di vista specificamente semiotico, discutere la questione della relazione tra forma e funzione, tra estetica e strumentalità implica innanzitutto aver chiaro quali effettivamente siano i ruoli degli oggetti e in che modo le forme di quegli oggetti contribuiscano a significarne tali ruoli⁶⁸.

La prima bicicletta nella storia fu quella inventata dal barone Karl Von Drais, un ex studente di matematica, nel 1817. Egli realizzò un prototipo che assomigliava più ad un cavallo a dondolo con le ruote che ad una bicicletta, era infatti formato da due ruote da carrozza in legno allineate e congiunte tramite una panca su cui ci si sedeva a cavalcioni, spingendo il biciclo con i piedi. La *draisina*, come venne chiamata in onore del suo inventore, non aveva ancora i pedali, dunque non era ancora un mezzo di trasporto ma aveva in grembo una nuova capacità dell'uomo: tenersi in equilibrio *sterzando*.

Fu così dimostrata un'ipotesi azzardata per l'epoca che destò grande stupore ed esercitò un notevole fascino attrattivo, nonostante la macchina fosse piuttosto

66 C. Abate, *Modalità indigena*, in L. Parolin (a c. di), *Pedale dunque sono. Pensieri e filosofia su due ruote*, Venezia, Ediciclo, 2014, p.18.

67 Per l'approfondimento dei momenti storici analizzati e delle innovazioni citate cfr. G. Pozzo, A. Maccarana, *La macchina perfetta. Teoria, pratica e storie della bicicletta*, Milano, Il Saggiatore, 2010; R. Penn, *It's All About the Bike*, Particular Books, 2010, trad.it. *Ciò che conta è la bicicletta. La ricerca della felicità su due ruote*, Ponte alle grazie, Milano, 2011; C. Dufour, J. Durry, *Piccola enciclopedia della bicicletta*, Milano, Rizzoli, 2002.

68 E. Landowski, G. Marrone (a c. di), *La società degli oggetti. Problemi di interoggettività*, Meltemi, Roma, 2002, p.11.

costosa e pesante. Lo scopo della *draisina* era far procedere l'individuo a grande velocità rendendo il cammino molto leggero, veloce e poco faticoso. Un punto di partenza per l'evoluzione della forma che giungerà al culmine proprio quando, mezzo secolo più tardi, vennero aggiunti i pedali alla ruota.

Intorno al 1860 Ernst Michaux inventò un sistema di appoggio collegato al mozzo della ruota anteriore. L'idea dei pedali balenò proprio in quel momento, quando il piede si avvicinò alla ruota. La pressione sui pedali, infatti, permette la gestione del movimento e la sua ciclicità alimenta un moto tra i più funzionali finora scoperti.

Il *velocipede* dei fratelli Pierre ed Ernst Michaux era fatto di ferro battuto e legno, non era ottimale dal punto di vista materico ma aveva sancito lo sfruttamento della forza meccanica più ottimale. “Dal punto di vista fisiologico, la resa dei nostri muscoli è massima quando essi operano in modo ciclico rilassandosi per un periodo sei volte più lungo di quello in cui lavorano. (...)Perciò l'azione della pedalata si accorda quasi alla perfezione con il rapporto ottimale tra ristoro e lavoro muscolare”⁶⁹ ed è quindi sostenuta la tesi della massima efficienza della propulsione umana in bicicletta. La pedalata riporta a livello ciclico il rapporto tra la pausa e il moto.

Il *velocipede* si diffuse rapidamente in tutta la Francia, poi nel Belgio, in Europa e negli Stati Uniti, un mezzo al quale progressivamente venne aumentato il diametro della ruota anteriore per rispondere alla richiesta di maggiore velocità. Questo mezzo era molto difficile da guidare, tanto da necessitare veri e propri corsi di addestramento che raggiunsero un buon livello nel 1869, quando nacque il primo *Gymnacyclidium*⁷⁰ sulla Broadway a New York.

Come si evince dall'etimologia della parola stessa⁷¹, la bicicletta è figlia di due ruote, disposte in linea a formare un *bicycle*, parola che apparve per la prima volta in un brevetto inglese dello stesso anno.

69 R. Penn, *op. cit.*, pp. 103-104

70 “Nell'aprile del 1869 i fratelli Pearsall aprirono il 'Primo Gymnacyclidium, ovvero la Grande accademia del velocipede' sulla Broadway a New York”, R. Penn, *op. cit.*, p. 61.

71 “Bicicletta”, dim. dal fr. “Bicycle”, comp. di “bi” e “cycle”, dal gr. “kýklos “ trad. ciclo, cerchio, Cfr. *Il Nuovo Zingarelli: vocabolario della lingua italiana, 11. ed., s.v. “biciclo”*.

In Inghilterra⁷² la bicicletta trovò le condizioni ideali per il suo sviluppo e divenne prerogativa di alcuni territori a seconda della componente in cui si specializzavano. Nel 1855 James Starley, assunse la direzione di una fabbrica di macchina per cucire e, dopo un suggerimento del collega Rouler Turner tornato da Parigi con un modello di *velocipede* di Michaux, nel 1870 mise appunto il modello *Ariel*. Il primo biciclo inglese realizzato in ferro anticipò di più di trent'anni la più esaustiva *Rover Safety Bicycle* che la Starley brevettò nel 1885⁷³. *Ariel* fu il capostipite di una generazione di *high-wheeler* o *ordinary*, formati da due ruote di dimensioni differenti, quella anteriore motrice e nettamente più grande della posteriore, che invece serviva solo a mantenere l'equilibrio.

Nel 1871, per dimostrare l'efficacia e le potenzialità del biciclo, Starley e Hillman (l'altro inventore di *Ariel*) pedalavano da Londra a Coventry consumando 155 chilometri in un giorno, sulle strade dell'epoca⁷⁴.

Le caratteristiche di *Ariel* rimasero costanti nell'evolversi del biciclo: il telaio in tubolare d'acciaio, i cuscinetti migliorati⁷⁵, lo sterzo con perno centrale, i freni, la copertura dei cerchi in gomma piena e le pedivelle scanalate divennero caratteristiche standard. Starley inoltre fu il primo a comprendere le potenzialità della ruota "tensionata" per bicicletta che "funzionava decentemente grazie alla possibilità di regolare la tensione dei singoli raggi"⁷⁶. Questa ruota sostituì una volta per tutte quella di legno, cambiando per sempre la bicicletta. Nel 1874 Starley raggiunse il culmine del suo genio, brevettando la prima ruota a raggi tangenti. La differenza rispetto alla "raggiatura radiale" è che l'incrocio dei raggi offre maggiore stabilità e resistenza alla ruota. Da quel momento quasi tutte le biciclette furono costruite con "raggiatura tangenziale"⁷⁷.

72 A Coventry riprese l'industria della bicicletta dopo il primo momento di gloria francese.

73 L'industria e l'innovazione di James Starley vennero prolungate dal nipote John Kemp Starley, padre della *Rover Safety Bicycle* del 1885. Cfr. C. Sidwells, *Il manuale completo della bicicletta*, Milano, Mondadori Electa, 2004.

74 *Ivi*, p. 155.

75 Il primo brevetto francese di cuscinetto a sfera risale al 3 agosto del 1869 e fu depositato da Jules Suriray, un meccanico parigino, che montò questi cuscinetti sulla bicicletta vincitrice della prima corsa Parigi-Rouen nel novembre di quell'anno. Per approfondire il funzionamento del cuscinetto a sfera cfr. L. Caligaris, S. Fava, C. Tomasello (a cura di), *Manuale di meccanica*, Milano, Hoepli, 2005.

76 R. Penn, *op. cit.*, p. 157.

77 Cfr. F. Boninsegna, *La bicicletta. Evoluzione – Meccanica – Accessori – Manutenzione –*

La ruota anteriore divenne sempre più grande, perché si era convinti che allungare il rapporto (e dunque aumentare il diametro della ruota) fosse il modo più semplice per aumentare la velocità. La ruota del modello *high wheeler* più venduto aveva un diametro di un metro e mezzo, con tutta la propria assurdità. *Ariel* o il *grande bi*⁷⁸ fu per lo più un simbolo, un pezzo unico nell'evoluzione della bicicletta proprio perché la sua *usabilità*⁷⁹ era pericolante. Non poteva essere utilizzato da tutti e divenne oggetto di scherno in molte scenette e rappresentazioni teatrali dell'epoca.

Per tutto il decennio successivo le dimensioni della ruota continuarono a crescere, fino a quando il pedale venne collegato alla ruota posteriore per mezzo di una catena⁸⁰.

L'ultimo decennio dell'Ottocento, e in generale la fine del secolo, ha rappresentato per la bicicletta un periodo di grande fermento. Grandi innovazioni tecnologiche e sociali si sono aggiunte a quelle culturali rendendo omaggio al progresso e alla scoperta. Sono gli anni che vedono i primi collegamenti telefonici internazionali⁸¹, le prime Olimpiadi⁸², la scoperta dell'uranio e della radioattività⁸³, sono gli anni della sociologia di Durkheim⁸⁴, gli anni in cui nasce la cinematografia⁸⁵, ma soprattutto sono gli anni della bicicletta. In questo repentino cambio di secolo si succedono tutte le tappe fondamentali nella realizzazione formale di questo oggetto e nella conseguente costruzione simbolica all'interno della società che lo

Modelli, Milano, Hoepli, 1990.

78 C. Dufour, *op.cit.*, p.72.

79 Per approfondire il concetto di *usability* cfr. D. A. Norman, *La caffettiera del masochista*, Firenze, Giunti, 1980.

80 Per arrivare alla forma sicura e funzionale che immaginiamo oggi, sono stati decisivi due brevetti: nel 1879 H.J. Lawson introdusse un biciclo con trasmissione a catena sulla ruota posteriore che chiamò "Bicyclette" e nel 1880 Hans Renold depositò il brevetto per la catena d'acciaio a rulli, riducendo l'usura della catena e aumentando l'efficienza della trasmissione.

81 Cfr. C. S. Fischer, *Storia sociale del telefono. America in linea (1876-1940)*, Torino, UTET Università, 1994.

82 Le prime Olimpiadi dell'era moderna si svolsero ad Atene nel 1896. Cfr. B. P. Boschesi, *Olimpiadi: da Atene a Seul*, Milano, Editrice Piccoli, 1988.

83 Nel 1896 il fisico francese Antoine Henri Becquerel scopre la radioattività naturale dell'uranio. Cfr. S. Clark, *Universo*, Bari, Dedalo, 2012. p. 27.

84 Émile Durkheim fondò la famosa rivista "L'année sociologique" nel 1896. Cfr. (tra gli altri) M. Rosati, A. Santambrogio (a c. di), *Émile Durkheim: contributi ad una rilettura critica*, Roma, Meltemi, 2002.

85 Il 28 dicembre 1895 sia ha la prima proiezione pubblica a pagamento. Cfr. P. Bertetto (a. c. di), *Introduzione alla storia del cinema. Autori, film, correnti*, Torino, UTET Università, 2012.

ricevette. La bicicletta raccolse tutte le innovazioni tecnologiche e materiali fin dal principio, svolgendo quasi “un compito di tecnomorfismo, ove la parola è da prendere alla lettera: dare forma (plastico spaziale) ai procedimenti tecnologici di quel medesimo periodo storico”⁸⁶.

2.1.1 Libertà ed emancipazione in bicicletta

La struttura essenziale della bicicletta è molto semplice ma nella forma che tutti noi conosciamo intervengono le storie delle singole componenti, autonome e allo stesso tempo complici nell'evoluzione dell'insieme. Un incastro perfetto di forme, tecnologie e storie individuali, di processi, di lavorazioni e di uomini leggendari. Uomini provenienti da diverse branche della scienza, *operatori culturali* di una scoperta che è stata così eloquente proprio grazie alla moltitudine degli approcci singoli, che hanno posto le basi per la circolazione di un'idea. Dunque la bicicletta è un insieme di intuizioni che hanno portato alla creazione di un simbolo, di un significato universale. Autori e inventori consapevoli che “ben difficilmente un'invenzione, una scoperta, un'innovazione (...) sarà il frutto esclusivo del 'genio' individuale, o che è lo stesso, ben difficilmente apparirà isolata, priva di echi e di corrispondenze, di omologie”⁸⁷.

L'obiettivo finale era assemblare elementi per creare una macchina che sfruttasse la propulsione umana e l'equilibrio come uniche variabili del movimento. Un mezzo di trasporto efficiente che divenne il progetto a cui si dedicarono tutte le forze e i cervelli a disposizione.

La prima bicicletta con telaio a losanga⁸⁸ fu la *Rover Safety Bicycle*, costruita nel 1885 da John Kemp Starley che, dopo aver lavorato per qualche anno a Coventry con lo zio James, lanciò sul mercato una bicicletta con ruote di ugual grandezza e

86 R. Barilli, *Scienza della cultura e fenomenologia degli stili*, Bologna, Bononia University Press, 2007, p. 42. R. Barilli parla di *tecnomorfismo* riferendosi al compito che spetta alle arti visive.

87 *Ivi*, p. 71.

88 Il *telaio a losanga* è il migliore nell'assolvimento di tali funzioni, la geometria composta da due triangoli con un lato in comune, ricorda quella della *travatura a sette elementi*, configurazione assodata in ingegneria perché particolarmente rigida e resistente alle deformazioni. Da quando venne introdotto sul mercato il modello *safety*, tutti i telai avevano la medesima forma a losanga.

trasmissione a catena su ruota posteriore, un mezzo molto più sicuro dei precedenti bicikli, high wheeler o ordinary, tandem e tricikli, che vennero immediatamente eliminati dalla concorrenza in quanto caricature di quella che ormai venne assunta come forma definitiva.

I primi modelli di quegli anni si chiamavano tutti *safety* e ciò spinge a pensare che il fine di ogni miglioramento fosse aumentare la sicurezza del mezzo. Più stabili e sicure divennero anche più veloci rendendo ormai ridicola la grande ruota del biciclo. Cominciarono a registrarsi le prime vittorie a bordo di queste biciclette e nel 1889 il 90% del mercato era coperto dalle straordinarie macchine a pedali⁸⁹.

L'epiteto *safety* evidenzia anche la sua principale differenza rispetto al prototipo di biciclo precedente, essa garantiva una maggiore sicurezza e accessibilità del mezzo, che finalmente poté venire incontro alle esigenze di tutte le componenti sociali del *fin de siècle* e diventare un oggetto democratico e popolare. Per la prima volta donne, uomini, anziani e bambini potevano sfruttare la nuova invenzione senza particolari capacità fisiche, l'avvento della bicicletta sicura annientò le barriere materiali e sociali allora esistenti e permise l'aleggiare di nuovi valori e ambizioni personali a cui gli individui non seppero resistere.

Tutto era pronto, con l'arrivo della *Rover Safety Bicycle* il mondo ebbe finalmente a disposizione una bicicletta. I pedali erano collegati alla ruota posteriore con trasmissione a catena, la ruota anteriore insieme allo sterzo davano la direzione. Divenne istintivo raggiungere l'equilibrio in bicicletta e fu dunque quello il *momento iniziatico* nell'infanzia della scoperta.

Le biciclette cominciarono ad essere prodotte sulla base del sistema di montaggio, un modello che verrà ampiamente promosso dall'industria automobilistica di poco successiva⁹⁰, e sulla divisione tra fase progettuale e fase produttiva, con una relativa specializzazione nelle singole componenti, che permise l'evolversi della ricerca e la standardizzazione di quei brevetti stimati perfetti. Si ritiene che nel

89 Alla fine del decennio la J. K. Starley & Co. assunse il nome di Rover Cycle Company Ltd, che divenne la più grande fabbrica di biciclette di Coventry, all'epoca epicentro della diffusione. Cfr. *Ivi*, p.39.

90 Esempio fu il caso di Henry Ford che dal 1908 applicò i principi del Taylorismo nel sistema industriale della Ford Motor Company, la più importante società produttrice di automobili nel primo Novecento e ancora oggi leader del settore negli Stati Uniti e nel mondo. Cfr. M. Vitta, *Il progetto della bellezza. Il design fra arte e tecnica, 1851-2001*, Torino, Einaudi, 2001.

1890 i ciclisti fossero circa 150.000 e che il costo di una bicicletta fosse più o meno pari al reddito annuo di un operaio. Velocemente il costo cominciò a diminuire perché aumentarono le capacità produttive, le innovazioni e i miglioramenti progettuali, la bicicletta si diffuse a macchia d'olio e le fabbriche specializzate in componenti si moltiplicarono, molte di esse addirittura convertirono la produzione precedente per adattarsi alla “nuova regina”⁹¹. Basti pensare che un terzo di tutti i brevetti registrati negli Stati Uniti alla fine dell'Ottocento ebbe a che fare con le biciclette⁹².

È importante sottolineare come fin dal primo prototipo di bicicletta tutti i fabbricanti producessero un modello da donna e questo fu uno dei motivi per cui il mezzo assunse a pieno titolo il significato di *libertà* ed *emancipazione*⁹³. Libertà di muoversi liberamente nello spazio, libertà di accorciare le distanze autonomamente, ma anche libertà di classe, di sesso e libertà individuale. Non c'era un motivo per cui la bicicletta dovesse avere un target specifico, un tipo particolare di uomo o di donna, essa era pronta per migliorare la vita di chiunque.

A questo proposito è doveroso citare la storia leggendaria di Annie "Londonderry" Kopchovsky, che “non era un'attivista né una benestante cosmopolita, ma diventò un simbolo della libertà femminile perché fu la prima donna a fare il giro del mondo in bicicletta, sfidando le proprie difficoltà economiche e i pregiudizi altrui”⁹⁴. Non aveva due delle caratteristiche che corrispondono all'immaginario della donna ciclista di oggi, ovvero non era un'attivista e non era una borghese. Era una giovane signora ebrea, aveva una ventina d'anni quando, nel giugno del 1894, compì il suo viaggio da Boston alla Cina, passando per Parigi, Gerusalemme e Singapore, superando le calunnie e l'incredulità degli uomini dell'epoca. Era sposata con un ebreo ortodosso, aveva tre figli e le sue umilissime origini non avrebbero presunto un simile approccio sovversivo, liberatorio di una classe, di un'ideologia. Annie voleva modificare la sua biografia per raggiungere

91 Cfr. *La reine bicyclette. Histoire des Français à vélo*, Laurent Védrine, documentario, 2013.

92 R. Penn, *op. cit.*, p. 9.

93 La bicicletta coincise con l'avvento del *movimento femminista* e fu spesso considerato strumento per la rivoluzione culturale. Cfr. P. Zheutlin, *Il giro del mondo in bicicletta. La straordinaria avventura di una donna alla conquista della libertà*, Elliot, 2015.

94 P. Zheutlin, *Il giro del mondo in bicicletta. La straordinaria avventura di una donna alla conquista della libertà*, Milano, Elliot, 2011, Quarta di copertina.

un obiettivo: la felicità in bicicletta. *Londonderry* infatti non fu il suo cognome anagrafico, bensì il marchio della *Londonderry Lithia Spring Water Company* che decise di sponsorizzare il suo viaggio, un nome che Annie attaccò con una targa alla bicicletta che l'avrebbe accompagnata nel lungo percorso. “Non volevo trascorrere tutta la vita a casa, con un nuovo bambino sotto il grembiule ogni anno”⁹⁵ ripeteva Mrs. *Londonderry*, che vedeva nella bicicletta uno strumento per dare sfogo alla sete di fama e conoscenza di cui era grande fautrice.

Il 25 giugno del 1894 si presentò alla cerimonia di accoglienza a Boston con una lunga gonna nera, una giacca di sartoria e una camicetta con il colletto a righe, “arrivò in una carrozza accompagnata da un'amica, Mrs. Ober-Townw, e da Mr. J.O.Tubbs, capo della sezione locale di un circolo femminile, la Women's Christian Temperance Union”⁹⁶. Da quel giorno, per oltre un anno, suo marito e i suoi tre figli piccoli, non la videro tornare. Quella di Annie *Londonderry* era una scommessa, una prova “che non si limitava alla resistenza fisica e alla determinazione mentale, ma coinvolgeva anche la sua capacità di badare a se stessa nel mondo”⁹⁷. In premio c'erano cinquemila dollari.

Da Boston arrivò fino in Cina, passando per New York, Chicago, Parigi, Gerusalemme, Singapore, adattandosi alle condizioni climatiche, salendo su treni e navi a vapore, dando prova di resistenza e di inventiva. Superò difficoltà pratiche e giudizi morali, per affermare il suo nuovo ruolo.

Viaggiando trovò il piacere di andare in bicicletta e sentì lo sforzo fisico ricompensare quello morale, attraversò e visse la morfologia del territorio al pari del suo animo. Salite e discese materiali furono la metafora di un processo di trasformazione interiore.

Durante i suoi passaggi Annie *Londonderry* raccolse l'approvazione della gente e negli sguardi ammirevoli trovò la forza per continuare quel viaggio.

Quando arrivò a Marsiglia, nel 1895, entrò in contatto con una cultura e con un pubblico del quale non conosceva le aspettative. La folla la accolse acclamando e inneggiando l'arrivo di una donna che stava compiendo un gesto eroico fino ad

95 *Ivi*, p. 24.

96 *Ivi*, p. 14.

97 *Ivi*, p. 17.

allora appartenente alle imprese possibili per il sesso maschile. “Tuttavia la verità, che la gente di Marsiglia ignorava, era che la giovane ciclista di Boston aveva un nome irlandese, in effetti si chiamava Annie Cohen Kopchovsky (moglie di Simon 'Max' Kopchovsky), ed era una donna ebrea, lavoratrice e madre di tre bambini di cinque, tre e due anni”⁹⁸.

I pregiudizi non la fermarono, anzi divennero motivo per affrontare giorno dopo giorno quella sfida, che avrebbe sancito l'inizio di una nuova era per le donne in bicicletta. Dopo il suo ritorno a Boston, quindici mesi dopo la partenza, Annie si trasferì a New York con la famiglia. Qui, firmandosi "la nuova donna"⁹⁹ scrisse una serie di storie e reportage per il *New York World*¹⁰⁰.

Non dimentichiamo che questo appellativo le arrivò grazie ad una bicicletta, che ancora una volta si confermò una *macchina della libertà*.

Il materiale fotografico e cronachistico originale raccolto da Peter Zheutlin per elaborare il suo romanzo attinge al vero senza costringerlo ai fatti storici più di quanto sia necessario alla narrazione di un significato particolare, assunto dalla bicicletta e dalla donna che la rese un motivo esistenziale.

Il lungo viaggio di Annie *Londonderry* può essere paragonato al suo percorso di crescita personale, contraddistinto da una grande determinazione che la portarono a spingersi nell'ignoto, godendo di quella sensazione che non avrebbe altrimenti conosciuto. Annie non aveva paura in bicicletta e di questo ne è testimone una nota che probabilmente inviò ad Arthur Brisbane, lo storico giornalista del *New York World*: “Mr. Brisbane, non ho paura. Mi assumerò il rischio, vostra Mrs. Kopchovsky”.

Emerge qui l'idea che, a determinate condizioni, l'andare in bicicletta possa essere non solo un divertimento e uno 'sport', (...), ma anche una forma di *askesis* e meditazione, la quale (...) ci conduce non al record personale o al cannibalismo agonistico, ma a un risultato assai più profondo e moralmente più ricco: la conquista – e la costituzione – del proprio sé. Un sé il più possibile consapevole, sovrano, libero e felice.¹⁰¹

98 *Ivi*, p. 11.

99 *Ivi*, p. 220.

100Cfr. *The New Woman: Annie “Londonderry” Kopchovsky*, Gillian K. Willman, documentario, 2013.

101G. Gurisatti, *L'arte di essere felici in sella ad una bici*, in in L. Parolin (a c. di), *Op.cit.*, p. 69.

Il persistere invariato della forma è uno degli aspetti che ritroviamo più spesso nella nostra analisi, un carattere comune che spiega anche la confidenza progressiva che l'individuo ha sviluppato nei confronti della bicicletta. Quel senso innato di “saper andare in bicicletta”, quella sensazione di equilibrio congenito a cui sembriamo portati ha però avuto una fase di rodaggio. Il nostro sapere è stato il frutto di un periodo in cui la società ha potuto adattarsi alla forma e capirne le possibili migliorie da effettuare per renderla universalmente adottabile. Questo processo di progressiva accettazione di una novità ha visto il *sacrificarsi di una generazione* “non tanto per mancanza di talento intrinseco (...), quanto per mancanza di circostanze esterne favorevoli, o anche perché i padri hanno posto in tavola tali e tante innovazioni, che non è possibile controbattere (...)”¹⁰².

Ma il sacrificio è valso a vincere le ragioni esterne e, dopo quel periodo di transizione, la bicicletta è stata inglobata nelle scoperte dell'umanità e la sua conoscenza è stata tramandata di generazione in generazione.

La riflessione sul mutamento della funzione e sul completamento della forma non può che additare precisi momenti storici in cui la gloria delle scoperte ha reso la bicicletta protagonista di un'autentica *rivelazione*. È questo il messaggio più dirompente che si diffonde ormai da più di un secolo: “una rivelazione può manifestarsi in tutta la sua potenza anche attraverso un oggetto che sembrerebbe di nessun conto e che, al contrario, racchiude in sé i segreti di una macchina praticamente perfetta”¹⁰³.

2.2 *Il persistere invariato dell'essenza. La ricerca della felicità su due ruote*

Il titolo di questo paragrafo è tratto dal romanzo di Robert Penn, più volte citato in questa ricerca. La motivazione è racchiusa nelle sue parole, che esprimono gloriosamente lo spirito con cui leggeremo le storie di chi ha cercato la felicità su due ruote e riprendono le riflessioni introduttive sull'essenza magica che ha

102R. Barilli, *op. cit.*, p.77.

103R. Sironi, *La macchina del tempo non ha il motore!*, Brescia, Cavinato Editore, 2015, p. 11.

permesso alla bicicletta di allearsi con ogni individuo la cavalchi:

Se vi è capitato di sperimentare un momento di estasi o di libertà su una bicicletta; se vi è capitato di fuggire dalla tristezza al ritmo di due ruote mulinanti, o di sentire la speranza rinascere pedalando sulla cima di un'altura con la fronte imperlata dalla rugiada della fatica; se vi è capitato di chiedervi, gettandovi in picchiata come uccelli giù per una lunga discesa in bicicletta, se il mondo si fosse fermato; se vi è capitato, anche solo una volta, di stare seduti su una bicicletta con il cuore che cantava e la sensazione di essere un comune mortale in contatto con gli dèi, allora voi e io condividiamo qualcosa di fondamentale¹⁰⁴.

Questa è una storia di cui tutti hanno fatto parte, almeno una volta. È la storia di un mezzo che inspiegabilmente, con una forma semplice e pressoché medesima dal giorno della sua invenzione, ha significato qualcosa di intenso per ognuno di noi e il suo “muoversi” ciclico ha dato speranza, libertà, coraggio, stima, successo, possibilità, ma ha lasciato integra la sua essenza, il suo apporto nella longeva relazione con l'uomo è sempre stato cospicuo. Dunque non solo Robert Penn ha qualcosa in comune con la maggior parte di noi, è l'essenza dell'uomo a condividere qualcosa con l'essenza della bicicletta.

La bicicletta si è certamente evoluta di pari passo alla tecnologia, incorporando chip satellitari, ammortizzatori idraulici, leghe metalliche ultraleggere e resistenti, accessori confortevoli, stili eclettici e contemporanei, diventato scomponibile, adattabile, complessificandosi e paradossalmente semplificandosi, ha subito molte trasformazioni e conosciuto molti inventori illuminati. Tuttavia fin dal modello capostipite, di cui ancora non abbiamo accertato la paternità, la forma della bicicletta non è importante quanto la sua essenza. Un'essenza che non è mai mutata. È da sempre un sinonimo di indipendenza, equilibrio, rinascita, oggi è anche entrata, o tornata, nell'immaginario del progresso. E poi c'è un significato che appartiene prima di tutti all'immaginario comune, il primo significato che attribuiamo alla bicicletta è *libertà*. Non solo. La prima immagine che scatta nella nostra mente quando pensiamo a figurare il senso di libertà, tendenzialmente, è la

104R. Penn, *It's All About the Bike*, Particular Books, 2010, trad.it. *Ciò che conta è la bicicletta*.

La ricerca della felicità su due ruote, Ponte alle grazie, Milano, 2011, p. 23.

bicicletta. Queste due parole, sono anche immagini reciproche.

L'analisi del legame tra uomo e bicicletta riguarda in egual misura ogni sua manifestazione, che si tratti di intramontabili miti del ciclismo mondiale, di instancabili viaggiatori, di donne rivoluzionarie, di soggetti famosi o di persone qualunque. La bicicletta rende omaggio “agli eroi e agli anteroi del pedale che hanno ridato credibilità alla 'nobile signora'. A coloro che per passione compiono viaggi straordinari e alla gente semplice che, invece, spinge sui pedali dei riscio per sopravvivere”¹⁰⁵. Rende omaggio a tutti coloro che cercano la felicità sulle sue spalle.

2.2.1 *L'età eroica*

I miglioramenti registrati tra il 1900 e il 1930 provenivano tendenzialmente dal cicloturismo mentre il mondo delle corse spostò l'attenzione sul valore dell'uomo piuttosto che sulla forma della bicicletta che egli guidava. Il valore umano doveva spiccare nelle gare sportive più del mezzo che aveva permesso di raggiungere quelle nuove brezze di libertà.

Con l'inizio della diffusione di massa della bicicletta, nei primi anni del Novecento, essa diventò una fedele compagna di vita per intere masse di popolazione. Nel lavoro, nel tempo libero e nella ricerca di nuove prospettive. In alcune situazioni ha rappresentato e rappresenta tutt'oggi un trampolino per l'emancipazione sociale, così come è stato anche per quei giovani che, all'inizio del XX secolo, pensarono di riscattarsi attraverso il ciclismo sportivo.

Giovani che decisero di afferrare al volo l'occasione per cambiare la propria vita.

Se pensiamo alle prime gare ciclistiche nazionali internazionali, al *Tour de France* e al *Giro d'Italia*, pensiamo a figure leggendarie, a eroi delle competizioni che hanno unito e diviso l'Italia in molte occasioni. Tuttavia è anche opportuno precisare le origini di questo consenso popolare e capire che cosa abbia innescato un nuovo approccio alla bicicletta: guardare a tutti gli individui che hanno trovato

105C. Marthaler, *L'insostenibile leggerezza della bicicletta*, Venezia, Ediciclo, p.8.

una via di fuga personale e che, oltre all'agonismo, hanno intravisto nella bicicletta un modello di vita, un punto d'incontro tra la salute del corpo e quella spirituale.

Sembra che tutto sia iniziato nel 1903, quando George Abran diede il via alla prima *Parigi-Lione*, la prima delle sei tappe del primo *Tour de France*, aprendo in questo modo un nuovo capitolo del ciclismo internazionale¹⁰⁶. Era l'inizio di una nuova epoca delle distanze, un lungo processo di crescita e diffusione che ha introdotto la bicicletta nella quotidianità delle persone, nei loro spostamenti e nei loro viaggi, nei loro sogni di gloria e negli affetti più cari.

Tuttavia la storia delle competizioni ciclistiche su strada e su pista ha origini più antiche e la data citata rappresenta soltanto uno di quei momenti catartici in cui la popolarità disegna una tacca sulla linea del tempo, pur non essendo necessariamente corretta la collocazione temporale della scoperta.

La prima gara infatti sembra essersi svolta nel 1868¹⁰⁷, a Saint Cloud vicino a Parigi, anche se sono noti casi di corse con *draisina* già nel 1829, ma ben più importante fu “la prima grande gara su strada, 'da città a città', (...) vinta dallo stesso James Moore il 7 novembre del 1869”¹⁰⁸.

Da quel momento cominciarono a comparire altre tratte su quel modello, come la *Bordeaux-Parigi* (1891), la *Parigi-Roubaix* (1896), il *Giro di Lombardia* (1909) di poco successivo a quel momento, il 1903, da cui il *Tour de France*, il *Giro d'Italia* (1909), il *Giro della Svizzera* (1933) e le altre corse agonistiche a tappe con classifica videro spuntare soggetti leggendari come Fausto Coppi e Eddy Merckx¹⁰⁹, grande esempi di stile, ma anche Gino Bartali e altri miti nazionali.

Le corse ciclistiche erano un momento di grande corralità, in cui le folle si riunivano e sostenevano i loro eletti con un supporto della stampa, e più tardi della

106Cfr. (tra gli altri) C. Dufour, *op. cit.*, p. 23.

107R. Penn, *op. cit.*, p.104.

108James Moore vinse anche la gara del 1868. *Ivi*, p. 52.

109Eddy Merckx, fu ciclista professionista dal 1965 al 1978, si aggiudicò moltissimi record e l'appellativo di migliore stradista belga di sempre. Dal 1969 al 1974 vinse per cinque volte di fila il Tour de France, un traguardo condiviso con Jacques Anquetil, Bernard Hinault e Miguel Indurain. Cfr. *Sessant'anni da cannibale*, in “La gazzetta dello sport”, Archivio storico, <http://archiviostorico.gazzetta.it/2005/giugno/11/Sessant_anni_cannibale_sw_0_050611385.shtml>, 11 giugno 2005 (ultima cons. 18.12.15).

pubblicità, mai registrato prima.

Fin dalle origini infatti le competizioni sono state sponsorizzate e finanziate da privati e società che avevano compreso quanto la bicicletta potesse essere un potente lasciapassare mediatico.

A fine Ottocento nacquero i primi club¹¹⁰ poi le Federazioni da cui spesso provenne la richiesta di organizzare competizioni su strada per trovare la visibilità desiderata.

All'inizio del Novecento non esisteva una suddivisione tra il ciclismo di strada e quello su pista. Poi queste due discipline cominciarono a distinguersi e a rivolgersi a destinatari diversi: le *gare su pista* erano competizioni di velocità e si correvano all'interno dei *Velodromi*, partecipate da un pubblico di settore, le *gare su strada* erano invece rivolte alla folla e mettevano in scena corridori provenienti da ogni dove che pedalavano di fronte alla moltitudine acclamante.

Si andò sempre più in questa direzione, a causa del valore sociale che aveva questa forma di ciclismo e per la spinta al superamento di sé che essa includeva, un significato che capeggiava una serie di ideali alla base dell'orgoglio umano. In questi anni l'attenzione si spostò dalla bicicletta verso il suo destriero, nel quale si riposero grandi aspettative e virtù.

Al primo *Giro d'Italia* del 1909 parteciparono 127 corridori divisi in sei squadre, che si affrontarono su un percorso lungo 2448 chilometri e suddiviso in otto tappe¹¹¹, ideato da Tullo Morgagni¹¹² in collaborazione con Eugenio Costamagna e Armando Cougnet, rispettivamente amministratore e direttore del *Giro*.

Proprio in quell'anno l'Italia si stava preparando a celebrare il cinquantesimo anniversario dell'Unità¹¹³ eppure il divario tra Nord e Sud del paese era ancora consistente, a livello industriale quanto sociale. “Non c'era da stupirsi che il ciclismo si fosse diffuso nell'industriale e rurale Nord: era in questa zona e al

110Il primo club dedicato alla bicicletta fu il *Veloce Club* di Parigi nato nel 1869, seguito dal *Velo Club* di Londra e dall'*Unione Velocipedistica Italiana* a Pavia nel 1875. Cfr. C. Dufour, *op. cit.* pp. 50-51.

111Cfr. P. Bergonzi, E. Trifari (a c. di), *Un secolo di passioni - Giro d'Italia 1909-2009*, Rizzoli, Milano, 2009.

112All'epoca comproprietario e amministratore della *Gazzetta dello Sport*.

113Celebrato nel 1911.

Centro che la gente poteva permettersi la bicicletta, fu proprio qui che gli imprenditori italiani iniziarono a produrla”¹¹⁴. In questa giovane e trepidante Italia insieme al ciclismo stava fiorendo una cultura dello sport “visto da molti come un'attività eroica, fortemente connessa al destino stesso della nazione”¹¹⁵ e non tardarono ad emergere le dispute sul significato di quello sport a livello ideologico e politico. “Fu in questo clima, nel bel mezzo di una battaglia sul senso stesso dello sport, che prese forma l'idea delle competizioni nazionali”¹¹⁶, ispirate al successo del *Tour de France*.

Il Giro d'Italia del 1909, di cui Cougnet rimase l'organizzatore per oltre cinquant'anni, segnò l'inizio della cosiddetta “fase eroica” del ciclismo italiano.

Alle 2,53 del mattino del 13 maggio, alla partenza della gara c'erano 127 ciclisti, provenienti da molti paesi, e iniziò ufficialmente il racconto di un'Italia come non la si era mai vista. Le città attraversate non erano più etichettate in base alla collocazione geografica o ai contrasti demografici tra *élite* e operai, erano semplicemente città “cicliste”, che diventavano preziose mete storiche. Giornalisti e reporter descrivevano il paesaggio in cui passavano i corridori come un misto di idilli e tradizioni vernacolari, luoghi prima di allora sconosciuti vennero mostrati in tutta la loro bellezza attraverso la bicicletta.

Il divario tra Nord e Sud si fece quantificabile solo in termini di chilometri, percorsi dai nuovi eroi nazionali in tutta velocità. Le distanze culturali e sociali divennero fisiche e colmabili dal valore di uomini che attraverso la fatica cambiavano le menti dei loro connazionali.

L'Italia era unita, per la prima volta, da una passione sportiva.

2.2.2 *La bicicletta attivista e popolare*

Proprio grazie alla sua diffusione, la bicicletta offriva anche grandi opportunità e livello di attivismo. “In un territorio dominato da città di medie dimensioni separate da ampie estensioni di campagna, dove il controllo dello spazio era di

114J. Foot, *op.cit.*, p. 20.

115Ivi, p. 21.

116Ibid.

vitale importanza per il successo di qualunque movimento di massa (...), la bicicletta rappresentava un vantaggio cruciale”¹¹⁷.

Quando l'Italia entrò in guerra, nel 1915, il *Giro* era stato sospeso da un anno ma la bicicletta veniva vista come un'arma segreta presente in modo consistente sul territorio, secondo l'opinione di molti divenne parte integrante della strategia militare: “Dodici battaglioni ciclisti furono utilizzati dall'Italia nel conflitto stesso”¹¹⁸. In prima linea correvano molti eroi del ciclismo italiano¹¹⁹, sportivi che dimostravano alla gente comune di avere un ruolo fondamentale anche nella resistenza. Tra montagne e strade scoscese, uomini in bicicletta miglioravano le comunicazioni e sopprimevano ai bisogni alimentari e militari.

“Lo stretto legame bici-resistenza e bici-libertà è sancito fin dal primo momento in cui si acquisisce domesticità con il mezzo”¹²⁰. Il potere rivoluzionario della bicicletta non è quindi soltanto legato alle vicende delle *staffette partigiane* o al sesso maschile, ma ha rappresentato anche una strada per l'emancipazione delle donne, che fin dall'inizio hanno mostrato quanto la bicicletta potesse equipararle all'universo maschile e in molte occasioni distinguerle.

Dopo aver sperimentato il loro valore in guerra i ciclisti ripresero a pedalare nelle competizioni sportive e si registrarono una serie di imprese leggendarie che contribuirono a rendere il ciclismo uno sport di massa. “Il primo grande campione, l'atleta che spianò la strada a tutti gli altri nell'era moderna, fu Costante Girardengo”¹²¹. Originario di Novi Ligure, quest'uomo rese il suo paese natale la capitale mondiale del ciclismo, grazie anche alla comparsa proprio in quel territorio di altri importanti nomi¹²² del ciclismo su strada fino agli anni Sessanta. Girardengo fu anche il primo campione a diventare ricco grazie alla sua bicicletta e proprio per motivi di denaro decise, insieme ad altri ciclisti, di boicottare il *Giro d'Italia* del 1924. Senza volerlo contribuì con questa presa di posizione a ad una

117Ivi, pp. 25-26.

118Ivi, p. 30.

119Tra cui Ottavio Bottecchia. Cfr. Ivi, p. 41.

120N. Corato, *op. cit.*, p. 52.

121Ivi, p. 53.

122Tra cui Biagio Cavanna e Fausto Coppi.

delle più celebri storie del Giro: quella di Alfonsina Strada, prima donna nella storia di questa competizione¹²³.

2.2.3 Alfonsina Strada al Giro d'Italia del 1924

Il rapporto d'amore tra donna e bicicletta ha avuto inizio alla fine dell'Ottocento quando le due ruote avevano un inedito ruolo nel processo di emancipazione della donna. Nelle gare agonistiche non si distinsero solo uomini leggendari ma anche donne che suscitarono molto scandalo, ricevendo spesso l'attributo di “eretiche” o “ridicole” forse anche a causa dell'abbigliamento che vestivano, tutt'altro che femminile. L'avventura di queste donne coraggiose parte da lontano, fin da quando nel 1868 a Bordeaux una corsa ciclistica femminile suscitò grande clamore. Le quattro partecipanti si presentarono con uno pseudonimo maschile, per evitare di essere escluse a priori dalla competizione. “Poi una certa Miss Turner partecipa come Miss America alla Parigi-Rouen del 1869, arrivando ventinovesima su trentatré classificati”¹²⁴ e si comincia a pensare che la vittoria sui pregiudizi non sia affatto una missione impossibile. Bisognerà aspettare il 1958 per poter assistere ad un Campionato del mondo femminile, ma da quel momento ci furono alcuni casi eclatanti che testimoniarono quanto la bicicletta non fosse un biglietto da visita per soli uomini.

Ecco, adesso anche l'Italia aveva la sua ciclista leggendaria.

Alfonsina Strada era un'attivista? Non esattamente. Fu la prima donna che in Italia, a ridosso della Prima Guerra Mondiale, decise di partecipare alle gare ciclistiche riservate ai soli uomini. “Non è abbastanza, perché Alfonsina Strada fu una pioniera dello sport femminile in generale, una suffragetta del femminismo sportivo: voleva dimostrare che una donna può fare ciò che fa il maschio”¹²⁵.

Quando Alfonsina Morini maritata Strada si iscrisse al *Giro d'Italia* del 1924 non comparì nell'elenco ufficiale dei partecipanti e fu citata sul *La Gazzetta dello*

123J. Foot, *op.cit.*, p. 60.

124C. Dufour, *op. cit.*, p. 60.

125P. Facchinetti, *Gli anni ruggenti di Alfonsina Strada*, Venezia, Ediciclo, 2004, p.11.

Sport come "Alfonsin Strada di Milano"¹²⁶, non si sa se per errore o perché ancora l'accettazione mediatica non era completamente avvenuta. La sua partecipazione fu una pura casualità: quell'anno mancavano i grandi nomi e gli organizzatori "avevano bisogno di qualcosa di unico"¹²⁷. Alfonsina venne approvata tra i novanta partecipanti a tre giorni dal via. Dopo 3613 chilometri e dodici tappe, alla fine, solo trenta corridori raggiunsero il traguardo, Alfonsina Strada era tra questi. Da quel momento lentamente raggiunse la fama internazionale, esibendosi in molti *velodromi* d'Europa e portando la sua testimonianza della possibile uguaglianza dei sessi anche nelle gare ciclistiche. Nel 1938 aveva 46 anni, quando stabilì a Saint Germain il primato mondiale femminile di 12 ore. Disputò la sua ultima gara nel 1956, a 65 anni: una corsa per veterani in un circuito a Nova Milanese, e vinse.

Consideriamo solo le avventure di Alfonsina Strada perché legate al contesto regionale in cui prende corpo questa ricerca¹²⁸ ma soprattutto perché esempio lampante di quanto la bicicletta non fosse solo l'oggetto di una nuova pratica sportiva molto attrattiva ma anche un sinonimo di libertà, orgoglio e speranza per tutte le donne che prima e dopo di lei cercarono il riscatto.

Non potendo trattare la cronologia e le gesta delle gare ciclistiche femminili¹²⁹, ci interessa però sottolineare che, nonostante venissero additate come portavoci del diavolo o ridotte a pubblico sconforto, le donne in bicicletta decisero che quel mezzo avrebbe potuto dimostrare il valore della loro anima.

A ben pensare, la vicenda di Alfonsina Strada non è la storia di una competizione agonistica ma di una competizione esistenziale: "Lei voleva la bicicletta: per correre, per sfogarsi, forse per volare verso orizzonti indefiniti ma sognati con concretezza"¹³⁰.

Alfonsina cambiò più volte residenza, spostandosi fra Emilia, Lombardia e

126 *Ivi*, p. 16.

127 J. Foot, *op. cit.*, p. 59.

128 Alfonsina Morini Strada nacque a Castelfranco Emilia – allora in provincia di Bologna - il 16 marzo 1891. "La mattina Alfonsina prende la bicicletta e va fino a Bologna, tanto nessuno si accorge della sua esistenza. Va a vedere, a imparare, a sognare", *ivi*, p. 25.

129 La rivoluzione femminile in bicicletta è iniziata a metà del XIX secolo e continua tutt'ora con esempi che meriterebbero una ricerca tematica specifica. A tal proposito cfr. *Voglio una ruota*, A. Bianco, documentario, 2015. <<http://www.vogliounaruota.com>> (ultima cons. 18.12.15).

130 P. Facchinetti, *op. cit.*, p. 29.

persino Sardegna per rincorrere la sua vocazione e per vicissitudini familiari. Ebbe due mariti, Luigi Strada e Carlo Messori, entrambi morti prematuramente. Una famiglia numerosa alle spalle, mai però quanto le sue vittorie¹³¹.

Sfruttò la popolarità e la visibilità in tutti i modi, terminando persino la carriera come attrazione negli spettacoli da circo e poi nel negozio di riparazioni che aprì a Milano, eppure non lasciò traccia: “morì sola, sulla strada, sotto il piccolo appartamento di due stanze alla periferia di Milano (...) e pressoché dimenticata dagli ammiratori di un tempo”.

Al suo nome e alla sua immagine fu tuttavia legata quella della bicicletta in modo indissolubile, tant'è che sulla sua tomba venne posta “una piccola bicicletta in bronzo per sintetizzare la passione che aveva pervaso la sua esistenza”¹³².

La storia di Alfonsina, bolognese di nascita ma cittadina del mondo, divenne persino il tema di una famosa canzone dei Têtes de Bois¹³³ “Alfonsina e la bici”¹³⁴ in cui compare anche Margherita Hack, altra grande protagonista del femminismo europeo e scatenata sostenitrice della bicicletta e del portato sociale ad essa collegato¹³⁵. Nel testo della canzone si evince una sarcastica negazione della bellezza femminile in bicicletta, “Alfonsina ha le tette sgonfie ” si legge nella prima strofa, come se il suo intento eroico la rendesse inferiore al genere femminile in qualche altro modo, non certo per il temperamento ma per l'estetica e per l'eleganza che una donna sul sellino sembrava non mostrare. Ma Alfonsina Strada godeva di altri benefici, quelli che la sola bicicletta era riuscita a donarle, si sentiva padrona di un mezzo con cui superava l'apparenza integrandosi con una cerchia di eletti, e usiamo volutamente la desinenza maschile.

131 Alfonsina Strada collezionò trentasei vittorie nell'arco della sua carriera.

132 *Ivi*, p. 110.

133 I *Têtes de Bois* hanno dedicato alla bicicletta interi album e in particolare *Goodbike* con cui si sono esibiti per la prima volta su un palco a pedali, interamente alimentato dall'energia umana. Il Palco a pedali è un'idea di Andrea Satta dei Têtes de Bois, progettato da Gino Sebastianelli, prodotto dalla Just in Time di Mauro Diazzi, con la collaborazione artistica di Agostino Ferrente, finanziato dall'Assessorato alle Infrastrutture Strategiche e Mobilità della Regione Puglia. <<http://www.tetesdebois.it/progetti-in-corso/palco-a-pedali>> (ultima cons. 18.12.15).

134 *Alfonsina e la bici*, Têtes de Bois, regia di A. Ferrente, con la partecipazione di Militant A (Assalti Frontali) e Margherita Hack, Album *Goodbike*, 2010, <<http://www.tetesdebois.it/video/39-alfonsina-e-la-bici-video.html>> (ultima cons. 18.12.15).

135 Cfr. M. Hack, *La mia vita in bicicletta*, Venezia, Ediciclo, 2011.

2.2.4 L'età dell'oro

Nel periodo tra le due Guerre il ciclismo divenne un'ossessione di massa.

Gli italiani si identificavano con le corse ciclistiche per svariate ragioni. Tanto per cominciare, molti di loro si recavano al lavoro in bicicletta, e utilizzavano le due ruote per svolgere le proprie mansioni. (...) Inoltre il paesaggio stesso dell'Italia, con le sue montagne, colline pedemontane, pianure, laghi e viste spettacolari incoraggiava (e tuttora incoraggia) i ciclisti a inforcare la bicicletta e conquistare le stesse vette dei loro eroi. Il giro d'Italia trasformò il ciclismo in uno sport nazionale¹³⁶.

Ancor più che dieci anni prima, gli eroi del pedale contribuivano alla creazione di una narrazione storica e regionale che appassionava e costruiva l'Italia.

Il ciclismo era uno sport fatto per operai e contadini ma attirava l'attenzione anche degli intellettuali e dei giornalisti, che seguendo fedelmente le gare avevano la straordinaria occasione di capire e spiegare un paese per molti ancora incomprensibile. “La radio cominciò a trasmettere le cronache delle gare dal 1932 in avanti”¹³⁷, diversi scrittori si mischiarono tra le folle e tra i ciclisti per prendere parte ad un evento che veniva narrato e dibattuto a livello mediatico. Spesso queste raccolte divennero romanzi, enciclopedie e cataloghi. “Nessuno sport in Italia, prima e dopo, ha prodotto una tale abbondanza di parole”¹³⁸.

Anche Giovannino Guareschi, “il cantore del Grande Fiume e di quel 'mondo piccolo della Bassa' animato da Don Camillo e Peppone”¹³⁹, si cimentò in una descrizione fumettistica e sarcastica dei luoghi attraversati in bicicletta lungo le valli del Po e attraverso la Bassa, lasciando ai posteri una testimonianza visiva e narrativa dell'Italia del dopoguerra:

fu proprio quel giro in bici a mettergli in moto la fantasia per i racconti legati alla gente del Po. Come si capiva dai brani che scrisse, amava la bici perché era il mezzo che gli permetteva meglio di ogni altro di conoscere i luoghi da descrivere¹⁴⁰

136J. Foot, *op.cit.*, p. 339.

137Ivi, p. 342.

138Ivi, p. 340.

139M.A.Ferrari (a c. di), *Giovannino Guareschi. L'Italia in bicicletta*, Excelsior, Milano, 2012, p. 13.

140Spiega Alberto Guareschi, figlio di Giovannino, nell'intervista documentata da Marco Albino Ferrari. Cfr. *Ivi*, p. 81.

Questa fase storica del ciclismo venne più volte etichettata come “eta dell'oro” perché, a partire dagli anni Trenta, “lo sport divenne un campo di battaglia per conquistarsi il cuore e la mente dei cittadini”¹⁴¹ e gli eroi in bicicletta assunsero uno *status* divino che faceva gola anche al regime fascista¹⁴². Il valore degli uomini del pedale era però contrario a piegarsi alle forzature esterne e si distinse piuttosto nel frangente opposto. Molti di loro vennero celebrati come anti-fascisti e l'esempio più famoso è certamente quello di Gino Bartali, che negli anni Trenta e Quaranta aveva vinto numerose tappe del Giro d'Italia e durante il regime divenne il “mitico eroe cattolico non fascista”¹⁴³.

Nel secondo conflitto mondiale la bicicletta si caratterizzò come arma non violenta e come strumento di ribellione nei confronti del *regime*.

Le due ruote vennero fin da subito ritenute pericolose proprio perché permettevano agili spostamenti in silenzio e senza traccia visibile. Sulla sua testa gravarono, a partire dal 1944, pesanti veti tra cui il coprifuoco in precise ore della giornata, che si trasformò presto in divieto assoluto di utilizzo. “La bici, presa a sé, non poteva essere scomoda e pungente come la stampa clandestina e nemmeno poteva deflagrare come una bomba, eppure era tanto temuta da causare l'arresto e giustificare l'uso delle armi nel caso in cui si fosse stati sorpresi a girare con essa”¹⁴⁴.

Partigiani, staffette e grandi eroi del ciclismo trovarono nella bicicletta una fedele alleata¹⁴⁵ e molti sportivi si trasformarono in attivisti discreti ed efficaci¹⁴⁶.

L'impiego della bicicletta in un contesto bellicoso non può diventarne un attributo in quanto essa è prima di tutto un simbolo di civiltà, pacifismo e libertà ma proprio in nome di questi valori può illuminare il legame con l'uomo o la donna che l'ha usata per opporsi ad un sopruso o per sovvertire dinamiche sociali abusive.

141 *Ivi*, p. 13.

142 Mussolini e la dittatura tentarono più volte di attirare Bartali dalla loro parte. Cfr. *Ivi*, p. 79.

143 *Ibid.*

144 N. Corato, *Bicicletta rivoluzionaria*, in L. Parolin (a c. di), *op. cit.*, p. 55.

145 Cfr. (tra gli altri) F. Giannantoni, I. Paolucci, *La bicicletta nella resistenza: storie partigiane*, Varese, Edizioni Arterigere, 2010.

146 Tra gli atleti del ciclismo agonistico che parteciparono alla Resistenza ricordiamo ad esempio Antonio Bevilacqua, Alfredo Martini, Vito Ortelli.

Il ruolo rivoluzionario, che la bicicletta assunse velocemente, ci induce a riflettere sul significato attribuitole in precisi momenti storici, come appunto durante la Seconda Guerra Mondiale, e sulla trasposizione dei valori libertari di cui era portatrice in ambiti del tutto differenti rispetto alla competizione agonistica.

Uno dei personaggi più noti per questo passaggio di ruolo fu senza dubbio Gino Bartali, che non solo vinse più volte il *Tour de France* e registrò tre vittorie al *Giro d'Italia*¹⁴⁷, due al *Giro della Svizzera*¹⁴⁸, tre al *Giro di Lombardia*¹⁴⁹ e numerosi altri successi in competizioni locali e nazionali, ma rappresentò anche una categoria di persone che si identificavano nella sua grande fede cattolica da contrapporre al laicismo di Fausto Coppi¹⁵⁰.

La storia vuole che la passione sportiva e la politica¹⁵¹ si fondano nell'esperienza personale di Gino Bartali, fino a vederlo impegnato in episodi di attivismo mascherato dagli ideali libertari già consuetamente attribuitigli.

Quest'uomo fu un emblema del coraggio, soprattutto nel biennio 1939-1940 che cambiò la sua carriera. Poco dopo l'annuncio dell'ingresso dell'Italia in guerra, Bartali cominciò ad aderire come *staffetta* alla rete clandestina organizzata dall'arcivescovo di Firenze monsignor Dalla Costa. Il campione compì numerosi tragitti tra l'Umbria e la Toscana, superando pattuglie e posti di blocco e nascondendo nel telaio della sua bicicletta messaggi o documenti segretissimi provenienti dal Vaticano, e non solo¹⁵². Il tributo al coraggio di Gino Bartali è più esaustivo in questo frangente che nelle gare ciclistiche paradossalmente, anche se è opinione diffusa che al suo cognome si leghino importanti successi sportivi. La vittoria più grande per Gino Bartali fu quella umanitaria, dettata dalla sua voglia

1471936, 1937, 1946.

1481946, 1947.

1491936, 1939, 1940.

150La coppia antagonista Coppi-Bartali viene spesso astratta dal contesto agonistico per diventare metafora di altre contrapposizioni.

151L'episodio politico più sorprendente si palesò quando nel 1948 "l'attentato a Palmiro Togliatti, segretario del Partito comunista italiano, rischiava di provocare una sommossa popolare, il primo ministro telefonò a Bartali durante il Tour de France e lo implorò di vincere. (...) Puntualmente Bartali conquistò la maglia gialla e la minaccia di una sommossa sfumò", R. Penn, *op. cit.*, p. 90. Per l'analisi approfondita dell'episodio cfr. G. Governi, *Gino Bartali. L'uomo d'acciaio che salvò l'Italia*, Reality Book, 2014.

152L'esperienza di Gino Bartali come staffetta durante il regime nazi-fascista è narrata con dovizia di particolari da Oliviero Beha, cfr. O. Beha, *Un cuore in fuga*, Milano, Edizioni Piemme, 2014.

di mettere passione e abilità a servizio di chi in quel momento poteva averne bisogno. Dunque nel macroscopico contesto bellico di quegli anni “con la Provvidenza sulle spalle e gli Angeli che lo sollevavano insieme alla sua bicicletta, (...) lui aveva infilato una lunga serie di momenti buoni per sé e quindi per gli altri”¹⁵³. Gino Bartali aveva trasformato la sua missione e si era messo a servizio di una giusta causa, trasportando documenti contraffatti e informazioni preziose sugli spostamenti dei tedeschi ma anche garantendo provviste e rischiando più volte la vita per nascondere o aiutare gli ebrei in fuga. I momenti di questa epopea non furono però sempre positivi, ad esempio nel luglio del 1944 “le cose precipitarono e arrivò appunto il 'momento pessimo' di Gino, neppure troppo inaspettato (...)”¹⁵⁴. Bartali venne arrestato, interrogato e programmato per una esecuzione rischiando la vita con l'accusa di aver trasportato armi per il Vaticano, avanzata da Mario Carità¹⁵⁵ che nel 1943 si rivelò un vero flagello per gli antifascisti.

Questo episodio storico ci interessa notevolmente nella misura in cui rappresenta la paura che si nutriva per quel mezzo sovversivo e potente che fu la bicicletta, soprattutto se guidata da un uomo che la sapeva sfruttare meglio di altri.

Se pensiamo a Gino Bartali e alla sua ricerca di libertà collettiva, nonostante la vittoria a soli ventiquattro anni del *Tour del France* nel 1938¹⁵⁶ fosse certamente degna di entrare nella leggenda, sfociamo nel significato più nobile che egli attribuì al suo andare in bicicletta, al modo più intenso con cui ricercò la felicità: la *staffetta* partigiana.

In realtà la connessione tra gare ciclistiche e missioni anti-fasciste non è del tutto azzardata se consideriamo che negli anni in cui divampò la guerra l'immagine del *Tour de France*, la più importante gara del mondo, fu macchiata di attribuzioni negative proprio perché in grado di radunare le folle più di qualsiasi dittatura

¹⁵³*Ivi*, pp. 9-10.

¹⁵⁴*Ivi*, p. 12.

¹⁵⁵Mario Carità, anche noto come *Himmler italiano*, è stato un militare italiano, entrato nella storia per aver guidato un manipolo di squadristi fascisti e razzisti denominato *Banda Carità*, che terrorizzava, interrogava e uccideva persone dipendendo solo lontanamente dal comando tedesco.

¹⁵⁶“Quando Gino Bartali entra nel Parco dei Principi di Parigi indossando la maglia gialla è il 31 luglio del 1938”, O. Beha, *op. cit.*, p. 30.

esistente. Conseguì che le intimidazioni indirizzate a Gino Bartali fossero molteplici e calzanti. Egli non viaggiava più su una strada ma sulla lama di un rasoio, eppure il suo temperamento sembrò rafforzarsi proporzionalmente alla fatica fisica, ma soprattutto emotiva, a cui il campione era sottoposto.

Nei tanti tragitti compiuti “possiamo immaginarlo mentre scivola via agli ultimi bui, attraverso la città addormentata sia pure con un occhio solo per i bombardamenti, diretto all'incontro con chi gli fornirà il materiale da far arrivare ad Assisi”¹⁵⁷ e poi ancora possiamo ricordarlo nelle parole amichevoli che riservava agli amici partigiani, con cui aveva un rapporto ammirevole ma di cui non apprezzava i frequenti risvolti politici. Si trovò più volte a riflettere sul suo obiettivo, soprattutto quando gli capitavano tra le mani i volti di persone che non conosceva ma a cui si sentiva legato. Sapeva di poter mischiare la propria bicicletta a quelle storie, unendo il dilettevole all'utile. L'altruismo però combatteva con un pesante senso di colpa, per aver accettato un compromesso: “Bartali si sentiva un 'sacrilego', andando contro tutta la sua ragion pura e sacrificandola con la sua idea di bicicletta alla ragion bellica”¹⁵⁸ ma il fuoco che alimentava le sue corse non smise di ardere, grazie al senso di appartenenza non più solo ad una cerchia di ciclisti eletti ma ad una nazione bisognosa di libertà. Egli cercò di normalizzare le sue azioni anti-belliche ascoltando il suo animo, che tentava di riportare l'attenzione sul piacere di andare in bicicletta e sul senso di libertà che ogni volta ritrovava nel pedalare. Come se la bicicletta riuscisse a fargli dimenticare per un attimo il contesto in cui si trovava.

“Era una specie di equazione onirica, inaccessibile ai più: il suo spirito stava alla sua carne come l'insieme di anima e corpo, il ciclista Gino, stava al suo amato mezzo meccanico”¹⁵⁹.

La storia di Gino Bartali è presa come esempio per rappresentare una serie di illustri casi in cui la bicicletta si è mostrata rivoluzionaria, sovversiva e a tratti pericolosa per chi osservava il suo operato.

Ricordiamo che durante la Seconda Guerra Mondiale anche le donne salirono in

¹⁵⁷*Ivi*, p. 106.

¹⁵⁸*Ivi*, p. 109.

¹⁵⁹*Ibid.*

bicicletta contro il regime fascista e, sfruttando proprio la loro femminilità, si distinsero nelle *staffette* partigiane¹⁶⁰. Efficaci messaggere, eleganti, insospettabili e in gonnella, collaborarono attivamente alle azioni di guerriglia collegando pianura e montagna e trasportando messaggi, viveri o munizioni. Giovani donne emancipate e importanti quanto gli uomini al fronte.

2.2.5 *La rinascita dell'Italia in bicicletta*

“Negli anni Quaranta e Cinquanta, mentre l'Italia cercava di riprendersi dalle devastazioni della Seconda Guerra Mondiale, il ciclismo raggiunse livelli di popolarità mai conosciuti prima, e mai più visti da allora”¹⁶¹.

Alla fine del conflitto il ciclismo su pista scomparve lentamente, a favore della versione su strada, le corse a tappe tra cui per fama ricordiamo il *Tour de France* e il *Giro di Italia* furono le più seguite perché permettevano momenti di adesione sociale e di speranza collettiva impareggiabili.

L'Italia era “un Paese all'anno zero”¹⁶² e le persone colpite dalla guerra appartenevano a tutti i ceti sociali, chi più chi meno, tutti avevano lottato per la vittoria e desideravano riprendersi dai martiri almeno quanto riavere la propria casa.

La bici rappresentava una forma di libertà. Le due ruote, quando di macchine ne circolavano poche, erano come ali. Soprattutto nel primissimo dopoguerra. Sull'Italia con le macerie ancora fumanti, si stava per riversare un'immensa valanga di biciclette¹⁶³.

In quegli anni il ciclismo su strada partecipò attivamente alla ricostruzione di un'ideologia comune, di una prospettiva futura migliore.

Uomini e donne, giovani e anziani, partecipavano ad un momento di gloria e si immedesimavano in quei corridori impavidi che sfidavano i propri limiti con

160 *Partigiane, la Resistenza taciuta*, in “Archivio Caltari”, <<http://www.archiviocaltari.it/2010/04/25/partigiane-la-resistenza-taciuta/>>, 25 maggio 2010 (ultima cons. 19.12.15).

161 J. Foot, *op.cit.*, p. 13.

162 *Ivi*, p. 86.

163 M. A. Ferrari, *op.cit.*, p. 90.

audacia e coraggio. Quegli eroi infatti non erano altro che persone comuni su un mezzo prodigioso, che forniva loro una possibilità di riscatto e scalata sociale.

Le storie personali dei corridori affascinarono più della corsa ciclistica in sé, reazione ancora confermata dalle cronache odierne.

Dopo la lunga pausa del periodo bellico, anche Bartali tornò a gareggiare. Al “Giro della Rinascita”¹⁶⁴ del 1946, organizzato tra le macerie e le oscenità di una nazione distrutta, si scontrò duramente con il suo acerrimo rivale, Fausto Coppi. Fu uno scontro che riaccese gli schieramenti dei sostenitori, “Bartali riuscì a vincere la gara per soli quarantasette secondi. Quando si presentò al Tour del 1948, tuttavia, molti commentatori e appassionati lo consideravano ormai finito”¹⁶⁵. Nonostante questa presunzione, il duello tra Coppi e Bartali continuò a rappresentare la nazione fino alla fine degli anni Cinquanta, “ogni italiano si schierava da una parte o dall'altra”¹⁶⁶ scegliendo ideologicamente e politicamente una parte della barricata simbolica¹⁶⁷. Bartali e Coppi erano l'Italia. L'Italia migliore. L'Italia che ripartiva da zero, lo zero di una guerra perduta. L'Italia che ripartiva in bicicletta”¹⁶⁸.

In tutto questo fermento gli italiani non si accorsero di essere di nuovo uniti e di essersi lasciati alle spalle gli orrori della guerra grazie ad un desiderio di libertà e riscatto che ancora una volta viaggiava sulla bicicletta.

Con l'avvento della pubblicità nei primi anni '50 del Novecento si aprirono scenari inesplorati a livello di marketing e la competizione assunse sfumature economiche non indifferenti. La motivazione non era più soltanto la sfida con il proprio *io* ma il raggiungimento di una gloria misurabile anche in denaro.

D'altro canto le cronache del *Giro* e i racconti pittoreschi degli scrittori

16415 giugno- 7 luglio 1946. “Un'intera epoca sarebbe stata in seguito definita in riferimento ad uno sport. Nel 1946 partì il Giro d'Italia. Aveva una missione: come indicato dal nome che gli diedero i suoi organizzatori, doveva essere il Giro della Rinascita”, *ivi*, p. 85. Cfr. (anche) *La corda del popolo nella sua fulgida giornata di passione*, in “La Gazzetta dello Sport”, anno 50, n.151, 1 luglio 1946.

165J. Foot, *op.cit.*, p. 143.

166*Ibid.*

167“Tifare per Coppi contro Bartali era in un certo senso un gesto di sinistra, e spesso questo avveniva a causa dell'innegabile vicinanza di Bartali alla Chiesa Cattolica”. Cfr. *Ivi*, p.144.

168L. Turrini, *Bartali: l'uomo che salvò l'Italia pedalando*, supplemento per “Il Giornale”, Milano, 2009, p.113.

sembravano sempre di più i ricordi nostalgici di un passato glorioso.

I ciclisti continuavano a mostrare la verità del nostro paese ma non c'era più nulla di quelle scene idilliache dell'età dell'oro. “Quando sedevano in quelle auto che seguivano i ciclisti su e giù per l'Italia, gli scrittori osservavano un Paese che, nelle grandi città, era scomparso”¹⁶⁹, mostravano agli occhi dei lettori una serie di scenette e ritratti di popolani, province e campagne che si animavano al passaggio del *Giro*, inteso più come “un evento concepito per la classe operaia e contadina”¹⁷⁰.

L'itinerario della corsa mostrava com'era fatta l'Italia, ne re-inventava la geografia mostrando lacune e possibilità, da una parte univa la nazione dall'altra palesava la necessità di ricostruire l'identità del cittadino italiano e del suo territorio.

2.2.6 *Il sorpasso dell'automobile*

“All'inizio degli anni Sessanta ci fu una rivoluzione sociale e culturale. Gli italiani abbandonarono la vita rurale che era stata loro destino per migliaia di anni”¹⁷¹e cominciarono a sposare la nuova filosofia dell'automobile e dei ciclomotori, la Vespa e la Lambretta, come la Fiat 500, diventarono i simboli del boom economico. “Geografia e paesaggio divennero meno misteriosi: non c'era più alcun bisogno che il Giro «spiegasse» l'Italia agli italiani. Ora potevano vedere il loro Paese da sé, dai finestrini di un'auto o dalla sella di uno scooter”¹⁷², i tifosi si rivolsero ad altri sport meno faticosi e risparmiarono le proprie energie per spensierate vacanze in tour.

In questi anni, mentre il territorio si industrializzava e copriva di reti stradali, “gli italiani persero il contatto con la bicicletta”¹⁷³ perché il legame tra le attività quotidiane e lo sport stesso, che aveva caratterizzato gli anni eroici del ciclismo, venne spezzato e lasciò il posto ad un nuovo stile di vita fondato sul *confort*. L'urbanizzazione viaggiò di pari passo alla motorizzazione e da essa fu nettamente

169J. Foot, *op.cit.*, p. 344.

170Ivi, p. 345.

171Ivi, p. 349.

172Ibid.

173J. Foot, *op.cit.*, p. 224.

condizionata, le automobili coprirono gli spazi e le distanze geografiche diventando una vera e propria minaccia per le biciclette, ormai sinonimo di arretratezza e povertà. “Il miracolo economico italiano relegò dunque la bicicletta, e il ciclismo, ai margini, su più livelli”¹⁷⁴.

La televisione e i media, che tanto avevano reso glorioso l'andare in bicicletta, trasformarono la popolarità del ciclismo. “Tanto per cominciare, con il suo affermarsi sotto forma di svago domestico, l'attività fisica divenne meno importante”, inoltre i campioni delle gare diventarono personaggi televisivi “ma in questo modo non sembravano più provenire dal mondo reale” e gli spettatori persero di vista i significati universali che la bicicletta aveva rappresentato fino a vent'anni prima.

Negli anni Settanta tutto era cambiato, il *Giro* “riguardava il ciclismo e i ciclisti, non più una nazione e la sua cultura”¹⁷⁵, la tecnologia e la competizione sportiva cercarono di sostituire il clamore delle grandi imprese eroiche, vincere era ormai un obbligo personale, da perseguire anche con mezzi sleali.

Il *Giro d'Italia* del 1968 fu la prima gara in cui il *dopping* rappresentò una questione cruciale dall'inizio alla fine, l'anno precedente i tifosi avevano assistito alla morte di Tom Simpson al Tour de France e additavano i ciclisti come avidi materialisti disposti a fare uso di farmaci pur di garantirsi un posto tra le star televisive¹⁷⁶.

La fama e il successo furono spesso accompagnati da grandi scandali e perdite umane rumorose¹⁷⁷. Di qui in avanti, iniziò una morte lenta del ciclismo con episodi scandalosi sempre più ricorrenti che ben presto toccarono tutti i più grandi corridori italiani: “Questa cultura del sospetto ha danneggiato lo sport anche in altri modi. Un grande exploit suscitava sempre perplessità, o era apertamente deriso come chimicamente indotto. Nessuno sfuggiva al dubbio”¹⁷⁸.

174 *Ivi*, p. 226.

175 *Ivi*, p. 264.

176 Cfr. *ivi*, p. 277.

177 Cfr. L. Turrini, *Il Pirata e il Cowboy. Pantani e Armstrong. Le storie maledette*, Imprimatur editore, 2013.

178 J. Foot, *op.cit.*, p. 295.

Dopo gli anni Ottanta quasi nessun risultato era definitivo, controlli e disquisizioni prendevano più visibilità delle corse stesse. Il legame tra uomo e bicicletta sembrava ormai qualcosa di negativo, deplorabile e non degno di rappresentare il progresso.

2.3 Torna la bicicletta sotto nuove sembianze: la sopravvivenza nelle città

La bicicletta venne definitivamente sorpassata dall'automobile a metà degli anni Settanta, quando si contavano “quindici milioni di auto, contro quattrocento milioni e cinquecentomila bici”¹⁷⁹.

Lo spiraglio per una nuova forma di ciclismo rivoluzionario si aprì pochi anni più tardi, alla fine degli anni Ottanta, quando la nuova chiave di lettura della bicicletta cominciò a spostare anche il suo significato collettivo. Le città italiane di quel periodo erano ormai sommerse dalle automobili e il traffico stava diventando un nuovo motivo di cronaca. L'eccessivo inquinamento convinse le Amministrazioni locali, secondo nuove e impellenti direttive internazionali, a prendere posizione e rivalutare il valore della bicicletta come motore alternativo. “In quegli anni sono stati fatti i primi interventi nella direzione giusta. I centri cittadini sono stati «chiusi» al traffico e sono state lanciate iniziative per offrire biciclette in uso gratuito”¹⁸⁰ ma queste azioni avanguardiste sono state fin da subito contrastate dalla potente “lobby automobilistica” che rendeva impossibile il decollo della bicicletta come mezzo alternativo per il futuro. Andare in bicicletta nelle città è diventato sempre più pericoloso e le piste ciclabili, sporadiche e disorganizzate, non sono mai state all'altezza della situazione.

Negli ultimi anni sembra tuttavia che la ribellione sia tornata in auge e che i ciclisti non intendano arrendersi.

Negli anni novanta nacquero le prime *critical mass*¹⁸¹, come manifestazioni

179G. Guareschi, *L'Italia in bicicletta*, Excelsior, Milano, 2012, p. 97.

180Ivi, p. 349.

181La prima *critical mass* si svolse a San Francisco nel 1992, masse di ciclisti che invadono le strade normalmente usate dal traffico automobilistico per avanzare la loro protesta. Cfr. G. Rondinella, “*Masse*” in *bicicletta. Una pratica sociale anomala e l'immaginario urbano dominato dall'automobile. Esperienze di Critical Mass a Milano*, tesi di laurea, Università IUAV di Venezia, Facoltà di Pianificazione del Territorio, Corso di laurea in Scienze della

pacifiche a favore dei diritti dei ciclisti. I rischi ambientali legati all'inquinamento sono stati un catalizzatore cruciale nello sviluppo di una nova forma di trasporto urbano, andare in bicicletta è diventato un modo per dire “no” all'arroganza dei mezzi pesanti.

“La bicicletta è tornata sulla scena, ma lo sport del ciclismo resta arenato nel suo (glorioso) passato, lottando per scrollarsi di dosso un *doping* epidemico che ha disgustato i tifosi”¹⁸², la storia recente non tratta più di agonismo e progresso tecnologico, quanto piuttosto di sopravvivenza urbana.

2.3.1 Il valore sociale e rivoluzionario odierno

In che modo può essere rivoluzionaria la bicicletta oggi? Non si tratta più di battaglie armate per la sopravvivenza o di sfide impossibili, anche se i viaggi in tutto il mondo continuano ad essere motivo di orgoglio e fascino. “Quella che i nostri tempi ci consegnano è una sfida ineludibile, che gioca su un terreno del tutto nuovo: la sfida ambientale”¹⁸³.

La bicicletta può essere rivoluzionaria oggi tanto quanto ieri, perché può portare il suo prezioso contributo nella trasformazione delle città in cui viviamo, assediate da polveri dannose e dalle automobili, che congestionano il traffico e schiavizzano gli individui esercitando il dominio assoluto e crescente su tutte le altre tipologie di spostamento. L'affermazione di un modello di città basato unicamente sul transito pedonale e in bicicletta, coadiuvato dal trasporto pubblico, è un sogno per molti utopico ma, se rileggiamo i pochi casi citati finora, si palesano i motivi fondanti della *rivoluzione bici*¹⁸⁴ e nulla pare impossibile.

La bicicletta può trasformare il contesto urbano in un luogo in cui la felicità e la libertà tornano ad essere possibili, sotto altre vesti.

Scegliere la bicicletta oggi significa confidare nelle possibilità di svolta

Pianificazione Urbanistica e Territoriale, a.a. 2003-04, rel. M. R. Vittadini.

¹⁸²Ivi, p. 351.

¹⁸³N. Corato, *op.cit.*, p.60.

¹⁸⁴Cfr. S. Zamboni, *Rivoluzione bici: la mappa del nuovo ciclismo urbano*, Milano, Edizioni Ambiente, 2009.

ambientale e soprattutto continuare con ottimismo e coraggio a seguire la strada alternativa diretta ad aumentare la qualità della vita nei contesti urbani.

I problemi legati a questo inserimento della mobilità dolce nella viabilità urbana sono di natura logistica quanto sociale e trovano l'unica soluzione nella consapevolezza dei singoli individui, che costantemente promuovono la bicicletta e ne rivendicano a gran voce la tutela.

Nonostante Amministrazioni e Istituzioni promuovano la sostenibilità dei trasporti per dinamiche politiche e ambientali, “la vera svolta, ancora una volta, nasce dalla gente comune: cittadini/e, studenti/esse, lavoratori/trici si organizzano per fare da se e trovano nuove strategie di azione”¹⁸⁵. Prove importanti del valore che la bicicletta può avere nella dimensione personale e collettiva di una città.

Prendiamo ad esempio il caso del *Social Bike Sharing* di Bologna. Esso nasce nell'ambito dell'ormai rinomata “social street” di via Fondazza, una piattaforma reale di condivisione che ha origine dall'esperienza del gruppo *facebook* “Residenti in via Fondazza – Bologna” iniziata nel settembre 2013 che ad oggi conta più di 360 *social street* in tutto il mondo, di cui 340 in Italia. L'obiettivo della Social Street è quello di “socializzare con i vicini della propria strada di residenza al fine di instaurare un legame, condividere necessità, scambiarsi professionalità, conoscenze, portare avanti progetti collettivi di interesse comune e trarre quindi tutti i benefici derivanti da una maggiore interazione sociale”¹⁸⁶.

Le prime “social bici”, così definite dall'inventore della “social street” Federico Bastiani, sono disponibili per chiunque ne avesse bisogno, in Piazzetta Morandi all'ingresso della Facoltà di Arti Visive dell'Università di Bologna. Le chiavi si trovano da Masood, un commerciante di via Fondazza che risponde all'appello comunitario mettendosi a disposizione per la custodia delle chiavi e il reperimento di informazioni riguardanti l'iniziativa.

I veicoli provengono da donatori della zona che decidono di rendere gratuitamente usufruibile un bene molto richiesto dal mercato bolognese, contrastando così il circuito vizioso di rivendite illecite e la costante piaga del furto. Il meccanismo si

185 N. Corato, *op.cit.*, p.62.

186Cfr. <<http://www.socialstreet.it>> (ultima cons. 18.10.2015).

basa sulla fiducia comune e sul normale senso civico che presuppone la massima cura dell'oggetto prestato a titolo gratuito e la sua restituzione una volta cessato l'utilizzo.

Trattandosi di un “oggetto debole” ci si aspetta che il deterrente a qualsiasi atto vandalico sia dettato pacificamente dal virtuosismo personale, come recita lo slogan introdotto dai fondatori “dal virtuale al reale, al virtuoso”. Sembra assurdo constatare che le biciclette di via Fondazza non sono ancora state rubate.

Un esempio di quanto la sensibilità nei confronti del bene, visto non solo come mezzo di trasporto ma anche come oggetto da tutelare, sia generatrice di conseguenze concrete atte a favorire e incentivare l'utilizzo della bicicletta.

Dunque “la bicicletta, veicolo gioioso e giocoso di questa rivoluzione della città, ancora una volta riesce a portare il cambiamento: in modo felice e soprattutto libero”¹⁸⁷.

Di recente è poi arrivata una notizia che sembra concludere curiosamente, e attualizzare, le nostre digressioni sul ruolo che la bicicletta ha avuto nella società e nella vita di innumerevoli individui. *Caterpillar*, il programma di *Rai Radio2* condotto da Massimo Cirri e Sara Zambotti, ha lanciato una candidatura molto speciale al premio *Nobel per la Pace 2016*: quella della bicicletta¹⁸⁸.

2.3.2 La difficile convivenza tra macchine e biciclette

Anche se le politiche globali in favore della conservazione dell'ambiente stanno pre-figurando nel futuro prossimo una netta espansione di infrastrutture dedicate esclusivamente ai percorsi ciclabili anche per gli spostamenti extra-urbani¹⁸⁹, la

187N. Corato, *op. cit.*, p. 62.

188*Bike The Nobel*, in “Caterpillar” <<http://caterpillar.blog.rai.it/bikethenobel/>>, 8 ottobre 2015 (ultima cons. 19.12.2015).

189Il 3 dicembre 2015 è stato inaugurato il primo tratto dell'autostrada ciclabile Radschnellweg RS1 nella regione della Ruhr: un tracciato di 20 chilometri che collega Essen e Duisburg ha sostituito una ferrovia in disuso. Quando sarà terminata, l'autostrada RS1 misurerà circa 100 chilometri, passando per Dortmund e terminando il suo percorso ad Hamm. Cfr. P. Volpato, *Germania, la prima “autostrada” per bici*, in “Bikeitalia”, <<http://www.bikeitalia.it/2015/12/02/germania-la-prima-autostrada-per-bici/>> 2 dicembre 2015, (ultima cons. 7.12.2015).

convivenza tra ciclista e pedone non sarebbe una vana utopia se ricondotta alla comune natura dello spostamento. A tal proposito è opportuno citare la distinzione tra *transito* e *trasporto*, da considerarsi nell'insieme chiamato *traffico*.

“Il termine 'trasporto' sta ad indicare il modo di circolazione basato su un impiego intensivo di capitale, 'transito' quello fondato su un'alta intensità di lavoro”¹⁹⁰ ed è così chiarita la caratteristica comune alle forme di spostamento ciclabile e pedonale: l'utilizzo della forza lavoro come motrice e la velocità nettamente inferiore a quella delle automobili. In sella alla bicicletta l'uomo potenzia l'innata capacità di transito autonomo, riacquista il potere di muoversi liberamente nello spazio sfruttando solamente la propria forza motrice, assume una velocità che permette di coprire distanze maggiori in minor tempo, riduce persino il consumo di energia e spazio, ma non necessita di strade apposite perché “si diventa padroni dei propri movimenti senza impedire quelli dei propri simili”¹⁹¹.

L'unica entità con cui la bicicletta pare non poter convivere è l'automobile, il vero impedimento alla pratica libera dello spazio in bicicletta. La distinzione dunque non è tra pedoni e ciclisti, che potrebbero continuare a tollerarsi a vicenda, ma tra prodotto industriale e azione autonoma dei transienti.

Questi due mondi “(...) si possono rafforzare l'un l'altro armoniosamente solo nella misura in cui gli apporti autonomi vengano protetti dal prevaricare del prodotto industriale”¹⁹² ma la distinzione netta a livello di infrastrutture, che ha ormai invaso anche le differenti tipologie di *transito*, ci porta a riflettere sull'inconsistenza di tale possibilità, soprattutto nell'ipotesi in cui pedoni e biciclette debbano darsi un'immagine autonoma e strutturata per poter fronteggiare almeno visivamente il monopolio del trasporto.

Data la preponderanza di automobili nel panorama della mobilità globale non è più possibile pensare ad una convivenza effettiva tra pedoni, biciclette e veicoli motorizzati che possono quindi sopravvivere solamente in presenza di una netta separazione.

Per comprendere come possa essere vissuta la città odierna da un soggetto in

190I. Illich, *op. cit.*, p. 41.

191Ivi, p. 58.

192Ivi, p.42.

bicicletta, e riprendendo tutte le precedenti considerazioni fatta sull'esperienza che il *ciclocorpo* vive in una dimensione di estasi sensoriale, esponiamo una delle esperienze più estreme di convivenza con le automobili e dalle parole di Travis Hugh Culley, *bike messenger* di professione e scrittore affermato¹⁹³, evinciamo i dettagli di quella convivenza turbolenta a cui biciclette e automobili sono costrette e verifichiamo l'evolversi della città attraverso una testimonianza concreta e reale. I limiti spaziali precedentemente approfonditi¹⁹⁴ non sono l'unico elemento con cui le due ruote devono fare i conti, non sono l'unico impedimento alla mobilità dolce e non sono l'unico *operatore di trasformazione*¹⁹⁵ nel particolare percorso narrativo generato dal corpo su due ruote nello spazio.

Culley racconta la città di Chicago¹⁹⁶ attraverso la lente del messaggero in bicicletta, lanciato a tutta velocità nelle strade della metropoli. Con un punto di vista insolito, il *pony express* a pedali rivela le molte facce di una sottocultura, le avventure del suo mestiere, le amicizie, i colleghi morti all'incrocio, la lotta per difendere i propri diritti e prima ancora la propria dignità, ma al tempo stesso mette in luce i meccanismi che governano la relazione tra spazio e corpo, riferendo con minuzia di particolari tutte le impressioni registrate nelle sue tratte, dipingendo un quadro assolutamente veritiero e in accordo con tutte le considerazioni effettuate nei paragrafi precedenti di questa ricerca, riguardo la fusione tra *ciclocorpo* e ambiente¹⁹⁷.

La narrazione spaziale proviene e si desume infatti proprio dalla fusione tra il soggetto e il mezzo che conduce, perché il messaggero in bicicletta non è un semplice passeggero di un veicolo leggero, veloce, solido e efficiente, né è anche il motore. “Le ginocchia spingono avanti la bicicletta, e la forza si comunica attraverso la raffinata meccanica, mentre le braccia assorbono l'attrito prodotto dal

193 Travis Hugh Culley, regista e sceneggiatore, ha lavorato come pony express in bicicletta a Filadelfia e Chicago, dove attualmente vive.

194 Cfr. 1.3

195 Cfr. L. Marin, *Opacité de la peinture. Essais sur la représentation au Quattrocento*, Paris, Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 2006, trad.it. *Opacità della pittura. Saggi sulla rappresentazione nel Quattrocento*, La casa Uscher, 2012, in particolare p. 140.

196 T.H. Culley, *The immortal class*, Random House USA Inc, trad.it. G. Pannofino (a c. di), *Il messaggero. L'arte di andare in bicicletta & il caos della metropoli*, Garzanti, 2002.

197 Cfr. 1.2.1

movimento”¹⁹⁸ e come per una trasformazione imprevista il corpo evolve “in una macchina fatta di tubi di durissimo acciaio, in un perpetuo e fisico *contrapposto* modernista”¹⁹⁹ nel quale non è più possibile distinguere il corpo dalla bicicletta.

In questa fusione nasce una nuova capacità di cogliere lo spazio, una nuova prospettiva da cui leggere la città.

In sella ad un velocipede di alluminio, mentre sfreccio in un paesaggio costantemente mutevole e mosso, le leggi fisiche si capovolgono: alcune vengono confutate, altre drammaticamente espanse. Le leggi dell'universo cambiano quando si è parte dell'equazione, quando si partecipa alla dinamica spazio-tempo²⁰⁰.

Culley e la bicicletta sono un tutt'uno che sfreccia per le strade della città esercitando “un particolare tipo di intelligenza cinetica”²⁰¹, cogliendo ed esaminando tutti i particolari che possono ostacolare l'avanzare veloce senza però concentrarsi sul movimento delle gambe o sull'equilibrio del sistema, solo ed esclusivamente sullo spazio intorno che si manifesta come alternanza di pieni e di vuoti. “Non è esattamente un movimento nello spazio, quanto piuttosto un'espansione dello spazio in velocità fino ai suoi limiti estremi”²⁰².

L'ambiente in cui prende vita questa nuova entità sensibile è a tutti gli effetti parte di questo fenomeno generativo, sarebbe infatti difficile cogliere il mondo interiore del *bike messenger* e comprenderne la speciale prospettiva “senza vedere come il corpo e la città siano, da questo punto di vista, un che di unitario”²⁰³.

Osservato da sopra il manubrio, lo spazio viene registrato come una somma di istantanee, incentrate sulla sensazione di movimento e sulle variazioni di percorso dettate dai limiti urbani e dagli altri utenti mobili. Con momenti di tensione che possono degenerare in aperti conflitti, ogni singolo dettaglio della città sembra studiato per rappresentare le caratteristiche di una Chicago che non è più frutto del pensiero di Burnham²⁰⁴ ma dell'avvento progressivo di una classe dominante: gli

198 T.H. Culley, *op.cit.*, p. 138.

199 *Ivi*, p. 139.

200 *Ivi*, p. 141.

201 *Ivi*, p. 140.

202 *Ibidem*.

203 *Ivi*, p. 159.

204 “Quel piano urbanistico che doveva durare cent'anni ha subito sin dall'inizio un lungo processo di manomissione da parte dei politici che l'ha sfigurato”, *ivi*, p.158. Ci si riferisce al piano

automobilisti. Strade pavimentate a beneficio delle sole automobili, piste ciclabili dissestate, auto parcheggiate a piacimento, sistemi pubblici sull'orlo del fallimento, sono elementi imprescindibili per i *bike messenger* di Chicago: “Noi consideriamo l'attuale forma della città come una specie di seconda pelle. (...) Un po' come le nostre membra, la geografia delle strade diviene strumento umano, facoltà innata al pari del movimento, oggetto parziale che utilizziamo per raggiungere, spostare e procurarci altri oggetti”²⁰⁵. Proprio in questa continua manipolazione e uso del suolo una volta definito *pubblico*²⁰⁶, il soggetto in bicicletta si accorge di essere emarginato e sottomesso al cospetto dell'automobile, colei che ha invaso la metropoli con crescente prepotenza e ha modificato lo spazio in cui si è insediata con architetture e infrastrutture atte a contenerla e servirla.

L'esperienza di Travis Hugh Culley è trattata a titolo esemplificativo, perché al suo posto potremmo facilmente immaginare gli *urban bike messenger*²⁰⁷ che spediscono lettere e pacchi nelle nostre città ed in generale tutti coloro che usano la bicicletta per spostarsi quotidianamente. Dunque un ciclista urbano lanciato nel caos della città non può abbandonarsi passivamente alle velocità ma al contrario, pur mantenendo la linea del tracciato stradale e un distacco psicologico ottimale, egli deve immergersi e divincolarsi nei flussi del traffico, passare su marciapiedi e spartitraffico, scansare buche e lavori in corso, sopravvivere alle strade “intasate di automobili e pullman che ti arrivano di fianco”²⁰⁸ consapevole che spesso la *realtà di fianco* non ha una reale percezione di ciò che succede intorno. All'interno di quelle *gabbie* gli automobilisti sono un pericolo per se stessi e per gli altri soggetti in transito, se infatti la bicicletta permette una completa fusione con l'ambiente circostante e i suoi abitanti, “la separazione dell'automobilista da ciò

urbanistico elaborato da Daniel Burnham per la ricostruzione della città di Chicago e pubblicato nel 1909. Cfr. D. H. Burnham, *Plan of Chicago*, Chicago, Commercial Club, Chicago, 1909. Per una comprensione d'insieme cfr. L. Spagnoli, *Storia dell'urbanistica moderna. Vol. 2. Dall'età della borghesia alla globalizzazione (1815-2010)*, Zanichelli, Bologna, 2012, pp. 170-176.

205 T.H. Culley, *op.cit.*, p. 158.

206 “Lo spazio pubblico, per cui un tempo era contemplato un uso pubblico, è ora gestito a tutela degli interessi e dei profitti dell'industria privata dell'automobile”, *ivi*, p. 227.

207 Gli *UBM* sono corrieri in bicicletta cfr. UBM Bologna, <<http://www.ubmbologna.it>>.

208 T.H. Culley, *op.cit.*, p. 141.

che lo circonda costituisce un serio pericolo per tutti. (...) Le altre persone presenti sulla strada sono *ostacoli* più che *guidatori* confusi ed egoisti come lui²⁰⁹ e la relazione con questi ostacoli è simbolica prima ancora che reale. Imprigionato nell'abitacolo, il soggetto sfoga la frustrazione accumulata con l'aggressività verbale di cui tutti noi siamo stati vittime e autori almeno una volta, ma l'aspetto inquietante è che in un istante il guidatore può scagliare tonnellate di acciaio in mezzo alla gente mutando terribilmente gli effetti del suo attacco simbolico e questo può succedere ad un ventenne come ad un anziano, basta schiacciare un pedale e in un attimo si è invincibili.

La verità che si palesa davanti agli occhi è questa: lo sviluppo delle città è intriso di dinamiche affaristiche aggressive e finché salire sulla bicicletta significherà rinunciare ai propri diritti civili, finché la discriminazione andrà a discapito solo delle biciclette, non esisteranno le condizioni per permettere ad altri mezzi di trasporto di competere con le automobili, le strade continueranno ad essere trappole mortali e luoghi ostili proprio per quei soggetti che hanno il più alto grado di aderenza e rispetto dell'ambiente.

Forse la versione *messenger* del soggetto in bicicletta può rendere al meglio le teorie legate alla percezione²¹⁰, perché la tipologia di movimento diventa l'obiettivo primario della quotidianità, il *ciclocorpo* diventa esterno al soggetto, quasi un suo *doppio* al quale è stata concessa una missione non ordinaria raggiungibile tramite un oggetto con poteri mistici. Ma la storia enunciata serve anche ad evidenziare le serie problematiche che un ciclista affronta ogni giorno, intoppi e ostacoli di natura sociale molto più impellenti dei limiti spaziali di una città.

Infatti l'accurata testimonianza di Trevis Hugh Culley non è che una delle tante voci degne di ascolto, il *bike messenger* è una delle migliaia di figure che usano la bicicletta quotidianamente, per lavoro, per spostarsi nel caos metropolitano, per svago, per passione, per scelta, per spirito di adattamento o semplicemente perché vogliono portare un personale contributo al cambiamento delle città. Chi usa la

209, p.150.

210Cfr. 1.1

bicicletta rivendica il diritto di appropriazione del tessuto urbano, il diritto di confluire a pieno titolo nei flussi di mobilità che ogni giorno animano le strade e le periferie, il diritto di condividere gli spazi in sicurezza e di accedere al bene primario di ogni individuo, un bene che sembra ormai fruibile solo da chi possiede una vettura motorizzata.

“Oggi l'effetto più controproducente del monopolio automobilistico è l'aver negato la credibilità della convivenza di automobili e urbanità”²¹¹ e con tale termine si intendono tutte le pratiche e i normali rapporti che appartengono al vivere in città, tra cui certamente l'andare in bicicletta.

Per fortuna la forza rivoluzionaria della bicicletta continua a spingere i suoi sostenitori ad una lotta coesa, continua ad alimentare il senso di appartenenza e difesa della propria identità. “Per la bicicletta e per le idee che essa porta con sé, noi stiamo cercando di offrire alla città una possibilità di risorgere, una seconda possibilità di funzionare veramente”²¹².

A questo proposito è opportuno citare un recente approfondimento portato alla luce dal documentario *Bikes vs cars*²¹³, in cui la bicicletta viene assunta come strumento di cambiamento e attraverso la quale si innalza una protesta in nome della parità dei diritti tra ciclisti e automobilisti, con annessa analisi delle criticità e delle dinamiche globali di consumo.

La strada è solo delle automobili? Non è possibile condividere a tutti gli effetti lo stesso spazio? Interrogativi simili nascono da un'analisi di alcuni casi studio citati dal regista, città come Los Angeles, San Paolo, Toronto e Bogotá mostrano i lati oscuri di un'allarmante crisi globale che molti preferiscono ignorare. Città, metropoli e centri abitati di medie dimensioni la cui superficie è letteralmente invasa e consumata dalle automobili. Il caos e la degenerazione urbana portata dal traffico hanno ormai assunto dimensioni inarrestabili e sono in previsione record di produzione mondiale mai raggiunti prima dalle industrie automobilistiche. La produzione incessante di automobili sembra dettata non solo dal reale bisogno dei

211F. La Cecla (a c. di), *Per una critica delle automobili*, in I. Illich, *op. cit.* p. 91.

212T.H.Culley, *op. cit.*, p. 279.

213*Bikes vs Cars*, dir. Fredrik Gertten, documentario, 2015.

cittadini ma da inquietanti dinamiche politiche e di consumo in mano alle più potenti *lobby* del nostro pianeta. I partiti politici, le infrastrutture, le scuole, persino i centri religiosi vengono finanziati dalle case automobilistiche in cambio di pubblicità e favoreggiamenti che escludono a tutti gli effetti la bicicletta dallo scenario della mobilità presente, e forse anche futura. Pur essendo un potente strumento di cambiamento e pur essendo impellenti gli interventi di riduzione delle emissioni, la bicicletta sembra non avere speranza in questa losca gara di appalti, sostituita piuttosto da automobili elettriche. È fatta eccezione per alcune città come Amsterdam o Copenaghen dove la mobilità dolce non è più solo un sistema di trasporto ma uno stile di vita (il film sottolinea che la maggior parte dei paesi in cui ha luogo questa inversione di tendenza non possiede un'industria automobilistica locale). Nel documentario parlano attivisti e pensatori che, sostenuti da dati numerici impattanti, si battono quotidianamente per un cambiamento delle politiche globali in tema mobilità, per la parità di accesso alle strade e per una maggiore sicurezza. Desiderosi di un cambiamento, i fautori della bicicletta sanno di avere poco tempo e poco spazio per dire la loro, ma sono anche consapevoli di avere contenuti rivoluzionari e di doverli diffondere con perseveranza e appartenenza ad un gruppo di chiedenti diritto, perché “senza il gruppo, la nostra storia si dissolverebbe, e la nostra cultura che ci unisce subirebbe una pesante sconfitta”²¹⁴.

Il dramma del traffico e il *monopolio radicale*²¹⁵ esercitato dall'industria automobilistica non sono però dettati dalla semplice eliminazione della concorrenza rappresentata dalla mobilità ciclabile, bensì dalla capacità di creare un bisogno che soltanto l'automobile è in grado di soddisfare.

Un bisogno non reale ma costruito, indotto e alimentato da una rete di produzione attenta alla conservazione di un prodotto obsoleto e redditizio.

L'uomo non ha infatti realmente bisogno di un'automobile per spostarsi con piena efficienza, ne abusa perché ormai immemore della sua innata capacità di transito e delle possibili combinazioni con altri mezzi di trasporto pubblico e prima di tutto con la bicicletta. A sostegno di questa tesi citiamo ancora le parole di Ivan Illich:

²¹⁴T. H. Culley, *op. cit.*, p. 219.

²¹⁵Cfr. I. Illich, *op. cit.*, p. 44.

L'uomo in bicicletta può andare tre o quattro volte più svelto del pedone, consumando però un quinto di energia (...). La bicicletta è il perfetto traduttore per accordare l'energia metabolica dell'uomo all'impedenza della locomozione. Munito di questo strumento, l'uomo supera in efficienza non solo qualunque macchina, ma anche tutti gli altri animali²¹⁶.

CAPITOLO III

²¹⁶*Ivi*, p. 54.

IL LEGAME TRA UOMO E BICICLETTA: LE TESTIMONIANZE ARTISTICHE

3.1 *La macchina del tempo non ha motore*

Ci potrebbe essere una nuova macchina del tempo? Forse c'è già: potrebbe essere la bicicletta, il solo mezzo che può raggiungere la sola e unica velocità a misura d'uomo (...).²¹⁷

Con queste parole dell'artista milanese Roberto Sironi²¹⁸ apriamo la seguente fase della ricerca con l'intento di verificare, tramite opportuni casi artistici, l'influenza che la bicicletta ha avuto e ha oggi sull'evoluzione della storia, della cultura e dei costumi nel nostro Paese. Senza pretesa di raggiungere verità universali, continuiamo a studiare la portata di questo oggetto e la sua magica relazione con l'essere umano, consideriamo la bicicletta come una *macchina del tempo* che rievoca a nostro comando immagini di personaggi storico-letterari, eroi del pedale e uomini comuni, attualizzando senza barriere temporali la sensazione di quello specifico movimento. Approfondiremo gli aspetti più significativi nell'evoluzione semiotica della bicicletta, soffermandoci maggiormente sulle testimonianze artistiche che catturano l'essenza, ogni volta diversa, del legame tra individuo e bicicletta.

Con questa nuova *macchina del tempo* cercheremo di evocare il passato ma anche di mettere in discussione il modo in cui quel passato è stato raccontato, analizzato e rappresentato, quanto di esso ci sia nel nostro presente e quale sia il significato della bicicletta nella caotica metropoli contemporanea.

La bicicletta può essere intesa, a questo punto, come mezzo di locomozione culturale²¹⁹ e dunque studiata nelle sue molteplici espressioni.

Abbiamo precedentemente verificato come essa diventi universalmente veicolo di trasformazioni sensoriali e culturali, come riesca a dominare e influenzare

217R. Sironi, *La macchina del tempo non ha motore!*, Cavinato Editore, Brescia, 2015, p. 7.

218Roberto Sironi è un artista, musicista e scrittore milanese che ha dedicato gran parte della sua vita alla bicicletta, per lui fonte primaria di ispirazione. Intervistato dalla scrivente in data 4.09.2015.

219Cfr. Roberto Sironi, *op.cit.*, p.39.

l'individuo pur essendo sostanzialmente l'immagine simbolica di un elegante moto che vince la stasi attraverso l'equilibrio. Sorpassando le naturali leggi della fisica, essa mantiene la *libertà* come caratteristica primaria, un sentimento che contagia profondamente l'individuo che la cavalca. Una libertà che si manifesta fin dai suoi albori e che si palesa ogni qual volta un individuo tenti di descrivere visivamente o verbalmente *l'andare in bicicletta*.

“Quel senso di movimento e di libertà che procura la bicicletta, io lo ritrovo anche nell'atto della creazione, come se la creazione fosse e forse lo è, un'azione che si compie in un contesto creativo e sincronizzato, esattamente quello che succede quando si pedala”²²⁰ afferma Roberto Sironi, traendo una sottile connessione tra la libertà e il movimento ritmico, naturale e ciclico, quasi ipnotico, in cui si nasconde la leggerezza dell'essere. Tuttavia quando la pittura o, più in generale, l'arte deve cogliere quell'essenza affabulatrice, di cui si vanta la bicicletta, incontra non poche difficoltà. L'artista deve rappresentare un moto, una sensazione e un messaggio senza poter utilizzare il tempo, deve rendere il movimento, l'equilibrio e la particolare sintonia tra corpo e bicicletta, fermare l'impressione di un attimo sulla tela o in un'immagine. “Movimento immobile”, così lo chiama Roberto Sironi, riassumendo in due parole cocenti la sua pittura. In realtà, e forse proprio per il motivo appena accennato, l'artista milanese realizza ritratti di ciclisti più che di biciclette, perché nella sua fusione con l'individuo o semplicemente con il corpo, la bicicletta assume una forma rappresentabile ed esaustiva.

Nella mostra personale *Arte su due ruote*²²¹, Sironi descrive in maniera umoristica e fumettistica personaggi e protagonisti in sella ad una bicicletta, compie un viaggio nel tempo riscoprendo passato, presente e futuro attraverso la lente pittorica e soprattutto attraverso la grande protagonista della sua narrazione. La bicicletta è un *medium*, un oggetto simbolico che nella fusione con il corpo restituisce un messaggio visivo facilmente comprensibile. I *tipi* ritratti raccontano scene di genere, soggetti in sella come *Diavoli rossi*, *Gentiluomini*, attivisti,

220R. Sironi, *La macchina del tempo non ha motore!*, Cavinato Editore, Brescia, 2015, p. 6.

221Roberto Sironi, *Arte su due ruote: la macchina del tempo non ha motore!*, Associazione culturale “Un artista in bicicletta” (a c. di), Spazio Seicento, Milano, 18-28 giugno 2015.

Ciclisti metropolitani, aristocratici o guerrieri, sono in realtà estratti di un legame centenario, frammenti immobili di vite in movimento che ritornano ciclicamente nel presente, ammiccando allo spettatore consapevole di ciò che viene rappresentato con quel binomio mitologico²²² (fig. 7).

I ritratti di Sironi sembrano testi di canzoni, storie descritte con poche fuggenti parole, immagini evocate nella nostra mente tramite associazioni e simboli ricorrenti, tramite la spatolata corretta dallo straccio o tramite il cerchio perfetto delle ruote. “In ogni canzone ci sono una storia e poche parole per descriverla. Io trasformo quelle frasi in immagini e dipingo. I miei quadri sono sequenze di una grande narrazione, che è la bicicletta stessa a fornirmi”²²³, quindi tra scrivere canzoni e dipingere c'è una connessione, che nasce dalla comune capacità di sintesi, di generare immagini significanti. Alle canzoni come ai quadri Roberto Sironi impone sempre un titolo, una *marca dell'enunciazione*²²⁴ con la quale manipola il messaggio e suggerisce un'interpretazione per il destinatario (fig.5).

I soggetti dei suoi quadri sono principalmente di due tipologie: *ciclocorpo* in movimento e *ciclocorpo* in stasi. C'è sempre una bicicletta e sempre un corpo, non si distingue quasi mai il genere o l'età del soggetto né il modello di bicicletta. La loro unione ha un significato, che prevarica le singole componenti. Due cerchi perfetti e una macchia di colore che simboleggia un corpo sopra di essi, chino, retto, esile, robusto, stanco o vitale. Nei quadri in cui il movimento sembra sospeso, i soggetti sono maggiormente caratterizzati (figg. 2, 6), numericamente minori e il titolo aiuta notevolmente l'evocazione di personaggi storici o umoristici, di cui facilmente possiamo avere una reminiscenza. In questi quadri la bicicletta caratterizza il soggetto e gli assegna una storia personale. Nelle pitture che invece rappresentano la corsa, l'atto, il movimento del *ciclocorpo* gli sfondi sono burrascosi, accesi e densi di colore. Quasi sempre si intravedono dei personaggi sullo sfondo, la gente comune forse, gli spettatori di questo elementare

222Ci riferiamo al binomio uomo-bicicletta.

223Roberto Sironi, intervistato dalla scrivente in data 4.09.2015.

224Cfr. L. Corrain (a c. di), *Leggere l'opera d'arte II. Dal figurativo all'astratto*, Progetto Leonardo, Esculapio, Bologna, 2009, p. XXII: “un testo, anche visivo, contiene al suo interno i principi comunicativi, la strumentazione tramite la quale procedere per la sua interpretazione”.

miracolo che si prodiga a noi. Altre volte però, come in *Metropoli del Futuro* (fig.1), dietro alle figure in bicicletta si intravede una città, incumbente palcoscenico in cui questo mezzo così antico torna a muoversi efficacemente, oppure un panorama paradisiaco che simboleggia il desiderio di libertà dell'animo pedalante come in *Ciclisti tra le nuvole* (fig.3). Il movimento è il reale protagonista di questi quadri, reso con pochi dettagli: due ruote e un corpo. Tutto in torno lo spazio sempre animarsi insieme a quell'entità che lo invade e lo scopre, le spatolate sono rapide e sufficienti a far evadere dalla planarità l'incredibile forma di un'azione.

Il movimento riprende anche l'atto della creazione, secondo l'artista il momento in cui nascono i suoi personaggi, in cui le biciclette traslano dalla sua immaginazione alla tela e di conseguenza all'osservatore.

“Dipingo senza pennelli, uso le spatole, le mani e gli stracci. Non ritorno mai su una mia creazione, l'atto è la mia creazione” dichiara Sironi e così riscopre un rapporto diretto con la materia e con il movimento ritmico che la plasma. La bassa densità figurativa²²⁵ è indotta dalla miopia che l'artista sceglie di sfruttare come tecnica pittorica ma anche dalla volontà di catturare gli infiniti *frame* che si succedono nel moto di una bicicletta: “mi allontano dalla tela senza occhiali per capire se c'è movimento. Se c'è, il mio quadro è riuscito anche se non si capisce il soggetto”.

Dopo aver lavorato per tutta la vita sulla bicicletta Roberto Sironi si accorge che non è lei la protagonista dei suoi quadri, o meglio, è la vasta gamma di sensazioni e connessioni che si possono generare tra il mezzo e il corpo. Dipingere è come pedalare, conta quello che succede al soggetto quando compie l'azione.

Per me dipingere è come pedalare, come suonare la chitarra. Queste tre cose descrivono il movimento che mi piace, il ritmo perfetto. La pedalata diventa ipnotica come il moto del pendolo, come l'incalzare ritmico dello swing, ed è capace di generare nella mia mente

²²⁵Con *densità figurativa* s'intende si intende il grado di riconoscibilità degli elementi di un testo in relazione alla quantità di dettagli presentati. Si dice che una rappresentazione è *figurale* quando possiamo distinguere alcune figure del mondo, senza tuttavia riuscire a ricondurre ogni unità a qualcosa di specifico (è il caso di Roberto Sironi). Cfr. A. Giannitrapani, *Introduzione alla semiotica dello spazio*, Roma, Carocci editore, 2013, p. 143.

immagini esoteriche. Io cerco di fermare quegli attimi, attimi di un movimento ciclico. Così mi sento libero²²⁶.

Roberto Sironi ha prodotto un considerevole numero di opere sulla bicicletta, una vera *critical mass*²²⁷ visiva, ed è per questa ragione che ci permette di introdurre una riflessione volta a cogliere le innumerevoli sfumature di un legame centenario, quello tra uomo e bicicletta. Il grande numero induce a pensare che ci sia molto spazio per la nostra ricerca.

3.2 L'Arte della bicicletta a Villa Menafoglio Litta Panza

Se davvero la bicicletta è in grado di guidarci in un viaggio nel tempo, allora selezioniamo la modalità artistica e cerchiamo di studiare come essa si sia destreggiata tra le diverse correnti del Novecento e come sia arrivata oggi, a noi, e in quale forma.

Con queste linee guida sbarcheremo nella rumorosa e affascinante terra dell'arte, quella contemporanea nello specifico, che si mostra da sempre sensibile alle rivoluzioni e ai cambiamenti agenti sul modo di vivere delle persone. Prendiamo in esame una grande mostra di carattere storico-artistico intitolata “L'Arte della bicicletta. Da Duchamp a Rauschenberg”, tenutasi a Villa Menafoglio Litta Panza nell'estate del 2001²²⁸.

Nei preziosi spazi interni e limitrofi della Villa, scrigno europeo dell'arte americana e nota come una delle più alte testimonianze culturali della seconda metà del XX secolo, il FAI²²⁹ in collaborazione con De Agostini Rizzoli Arte & Cultura organizza una consistente manifestazione culturale avente come protagonista la bicicletta, un lungo percorso a tappe con eventi di interesse

²²⁶Roberto Sironi, intervistato dalla scrivente il 2 settembre 2015.

²²⁷La *critical mass* è un raduno di biciclette che, sfruttando la forza del numero (massa), invadono le strade normalmente usate dal traffico automobilistico. La prima *critical mass* si tenne a San Francisco nel 1992.

²²⁸*Arte della bicicletta. Da Duchamp a Rauschenberg*, [12 Maggio - 16 Settembre 2001, Villa Menafoglio Litta Panza – Varese, Biumo Superiore], a cura di A. Fitz, allestimento Gae Aulenti, FAI con De Agostini Rizzoli Arte & Cultura.

²²⁹*Fondo Artistico Italiano*. Giuseppe Panza di Biumo donò la Villa di famiglia al Fai nel 1996, insieme a parte della collezione composta da 133 opere d'arte americana contemporanea.

artistico, storico, sportivo e ludico. La mostra dispone opere d'arte di Arman, Giacomo Balla, Joseph Beuys, César, Ettore Colla, Fortunato Depero, Gerardo Dottori, Marcel Duchamp, Fausto Melotti, Alessandro Mendini, Claes Oldenburg, Panamarenko, Gianni Piacentino, Michelangelo Pistoletto, Robert Rauschenberg, Mimmo Rotella, Alberto Savinio, Mario Schifano, Mario Sironi, Armando Testa, Matteo Thun; “oggetti diversi legati dal filo rosso della memoria. Una memoria che inevitabilmente passa anche attraverso la bicicletta”²³⁰.

Il percorso storico invece include veicoli appartenuti ai più grandi eroi del ciclismo e reperti storici risalenti a fine Ottocento, affiancati dalle più significative novità tecnologiche²³¹. In quella occasione *Ciclocittà* di Varese offre la propria collaborazione al FAI per organizzare escursioni in bicicletta e attività ludico-ricreative rivolte ai bambini.

Questa mostra è il caso più interessante, anche se non l'unico²³², tra le esposizioni tematiche aventi per soggetto la bicicletta, perché accosta diverse rappresentazioni di essa ignorando la coerenza storica o artistica per dialogare intimamente con il contenuto, con il valore simbolico dell'oggetto. Inoltre la manifestazione “L'Arte della bicicletta” nel complesso²³³ è la proposta di un viaggio nel tempo, nell'arte e nello spazio perché al percorso artistico si affiancano quello tecnologico e quello sportivo-ludico.

Nella *Scuderia Grande* di Villa Menafoglio Litta Panza, il grande spazio allestito da Gae Aulenti e illuminato da Piero Castiglioni, entra in scena la rassegna di casi artistici a tema bicicletta, una serie di rappresentazioni apparentemente monotematiche²³⁴ di ciò che la bicicletta significa per l'uomo da più di cento anni.

230A. Fiz, *Intervista a Giuseppe Panza di Biumo*, in *L'Arte della bicicletta. Da Duchamp a Rauschenberg*, catalogo della mostra, De Agostini Rizzoli Arte & Cultura, FAI, Fondo per l'ambiente italiano, 2001.

231Fu inoltre disposta la prova della bicicletta elettrica in un circuito all'interno del parco della villa.

232Cfr. *Ciclismo, Cubo-Futurismo e la Quarta Dimensione. 'Al velodromo' di Jean Metzinger*, [9 giugno – 16 settembre 2012], a cura di E. Weddingen, Collezione Peggy Guggenheim.

233La manifestazione dispone il *percorso artistico*, nella Scuderia Grande, il *percorso storico e tecnologico* nella Limonaia e nelle Scuderie, il *percorso sportivo e ludico* nel Parco all'inglese, in Varese-centro storico e nelle Valli del Varesotto. Cfr. “Arte in bici”, comunicato stampa concesso alla scrivente dal FAI - Fondo Ambiente Italiano in data 20.01.16.

234La bicicletta assume differenti significati in base al contesto fisico e storico in cui si trova, pertanto il tema dell'opera può essere ogni volta altro.

“Per taluni artisti il riferimento alla bicicletta può rappresentare un incontro casuale. Per altri invece è qualcosa di più”²³⁵. Ed è proprio a questi ultimi che rivolgiamo l'attenzione, a coloro che attraverso la pratica artistica si sono avvicinati a questo affascinante oggetto, al roboante mondo del Tour de France, del Giro d'Italia o all'inebriante velocità, al senso di libertà, alle sfumature psicologiche del legame con l'individuo oppure semplicemente all'essenza di un oggetto che ha partecipato all'evoluzione umana.

"La bicicletta simboleggia la dimensione mentale dell'arte. È l'idea del tempo in movimento"²³⁶. Con queste parole Giuseppe Panza di Biumo, erede della proprietà settecentesca che fa da contesto alla mostra ma che parallelamente ospita in collezione permanente opere di artisti come Dan Flavin, James Turrel, Peter Shelton, Robert Therrien, Ford Beckman, Thomas Schutte, Ettore Spalletti, Lawrence Carroll, Allan Graham e Max Cole, spiega il significato metaforico della bicicletta. Egli collega la sua immagine a quella di un moto, che simboleggia non più, come nel caso di Roberto Sironi, il fare pittorico, ma il succedersi fenomenologico delle correnti artistiche con un continuo ritorno di elementi fondamentali. Lo dimostra ad esempio la presenza, all'inizio del percorso, della celebre *Ruota di Bicicletta* di Marcel Duchamp²³⁷ (fig. 8) che, facendo da specchio alla più grande e contemporanea *Desire* di Martin Puryear²³⁸ appartenente alla collezione Panza di Biumo (fig.9), suggerisce all'osservatore che in questa in mostra si parla di *ciclicità*: la ruota è il simbolo di una dimensione, di un moto, uno dei più affascinanti e vincenti casi di collaborazione tra soggetto e oggetto, qualcosa di magico che eleva il mezzo allo stato di simbolo e che affonda le radici nello sfruttamento ottimale della più grande e antica innovazione della storia dell'uomo.

235A. Fiz, *Intervista a Giuseppe Panza di Biumo*, in *L'Arte della bicicletta. Da Duchamp a Rauschenberg*, catalogo della mostra, De Agostini Rizzoli Arte & Cultura, FAI, Fondo per l'ambiente italiano, 2001.

236 *Ibid.*

237 M. Duchamp, *Ruota di bicicletta*, 1913, Paris, metallo e legno, h 129,5 cm, diametro della ruota 63,8 cm, New York.

238 M. Puryear, *Desire*, 1981. Martin Puryear, nato a Washington ma di origine africana, è uno dei maggiori scultori del dopoguerra. L'opera esposta, oltre ad essere probabilmente la più grande ruota mai realizzata, è anche l'opera più costosa della collezione permanente. Achille Panza di Biumo la comprò nel 1990 per 60 mila dollari alla Young Gallery di Chicago.

La ruota è l'elemento cardine all'interno della mostra non solo perché alla base del funzionamento della bicicletta ma anche perché le categorie di senso ad essa connesse (la libertà, la leggerezza, la forma perfetta, l'uguaglianza, il ritmo, il moto e l'instabilità) ritornano nelle rappresentazioni artistiche. La ruota, in fondo, come la bicicletta, è il simbolo del tempo, del cambiamento ma anche del continuo ritorno, di un tempo ciclico come la forma e lineare come il vettore spostamento.

Come già suggerisce il titolo “L'Arte della bicicletta. Da Duchamp a Rauschenberg”, la mostra raduna importanti artisti del panorama contemporaneo senza problemi di coerenza stilistica per descrivere le diverse facce di un oggetto, i valori in esso contenuti; essi sono accomunati dalla capacità di evincere il significato della relazione tra uomo e bicicletta e di descrivere un particolare attimo, di dare forma ad un messaggio attraverso il fare pittorico²³⁹.

Ci interessano principalmente le opere che conferiscono alla bicicletta un'accezione intima e vicina all'uomo, tratteremo dunque i casi in cui essa assume le caratteristiche del soggetto che la sta guardando o guidando. La bicicletta in fondo è lo specchio di una percezione umana, come tenta di spiegarci Michelangelo Pistoletto con *Struttura dello specchio* (fig.18).

Come sostiene il curatore Aberto Fiz, “ci sono oggetti che hanno una vita limitata nel tempo e poi svaniscono nel nulla. Altri che sono identificabili esclusivamente con un'epoca. La bicicletta, invece, fa eccezione e percorre trasversalmente tutto il '900 affascinando artisti di stili e tendenze diversi”²⁴⁰, forse perché è l'unico mezzo che ha resistito all'evolversi dell'opinione collettiva, al succedersi delle tecnologie e delle forme di spostamento più avanzate, diventando testimone prezioso di una ricerca del senso che inizia nell'Ottocento e continua ancora oggi. Il motivo che ha spinto gli artisti a rappresentare la bicicletta come soggetto delle proprie opere alla stregua di personaggi mitologici o della natura, risiede nel rapporto fisico, diretto e psicologico che essa ha con il corpo che la domina, di carattere sensoriale quanto simbolico. La bicicletta ha reso l'individuo libero di muoversi nello spazio, di accorciare le distanze ma anche libero dalle distinzioni di classe, sesso e

²³⁹Da intendere come l'atto della creazione.

²⁴⁰A. Fiz, *Intervista a Giuseppe Panza di Biumo*, op.cit.

religione. La stessa libertà ha contaminato l'artista, che ha utilizzato la bicicletta come entità investita di un valore universalmente condiviso²⁴¹.

Nei casi artistici esposti nella *Scuderia Grande* di Villa Panza, la bicicletta è il mezzo attraverso cui l'artista *enunciatore* trasmette un messaggio, ma sul piano dell'espressione ci interessa la sua dimensione *figurativa*²⁴², ovvero il grado di attinenza al reale, quanto la sua dimensione *plastica*, ovvero l'organizzazione *topologica, cromatica ed eidetica* (categorie) degli elementi sulla superficie di manifestazione, perché entrambe intervengono nella comprensione dell'enunciato (contenuto)²⁴³. Così avviene per la mostra, che incontra nell'accostamento di opere stilisticamente lontane la sua forma espressiva, utile a comprendere il vero contenuto della riflessione curatoriale: il significato della bicicletta nell'evolversi della società.

Questo percorso artistico è tematico²⁴⁴ e siccome molteplici e differenti sono le declinazioni del legame tra uomo e bicicletta, altrettante sono le testimonianze. Ne consegue una combinazione di opere artistiche diverse per corrente e contenuto ma aventi una particolare attinenza con la relazione individuo-bicicletta. Si riconosce nei casi analizzati una *figura simbolica*²⁴⁵ e pressoché invariata fin dai primi esempi, una forma che diventa il *fil rouge* della rassegna artistica quanto della memoria storica rievocata. La bicicletta, considerata all'inizio una “macchina

241 Secondo la grammatica narrativa di Greimas, il valore dell'oggetto non è quasi mai una caratteristica intrinseca ad esso ma piuttosto una proiezione di valori che il soggetto esercita sull'oggetto. Cfr. A.J. Greimas, *Du sens II – Essais sémiotiques*, Seuil, Paris, 1983, trad.it. P. Magli, M. P. Pozzato, *Del senso 2. Narrativa, modalità, passioni*, Bompiani, Milano, 1985.

242 La *semiotica figurativa* si basa sul riconoscimento di figure del mondo nel testo artistico (visivo), all'interno del quale è possibile distinguere diversi gradi di *densità figurativa* sulla base della ricchezza dei tratti descritti. Cfr. A.J. Greimas, *Semiotica figurativa e semiotica plastica*, in L. Corrain M. Valenti (a c. di), *Leggere l'opera d'arte. Dal figurativo all'astratto*, Bologna, Progetto Leonardo, 1991, p. 33.

243 “Siamo di fronte a categorie che (...) pur sembrando derivare dalla lettura figurativa degli oggetti plastici, possiedono nondimeno una grande generalità e si presentano come delle categorie astratte di significato”, *Ivi*, p. 49.

244 Perché non è organizzato secondo il criterio “autore” né secondo il criterio “corrente artistica”, ma incentrato sul soggetto dell'opera: la bicicletta.

245 Il *livello figurativo* si riferisce alla rappresentazione di quelle che Greimas chiama “figure del mondo naturale”, ovvero oggetti riconoscibili. Esse non sono una “riproduzione della realtà” ma si basano su convenzioni culturali codificate tali per cui in una data immagine siamo portati a riconoscere certi elementi del mondo. Cfr. A. Giannitrapani, *op.cit.*, p. 147.

del tempo senza motore”, ci consente di viaggiare nel tempo raccogliendo le diverse forme espressive di un medesimo enunciato, di riconoscere diversi *enunciatori* o *osservatori*²⁴⁶ che descrivono una personale visione e interpretazione della bicicletta, lanciando non pochi rimandi al contesto storico-sociale di appartenenza.

Inoltre nel 2001 tutte le manifestazioni organizzate dal FAI avevano come tema il *viaggio* e questo può essere il secondo filo conduttore della nostra ricerca.

Torniamo al nostro viaggio nel tempo e dopo aver approfondito²⁴⁷ qual è stato il significato della bicicletta nella sua epoca eroica, nel periodo del conflitto, della ripresa post-bellica e nelle burrascose città odierne, troviamo nel percorso storico-artistico della mostra un rimando che giustifica la nostra riflessione: anche il FAI ha creduto importante spiegare il valore simbolico e il ruolo evocativo della bicicletta con una connessione temporale ad un evento unico e fondamentale nella generazione del senso comune, l’*84°Giro d’Italia*²⁴⁸. La concomitanza temporale ci consente di riprendere le riflessioni sul valore individuale e collettivo della bicicletta effettuate in precedenza e lasciare sullo sfondo alcuni riferimenti storici concreti.

L'intero percorso è un'occasione per leggere e riportare alla memoria alcune importanti correnti artistiche e i relativi esponenti, attraverso un oggetto che è stato ogni volta un simbolo, grazie alla sua forma e funzionalità naturali. Così semplice e perfetta, la bicicletta è sempre stata oggetto di studio, molti artisti, come tutti d'altronde, si sono chiesti quale fosse il segreto di quel cavallo di ferro, che non mangiava e non beveva ma rendeva l'uomo glorioso, con le sue sole forze innate. Avanguardie e neoavanguardie, poetiche dell'oggetto e correnti cibernetiche si sono interrogate sulla natura della bicicletta e sull'infinità di significati che può assumere nella relazione con il soggetto. Così dalla celebre

246“Chiameremo *osservatore* il soggetto iper-cognitivo delegato dall'enunciatore e da questi installato (...) nel discorso enunciato. Un semplice fare ricettivo non è sufficiente a definire un osservatore, visto che quest'ultimo implica il darsi di una vera e propria informazione”, P. Basso, *Per un lessico di semiotica visiva*, in L. Corrain (a c. di), *Leggere l'opera d'arte II. Dal figurativo all'astratto*, Esculapio, Bologna, 1999, p. 128.

247Cfr. 2.2

248Previsto dal 19 maggio al 10 giugno 2001.

Ruota di bicicletta di Marcel Duchamp del 1913 fino alla *Bicycloid VII* di Robert Rauschenberg (fig. 20), vediamo un oggetto che diventa il soggetto del dipinto o dell'installazione, che cerca di dire qualcosa, e un artista che tenta di *marcare* il messaggio attraverso il *piano dell'espressione*²⁴⁹. Il percorso della mostra è una sorta di “viaggio metaforico in cui la bicicletta si palesa di fronte all'osservatore come immagine di se stessa, come rappresentazione di un preciso contesto sociale e storico in cui l'uomo le ha attribuito un significato”²⁵⁰.

Come sostiene il curatore Alberto Fiz, “il tema di una mostra può essere un semplice pretesto per esporre una serie di opere di qualità. Oppure corrispondere ad una reale necessità linguistica. *L'Arte della Bicicletta* fa parte di questa seconda categoria”²⁵¹. Una necessità linguistica perché la bicicletta diventa il mezzo attraverso cui l'artista struttura la sua *enunciazione*, racchiude un messaggio dentro alla bicicletta rendendola un'esperienza estetica simbolica. Le chiavi di lettura del testo artistico sono universalmente riconosciute perché la bicicletta è forse il mezzo più popolare della storia e, per quanto si sia evoluta da quando il barone tedesco Karl Friedrich Drais von Sauerbronn la inventò nel 1816, ha mantenuto essenzialmente la stessa forma, diventando *figura* di valori semantici condivisi²⁵². Quindi l'artista del secolo scorso può parlare all'osservatore contemporaneo perché la bicicletta usa lo stesso linguaggio fin dal suo primo *ruotismo*.

Cosa significa la bicicletta in queste opere? Cosa ha trasmesso all'artista? Cosa rappresentava in quel momento²⁵³ per la società?

Racchiuso in un'opera d'arte il significato della bicicletta assume una forma leggibile²⁵⁴ e anche le sensazioni lo diventano, dunque interpretando il piano

249Il piano dell'espressione è da intendersi come la modalità rappresentativa (forma) del testo artistico (messaggio). Cfr. A.J.Greimas, *op.cit.*, p.35.

250Il percorso artistico della mostra, in “Arte in bici”, comunicato stampa concesso alla scrivente dal FAI - Fondo Ambiente Italiano in data 20.01.16.

251A.Fiz, *Pedalando attraverso la storia dell'arte*, articolo di presentazione della mostra, concesso alla scrivente dal FAI - Fondo Ambiente Italiano in data 20.01.16.

252Per una corretta differenziazione tra *icona* e *figura* all'interno del *percorso generativo greimasiano* cfr. L. Corrain, M. Valente, *op.cit.*, p. 19.

253L'attimo della rappresentazione.

254All'interno della semiotica visiva possiamo distinguere una semiotica figurativa e una

dell'espressione, nell'ottica di una *semiotica figurativa* ma anche *plastica*²⁵⁵, possiamo arrivare a qualche informazione in più sul contenuto, sul messaggio, sul contesto sociale e storico²⁵⁶. Esattamente come quando prendiamo una fotografia dall'album di famiglia e proviamo a rintracciare segni di un luogo, di un tempo, proviamo ad immedesimarci in un momento.

L'oggetto e la sua rappresentazione diventano una sorta di transito simbolico per concetti astratti, sensazioni, momenti di particolare euforia o dramma individuale e collettivo. “Da Duchamp a Rauschenberg, dunque, la bicicletta prosegue il suo viaggio pronta a mettersi a disposizione dell'arte, indipendentemente da chi ne faccia richiesta”²⁵⁷.

3.2.1 Il significato della bicicletta nel percorso artistico

Il percorso espositivo inizia con la famosa *Ruota di Bicicletta* di Marcel Duchamp del 1913 (fig.8), proveniente dalla Galleria Nazionale d'Arte Moderna di Roma.

Il celebre artista francese, esponente del Dadaismo e del Surrealismo nonché padre del *ready made*, cominciò a riflettere sull'estetica degli oggetti di uso comune proprio con una ruota di bicicletta, sottraendola dal suo corpo metallico e dalla sua funzione per posizionarla rovesciata sopra uno sgabello da cucina verniciato, avvitando la forcella. Poi elevò quel nuovo insieme al rango di opera d'arte, semplicemente firmandolo e dandogli un titolo: *Ruota di bicicletta*²⁵⁸.

Quest'opera è emblematica non solo per il pensiero artistico successivo²⁵⁹ ma

semiotica plastica. La semiotica figurativa si fonda sul riconoscimento di figure del mondo nel testo, la semiotica plastica sulla loro forma e organizzazione significativa. Cfr. A.J.Greimas, *Semiotica figurativa e semiotica plastica*, op.cit.

255“Si pensa di poter restringere l'oggetto d'indagine definendo la semiotica visiva tramite il suo supporto planare”, A.J.Greimas, *op.cit.*, p. 33.

256“La lettura di un testo «estetico» non può in ogni caso proporsi come una semplice sfida al riconoscimento, ma impone semmai una sfida all'interpretazione anche formale dei testi”, L. Corrain, M. Valenti, *op.cit.*, p. 20.

257A. Fiz, *op.cit*

258*Roue de Bicyclette* fu il primo oggetto di uso comune nella storia ad acquistare dignità di oggetto d'arte per semplice decisione dell'artista. Cfr.Moma Learning, [https://www.moma.org/learn/moma_learning/themes/dada/marcel-duchamp-and-the-readymade] “Readymades', as he called them, disrupted centuries of thinking about the artist's role as a skilled creator of original handmade objects. Instead, Duchamp argued, 'An ordinary object [could be] elevated to the dignity of a work of art by the mere choice of an artist'”.

259*Roue de Bicyclette* è il primo *ready-made* dell'artista e rappresenta un vero e proprio simbolo

anche per la mostra in cui è posizionata, quasi come un biglietto da visita, all'ingresso del percorso narrativo.

Il motivo non è certo perché essa rappresenta l'oggetto (bicicletta) nella sua interezza quanto piuttosto perché cattura il movimento ciclico che vi soggiace e lo lascia immaginare.

La ruota è infatti un cerchio, “il cerchio è una figura essenzialmente instabile, dinamica: dal cerchio nascono tutti i ruotismi”²⁶⁰, il cerchio è la sommatoria esatta di forze uguali ed opposte²⁶¹, non ha un inizio né una fine, il cerchio è dentro la natura e la bicicletta si fonda proprio su questi principi. In quest'opera è racchiusa un'allusione alla vita, alla libertà espressiva, al tempo e alla possibilità di ritorno, di rigenerazione e di rinascita, significati che trovano una serie di risposdenze con l'arte del Novecento a partire da quegli anni.

La *Ruota di bicicletta* è però anche un vero paradosso logico²⁶²

perché unisce un oggetto che esprime il movimento (la ruota) a uno che lo rende immobile (lo sgabello), un prodotto industriale (la ruota) a uno artigianale (lo sgabello di legno), una forma circolare (la ruota) a una quadrata (la base dello sgabello). Duchamp fa girare la ruota. Ci gioca²⁶³.

La ruota è rovesciata ma libera di girare, mentre lo sgabello viene trasformato in un basamento ligneo per l'insolita scultura. Dunque se estrapolata dal suo contesto la ruota di bicicletta cessa di svolgere una funzione e passa a rappresentarne il valore, il moto, la rivoluzione, la libertà espressiva, sul piano del contenuto. Che

perché “Questo gesto, che anticipò di qualche anno l'uso dell'oggetto nel Dadaismo e nel Surrealismo, produsse un completo rovesciamento delle opinioni sull'arte e diresse la ricerca artistica verso territori fino ad allora inesplorati” Cfr. A. Schwarz, *La qualità trascendentale dell'oggetto*, in A. Fiz, *op.cit.*, p. 36.

260B. Munari, *Il cerchio*, Mantova, Corraini Edizioni, 2014 (1a ed. 1964), p.5.

261“Antichi e sconosciuti saggi cinesi, verso il mille avanti Cristo, osservarono che ogni cosa nella natura è costituita dall'unione di due forze opposte che chiamarono Yang e Yin e rappresentarono in un disco formato da due forme uguali ma di colori complementari oppure bianco e nero”, *Ivi*, p. 81.

262“Nella Ruota di Bicicletta lo spostamento di valore avveniva impedendo l'uso degli oggetti: una ruota che girava su se stessa, senza portare in nessun luogo, uno sgabello su cui non ci si poteva sedere, perché vi era innestata la ruota”, F. Rovati, *L'arte del primo Novecento*, Einaudi, Torino, 2015, p. 123.

263A. Fiz (a.c. di), *L'Arte della bicicletta. Da Duchamp a Rauschenberg*, catalogo della mostra, De Agostini Rizzoli Arte & Cultura, FAI, Fondo per l'ambiente italiano, 2001.

nella ruota di una bicicletta siano iscritti valori semantici più profondi ce lo spiega lo stesso artista, che utilizza un piedistallo improvvisato per *sovradeterminare il valore* dell'oggetto. Come scrive Manar Hammad “le culture urbane hanno l'abitudine di porre in alto gli oggetti che vogliono valorizzare”²⁶⁴ e quindi il sostegno della ruota diventa un *operatore semiotico* perché investito non solo di un valore strumentale ma soprattutto di un carattere semantico: la *messa in valore*. Inoltre, solitamente siamo abituati a vedere una bicicletta adiacente al terreno, là dove si produce il vettore spostamento, qui invece si trova ribaltata per indurre l'osservatore a riflettere proprio su di essa e non su ciò che abitualmente permette di fare.

La ruota, in questo nuovo contesto, è al tempo stesso riconoscibile, perché oggetto reale, e incomprensibile, perché separata dalla bicicletta e distante dal suolo, sopra uno sgabello. Poiché disorientato, lo spettatore è indotto a mettere in crisi i punti di riferimento dell'arte tradizionale e a chiedersi se quell'oggetto industriale, una ruota di bicicletta, abbia davvero un valore concettuale oltre che funzionale. In altre parole “L'intervento dell'autore si limita a mutare l'angolo visuale dal quale un oggetto viene percepito di solito, senza cambiare né modificare in alcun modo l'oggetto stesso”²⁶⁵.

In questo gioco di significati nulla è ciò che appare, perché la bicicletta come la sua ruota sono chiamate ad un ribaltamento continuo del senso. La componente mitico-simbolica di questo oggetto, viene sfruttata da Duchamp per estrapolare la natura materica dal contesto d'uso e lanciare all'osservatore una nuova sfida sull'interpretazione.

Alla base di quest'opera, come in quelle successive, sta una vera e propria mutazione da uno stato espressivo ad un altro, come testimonia anche il divertente *jeux de mots* che rende sotto forma di rebus il passaggio dalla cosa alla parola, dalla ruota di bicicletta alla *Roue de bicyclette*:

Nella *Roue de bicyclette* le tre componenti principali del *ready made* sono *rayons*, *roue*, *selle* e corrispondono oggettivamente all'anagramma del nome dello scrittore Raymond Roussel.

264M. Hammad, *Il Museo della Centrale Montemartini (Roma)*, Segnature, Meltemi editore, Roma, 2006, p.4.

265Arturo Schwarz, commento al testo, in A. Fiz, *op.cit.*

Restano le lettere *m* e *d*, le quali sono, guarda caso, le iniziali di Marcel Duchamp²⁶⁶.

Nell'attività di Duchamp i giochi di parole quanto i *ready mades* sono espressioni di una singola attitudine psicologica; nei giochi di parole egli redime la parola dal suo luogo comune mediante uno spostamento più o meno astratto, nei *ready mades* il processo può riguardare sia il contesto fisico, sia quello più astrattamente logico dell'oggetto²⁶⁷.

“Così per Duchamp l'umorismo è un altro modo per riaffermare la sua libertà, per difendere il suo individualismo”²⁶⁸ e sul paradosso misura la libertà espressiva di un oggetto, separandolo dall'uso e dall'individuo, che riesce in questo modo a respirarne l'essenza.

Forse, interviene il curatore della mostra, “se la bicicletta fosse solo un mezzo di trasporto, non si spiegherebbe per quale ragione Duchamp, nel 1913, avesse affidato proprio alla Ruota di bicicletta il compito di rappresentare il primo *ready made* della storia”²⁶⁹.

3.2.2 La velocità dell'uomo moderno: Boccioni, Balla e Dottori

La *Ruota di Bicicletta* di Duchamp è un passaggio obbligato se si intende raccogliere e comprendere le contemporanee e successive testimonianze artistiche che riflettono sul binomio uomo-bicicletta e soprattutto se si parte dall'assunto che questa relazione sia generata da un moto ritmico e rotatorio. Ma una sola ruota non basta per garantire il funzionamento del mistico oggetto: come si evince dall'etimologia della parola stessa²⁷⁰, la bicicletta è figlia di due ruote, disposte in

266M. Humbert, *Giochi linguistici e linguaggio in Duchamp: dalla ruota di bicicletta a With my tongue in my cheek*, in *Studi in Onore di Giulio Carlo Argan*, Scandiacchi (Firenze), La Nuova Italia Editrice, 1994, p.325.

267Nel caso dell'opera in questione lo spostamento dal contesto fisico è raggiunto mutando l'angolo visuale dal quale l'oggetto è ordinariamente percepito e isolandolo dalle sue naturali condizioni ambientali.

268A. Schwarz (a c. di), *Éros c'est la vie*, fascicolo n.249 de “I Maestri del Colore”, Milano, Fabbri Editore, 1963-1967.

269A. Fiz, *Sul sellino dell'arte*, in *L'Arte della bicicletta. Da Duchamp a Rauschenberg*, catalogo della mostra a cura di A. Fiz, De Agostini Rizzoli Arte & Cultura, FAI, Fondo per l'ambiente italiano, 2001.

270 “Bicicletta”, dim. dal fr. “Bicycle”, comp. di “bi” e “cycle”, dal gr. “kýklos” trad. ciclo,

linea a formare un *bicycle*, parola che apparve per la prima volta in un brevetto inglese del 1869. In quegli anni, e soprattutto sul finire del XIX secolo grazie alla nuova forma del telaio²⁷¹, alla trasmissione del movimento a catena²⁷² e ai copertoni pneumatici²⁷³, il mondo cominciò a conoscere una velocità umana, diversa da quelle raggiunte con i più disparati veicoli a motore o a trazione animale.

La bicicletta divenne un mezzo di trasporto di massa, come dimostra il censimento del 10 febbraio 1901 che registra 111.000 proprietari di cicli su circa 33 milioni di italiani. Nel decennio successivo il numero aumenta esponenzialmente, e “il censimento del 1911 registra 996.182 biciclette: dato rilevatore di una passione di massa a cui corrisponde il decollo dell’industria delle due ruote”²⁷⁴.

Sono trascorsi appena due anni dal primo storico *Giro d'Italia*²⁷⁵ eppure la fase epica del ciclismo è nel roboante momento di ascesa: la bicicletta è la protagonista della scena urbana perché l’automobile, apparsa sul mercato in questo decennio, non ha ancora del tutto soppiantato le altre forme di spostamento²⁷⁶ ma soprattutto perché, in quel dato contesto storico, il suo *valore simbolico* è condiviso da un’intera nazione, che si ritrova unita nella scoperta inebriante di nuovi eroi e di

cerchio, Cfr. *Il Nuovo Zingarelli: vocabolario della lingua italiana, 11. ed., s.v. “biciclo”*.

271La prima bicicletta con telaio a losanga fu la *Rover Safety Bicycle*, costruita nel 1885 da John Kemp Starley. Cfr. R. Penn, *Ciò che conta è la bicicletta. La ricerca della felicità su due ruote*, Milano, Ponte alle Grazie, 2011, p. 32.

272Nel 1879 H.J. Lawson introdusse un biciclo con trasmissione a catena sulla ruota posteriore che chiamò “Bicyclette” e nel 1880 Hans Renold depositò il brevetto per la catena d’acciaio a rulli, riducendo l’usura della catena e aumentando l’efficienza della trasmissione. Cfr. *Ivi*, p.105.

273Nel 1887 John Boyd Dunlop coniò la parola “pneumatico” per la sua invenzione, che consisteva in un manicotto di lino imbullonato alla ruota al cui interno posizionò un tubo gonfiabile riempito di aria compressa. Cfr. E. Wildman, *Famous Leaders of Industry*, Neilson Press, 2008, in particolare p.147.

274M. Franzinelli, *Il Giro d'Italia: Dai pionieri agli anni d'oro*, Milano, Feltrinelli editore, 2013.

275Il primo Giro d'Italia si tenne nel 1909, organizzato da Armando Cougnet (*Gazzetta dello Sport*) e vinto da Luigi Ganna. Cfr. J. Foot, *Pedalare! La grande avventura del ciclismo italiano*, Milano, Rizzoli, 2011.

276Si fa riferimento alla realizzazione del famoso *Modello T* della Ford Motor Company, apparso sul mercato americano nel 1908, anno in cui l’industria automobilistica ha dato avvio alla costruzione in grande serie di autoveicoli incidendo fortemente sulla civiltà del XX secolo. Cfr. M. Vitta, *Il progetto della bellezza. Il design fra arte e tecnica, 1851-2001*, Torino, Einaudi, 2001.

nuovi paesaggi sensoriali. Se è vero che il *Giro* ha fatto l'Italia²⁷⁷, è vero anche che la bicicletta è diventata un emblema di valori individuali e collettivi. L'uomo in bicicletta diventa protagonista di una trasformazione, che avviene nello spazio fisico quanto in quello ideologico, è al centro di un dinamismo estatico, è dentro la velocità che lo conduce alla vittoria, al riscatto, al progresso. In bicicletta si riescono a cogliere le forze che governano lo spazio e il corpo fluisce attraverso un tunnel di stimoli che si riflettono sull'animo e generano sensazioni inedite. Ma come può la pittura, o in generale l'opera d'arte, rendere questo turbine percettivo in un solo frammento temporale?

In quell'esercizio, il pensiero è nel suo habitat naturale, nel suo nido protettivo, invitante e soprattutto si muove a una velocità umanamente incalcolabile, come è la velocità metaforica della bicicletta che pur non essendo comparabile alle velocità di altri mezzi è senz'altro la più perfetta delle velocità²⁷⁸.

Su questa velocità perfetta si è creato un mito, su cui si concentrano alcune opere futuriste di quegli anni, che intendono il *mezzo* come sinonimo di progresso e non vedono l'ora di cogliere il dinamismo che scalpita attorno al *ciclocorpo* nello spazio. Nel XX secolo la velocità era metafora del cambiamento sociale quanto artistico e la bicicletta sicuramente aveva tutte le carte per evocarlo.

Accanto a Duchamp, la mostra prosegue dunque presentando le ricerche sul dinamismo e sulla velocità di Umberto Boccioni, Giacomo Balla e Gerardo Dottori.

Nello stesso anno in cui nasce il Giro d'Italia (1909), Filippo Tommaso Marinetti pubblica *Il Manifesto del Futurismo*²⁷⁹ seguito, un anno più tardi, dal *Manifesto Tecnico della Pittura Futurista* di Umberto Boccioni²⁸⁰. È il momento della nascita di un vero sistema complesso che travolgerà ogni campo artistico:

277“Questa celebre gara ha contribuito in modo decisivo alla creazione di un'identità nazionale, ma ha anche posto le premesse per una serie di rivalità locali e personali. È stato un evento sportivo che ha creato qualcosa chiamato «Italia»”, *ivi*, p. 14.

278R. Sironi, *op.cit.*, p. 57.

279Pubblicato su “Le Figaro” di Parigi il 20 febbraio 1909. Cfr. C. Salaris, *Futurismo*.

L'avanguardia delle avanguardie, Giunti editore, Milano, 2009, p.8.

280Il *manifesto tecnico della pittura futurista* fu firmato da Umberto Boccioni, Carlo Carrà, Giacomo Balla, Gino Severini, Luigi Russolo l'11 aprile 1910. Cfr. *Ibid.*

nell'architettura, nella musica, nel cinema, nella radio, è situato il germe della rottura drastica con il passato, la violenta esplosione di un dinamismo che trasforma tutto ciò che incontra in materia plastica²⁸¹.

Nei dipinti di Boccioni, Balla e Dottori si distingue il tentativo di fondere l'esperienza visibile e rappresentabile, la memoria storica corrente, con la velocità e con il suo simbolo emergente, somma della materia meccanica e dell'azione dinamica dell'uomo: la bicicletta.

Macchie, linee, intrecci, esplosione di colori vividi, frammenti di vita e di movimento cercano di restituire all'osservatore un'immagine tridimensionale del moto di un ciclista, delle sue sensazioni fisiche e psicologiche, della trasformazione dello spazio circostante. Questa nuova entità dal corpo di ferro e l'anima umana diventa un simbolo del dinamismo della vita moderna.

“Quindi se la potenzialità plastica dei corpi suscita emozioni che noi interpretiamo attraverso i loro moti, sono questi moti puri che noi fisseremo”²⁸².

Dinamismo di un ciclista (fig. 11) di Umberto Boccioni, che non è presente nella mostra a Villa Panza ma viene assunto dal curatore come importante caso studio nella presentazione del tema²⁸³, rappresenta un soggetto dalla difficile riconoscibilità ma sottolinea con forme, colori e tratti fulminei la fusione dinamica tra uomo e bicicletta in un'unica forma plastica. A livello *eidetico-plastico*²⁸⁴ sulla tela dominano forme curve e linee arcuate, che richiamano la ruota della bicicletta e il suo *ruotismo* anche semplicemente sfiorandolo. È la dinamica della pedalata ad interessare Boccioni, la fusione tra corpo, mezzo e ambiente circostante.

Anche volendo intravedere, nelle violente pennellate rosse e nere al di sopra di una forma arrotondata, una ruota che gira vorticosamente, o nei toni verdi e blu dello sfondo un paesaggio agreste in cui il ciclista batte il sentiero, o nella figura

281Il "Dinamismo plastico" si concretizza nella rappresentazione della velocità e dei corpi in movimento, la "Simultaneità plastica" consiste nella compenetrazione istantanea di sensazioni differenti, appartenenti al tempo e allo spazio. Cfr. C. Salaris, *op.cit.*

282U. Boccioni, *Dinamismo plastico*, Milano, Istituto editoriale italiano, 1917.

283A. Fizz (a c. di), *op.cit.*, p.29.

284Il *livello plastico* è un linguaggio secondo che prescinde dalle figure rappresentate, di esso si possono identificare le *categorie eidetiche* ovvero l'organizzazione delle linee e la loro significazione per opposizione (retto vs curvo, segmentato vs continuo ecc.) cfr. A. J. Greimas, *Semiotica figurativa e semiotica plastica*, *op.cit.*, p. 43.

conica centrale la forcella di una bicicletta, che si tratti veramente di un ciclista ce lo dice il pittore stesso, nel titolo dell'opera.

Il turbine che avvolge il ciclista è la forza del progresso, lo slancio vitale; i colori aggressivi e il flusso delle luci danno la sensazione del succedersi di attimi folgoranti, rimescolati nella simultaneità della rappresentazione.

“Da oggettiva la rappresentazione diviene allora testimonianza della relatività del punto di vista, che si impone come totalità anche emotiva, nella sinestesia che l'esperienza urbana comporta”²⁸⁵.

Se da questa breve analisi evinciamo che la bicicletta nelle opere futuriste scelte dal curatore rappresenta l'idea del tempo in movimento, “non si possono dimenticare le ricerche sul dinamismo di Giacomo Balla, dove le ruote o le semi-ruote che compaiono nelle sue composizioni astratte sviluppano un principio dinamico che non è identificabile con un mezzo di trasporto ma coinvolge la componente spirituale”²⁸⁶.

Infatti l'intreccio di linee-forza tese a rappresentare lo stato rivelativo dell'oggetto caratterizza anche il capolavoro di Giacomo Balla esposto in mostra, *Velocità astratta+rumore* (fig. 10) del 1913-14.

Sappiamo²⁸⁷ che tra la fine del 1912 e l'inizio del 1913 Balla passò all'esplorazione del movimento e che questa tela probabilmente faceva parte di un trittico, raffigurante il passaggio fulmineo di una bicicletta o di un'automobile nelle tre dimensioni temporali dell'azione: in avvicinamento, di passaggio e in allontanamento²⁸⁸.

L'opera è dominata dai toni del rosso e del bianco, che rispettivamente rispecchiano la strada e il *ciclocorpo* che la sta attraversando, quindi gioca sull'opposizione tra due categorie cromatiche²⁸⁹ per arrivare al contrasto sul piano del contenuto, elaborando il confronto in un sistema dei significati parallelo a

285M. G. Messina, M. M. Lamberti (a c. di), *Metropolis. La città nell'immaginario delle avanguardie 1910-1920*, Catalogo della mostra, Edizioni GAM, Torino, p.23.

286A. Fiz, *Intervista a Giuseppe Panza di Piumo*, in *op.cit.*

287Cfr. A. Fiz (a c. di), *Catalogo della mostra*, *op. cit.*

288Dimensione *incoativa*, *durativa*, *terminativa* dell'azione. Cfr. P. Basso (a c. di), *Per un lessico di semiotica visiva*, in L. Corrain (a c. di), *op.cit.* p. 99, voce “Aspettualizzazione”.

289“Il contrasto plastico si definisce come la co-presenza, sulla stessa superficie, di termini opposti della stessa categoria plastica”, A.J.Greimas, *op.cit.*, p. 45.

quello dei simboli o, in questo caso, dei colori.²⁹⁰ Come infatti ribadisce Greimas “il problema non sta nell'affermare che il significante plastico (...) 'significa', ma nel cercare di capire come significa e cosa significa”²⁹¹.

Apparentemente Balla sembra indicare la presenza di un mezzo che altera il paesaggio nel suo moto, ma anche evidenziarne il *rumore*, nel titolo come nell'incrociarsi di segni di colore scuro e di piani trasversali tutt'attorno al vuoto centrale. La bicicletta non fa rumore²⁹², almeno non nell'accezione negativa del termine, però produce un serie di relazioni fisiche con lo spazio attraversato, tali da restituirsi in percezioni visive, uditive e tattili.

Dal punto di vista figurativo²⁹³ non possiamo affermare con certezza di riconoscere elementi appartenenti al ciclismo, abbiamo però dei *referenti plastici, topologici, eidetici e cromatici*²⁹⁴ che sostengono l'interpretazione. Le linee curve, quasi chiuse, operano come *formanti*²⁹⁵ per l'osservatore e rimarkano l'idea di un movimento circolare dato da un oggetto che lo genera con la sua forma. Le semi-ruote sono più di una ma non siamo in grado di determinare esattamente quante, e questo fatto sarebbe decisivo per scartare l'idea dell'automobile. Le linee a spirale invece indicano la velocità. I colori sullo sfondo sono il verde delle colline curve, il blu del cielo nella parte alta del dipinto e una rilevante presenta di bianco che, contornato dalle linee diagonali di colore scuro, rappresenta la strada, letteralmente sconvolta dal passaggio del mezzo. Forse tra i fini dell'enunciazione,

290“l'interpretazione, per intuitiva che sia, non consiste soltanto nel formulare gli effetti di senso nei termini di un metalinguaggio particolare, ma, allo stesso tempo, nel compararli ed opporli fra loro elaborando, al limite, un sistema dei significati parallelo e coestensivo al sistema dei simboli che si cerca di descrivere”, *ivi*, p. 47

291*Ibid.*

292Questo è uno dei motivi per cui diverse letture critiche vedono nell'opera il passaggio di un'automobile più che di una bicicletta.

293Il livello figurativo dell'opera si riferisce alla rappresentazione di quelle che Greimas chiama “configurazioni del mondo naturale”, ovvero oggetti riconoscibili. Cfr. A.J.Greimas, *op.cit.*, p. 37.

294Le categorie plastiche si suddividono in topologiche, eidetiche e cromatiche; esse costituiscono “ il livello fondamentale della forma del significante” cfr. *ivi*, p. 44.

295Per la definizione di *formante* e la distinzione tra *formante plastico* e *formante figurativo* cfr. A.J.Greimas, *Semiotica figurativa e semiotica plastica*, p. 37-44: “l'operazione principale che lo costituisce è la selezione di un certo numero di tratti visivi e la loro globalizzazione (...) che trasforma il fascio di tratti eterogenei in un formante, cioè in un'unità del significante”. Cfr. anche L. Corrain, T. Lancioni, *Problemi di traduzione intersemiotica*, in L. Corrain (a. c. di), *Leggere l'opera d'arte II*, p. 81 : “è il gioco delle correlazioni topologiche, eidetiche e cromatiche a consentire l'identificazione dei tratti figurativi”.

la presenza dell'opera nel percorso *L'Arte della bicicletta* suggerisce di soffermarci su un'altra valenza della rappresentazione pittorica. *Velocità astratta+rumore* riesce a generare nell'osservatore una percezione confusa e astratta della realtà contrapposta ad una sensazione di complicità con il dinamismo in atto sulla tela. “Se di somiglianza si tratta, essa è situata al livello del significato, cioè della griglia di lettura comune al mondo e agli artefatti planari”²⁹⁶.

Il linguaggio plastico, nello specifico *cromatico* ed *eidetico*, serve a Balla per “analizzare gli stimoli sensoriali e tutte le attività psichiche, travolgendo e modificando la qualità stessa dello spazio e delle forme.”²⁹⁷ Che si tratti effettivamente di un ciclista, questa volta, ce lo suggerisce un altro *enunciatore* del nostro discorso: la mostra²⁹⁸.

Del frangente artistico coevo fa parte anche l'acquarello di Gerardo Dottori *Il ciclista* (fig.12) del 1916, esposto oltre che nella mostra in questione in numerose personali e collettive²⁹⁹.

Affascinato dalla vitalità dei corpi e dalla simultaneità delle emozioni visive, Gerardo Dottori torna in questa composizione ad una tematica molto cara ai futuristi, quella della velocità. Di essa però viene colto l'aspetto *durativo*³⁰⁰, la trasformazione in atto nel soggetto che guida la bicicletta nello spazio: “inebriato dalla velocità, un ciclista solitario e spericolato percorre in volata la campagna. Il paesaggio, alberi, colline, cielo e strada si fondono fino a fare tutt'uno col corpo del ciclista e la sua bicicletta”³⁰¹. Per descrivere la sensazione generata da un moto

296A.J.Greimas, *Semiotica figurativa e semiotica plastica*, op.cit., p. 37.

297A. Fiz (a c. di), *L'arte della bicicletta. Da Duchamp a Rauschenberg*, Catalogo della mostra, De Agostini Rizzoli, 2002.

298L'opera è presente dentro un contenitore, la mostra, che raccoglie opere a tema bicicletta. Si suppone dunque che quest'opera descriva l'esperienza di un ciclista. “L'enunciatore sovradetermina l'enunciato” cfr. M. Hammad, *Il Museo della Centrale Montemartini (Roma)*, Segnature, Meltemi editore, Roma, 2006.

299Tra cui l'antologica dedicata all'artista nel 1974 a Palazzo Costanzi di Trieste, la mostra *Arte e sport* a Palazzo Strozzi di Firenze nel 1980 e la retrospettiva *Dottori, opere 1905-1975* alla Galleria Europea di Roma nel 1994.

300Si parla di aspetto *durativo* dell'azione quando essa è rappresentata nell'attimo o negli attimi in cui viene svolta.

301A. Fiz (a c. di), *L'arte della bicicletta. Da Duchamp a Rauschenberg*, Catalogo della mostra, De Agostini Rizzoli, 2002.

così inebriante e sinestetico come quello della bicicletta è però necessario prolungare il momento rappresentato, ecco forse spiegata la presenza di una croce di linee diagonali intersecanti al centro. Esse dividono lo spazio della tela in quattro porzioni che frammentano di conseguenza il movimento e individuano i tre momenti cruciali dell'azione, anche se invertiti: la prima porzione, a destra, inquadra solo la ruota posteriore e un gomito di accenni spaziali appena sfiorati (il ciclista è passato), le due porzioni centrali racchiudono il funzionamento del moto, le gambe, i pedali e le ruote sottostanti alla figura umana dal volto ombroso (il ciclista sta passando), l'ultimo frammento sulla sinistra contiene infine solo il manubrio e gli avambracci flessi del ciclista, pronto al prossimo giro di pedale (il ciclista sta per passare). A livello figurativo, le pennellate curve e volumetriche del corpo conferiscono una certa identificabilità al soggetto, che si caratterizza ulteriormente con la comparsa delle due ruote e persino dei pedali. È un ciclista a tutti gli effetti. Dal punto di vista *plastico* gli elementi che appartengono alla bicicletta seguono un *isotopia cromatica*³⁰² nel bianco, ai pezzi metallici si contrappongono invece i toni rosati del corpo umano e quelli verde-azzurro della natura. Se poi tentiamo una suddivisione *topologica* dell'opera notiamo che esiste un centro, in cui recitano la bicicletta e l'individuo, ma lo spazio circostante, un ambiente naturale, viene letteralmente inglobato e contagiato dalle linee-forza sinuose generate dal dinamismo della bicicletta. Lo spazio rappresentato dunque è un insieme difficilmente scindibile, in cui attori e *attanti*³⁰³ si confondono in una complessiva impressione di movimento.

3.2.3 *Il superamento di sé: Il ciclista di Mario Sironi*

Nel corridoio d'ingresso della Gazzetta c'è un'affascinante gigantografia che io considero un pezzo di storia, ma che potrebbe essere anche un capolavoro di arte spontanea: il grande

302L'*isotopia* è una forma di ricorrenza rintracciabile in un testo che ce ne fa comprendere il tema unificante. Cfr. A. Giannitrapani, *op.cit.*, p. 144.

303L'*attante* è un'unità del racconto che assolve una certa funzione nell'economia complessiva (ruolo attanziale), da non confondere con l'*attore*, unità narrativa dotata di riconoscibilità (personaggio). Cfr. A.J.Greimas, Courtés, A.J.Greimas, J. Courtés, *Sémiotique. Dictionnaire raisonné de la théorie du langage, Paris, Hachette, 1979*, trad.it. P. Fabbri (a c. di), *Semiotica. Dizionario ragionato della teoria del linguaggio*, Uscher, Firenze, 1986, voce "Attanziale".

Alfredo Binda, impastato di fango, strappa coi denti il tubolare della sua bicicletta che lo ha tradito. Siamo all'incirca negli anni Venti, ai tempi in cui gli arnesi sui quali si cimentavano temerari corridori erano chiamati “cavalli d'acciaio”³⁰⁴.

Con queste parole di Candido Cannavò, allora direttore de *La Gazzetta dello Sport*, focalizziamo la lente della ricerca artistica sul significato di quel mezzo nel secondo decennio del secolo.

La bicicletta nell'età eroica³⁰⁵ esercitava un fascino particolare, che dalle corse ciclistiche si diffondeva nella quotidianità delle persone comuni, il valore e la gloria conquistati con la fatica da Coppi, Bartali e compagni era paragonabile agli sforzi compiuti nelle normali attività come la consegna delle lettere, dei generi alimentari o dei bambini a scuola. Le persone comuni si immedesimavano nei loro idoli del pedale, esempi di uomini coraggiosi che con tenacia ambivano a traguardi olimpionici, armati solo della propria forza fisica e soprattutto d'animo³⁰⁶.

Non c'è dubbio che nel rapporto uomo-bicicletta-fatica ci sia un vasto spazio di ispirazione artistica. Anche perché questo incontro di amore e sofferenza si consuma e si celebra lungo competizioni come il Giro d'Italia o il Tour de France che sono autentici romanzi popolari³⁰⁷.

La bicicletta è spesso la proiezione del paesaggio urbano e delle sue dinamiche spaziali ma ne *Il ciclista* (fig. 13) di Mario Sironi, un lavoro del 1916-17 esposto a Villa Menafoglio Litta Panza, la bicicletta partecipa intimamente alla fatica dell'uomo in una visione che non è più esterna alle cose ma semmai nasce nelle cose. Pur essendo questa un'opera del periodo futurista, e Sironi lo richiama con il tema della metropoli, essa sottolinea la fusione tra la bicicletta e il ciclista in un'accentuazione dei volumi e delle costruzioni geometriche. Questa volta la *densità figurativa* è maggiore, possiamo riconoscere elementi del reale e dalla loro

304C. Cannavò, in A. Fiz (a c. di), *L'arte della bicicletta. Da Duchamp a Rauschenberg*, Catalogo della mostra, De Agostini Rizzoli, 2002.

305Termine utilizzato da J. Foot per raccogliere le esperienze ciclistiche che vanno dal 1909 al 1943. Cfr. J. Foot. *op.cit.*, p. 19.

306“pedalare era in qualche modo sinonimo di lavorare. Era « il veicolo del povero (...) l'alleata della sua fatica»”, *ivi*, p. 26.

307*ibid.*

organizzazione superficiale siamo in grado di evincere una narrazione: un ragazzo a bordo di una bicicletta, vestito con una divisa nera e una cinta rossa, si dirige verso l'alto, dove a livello *topologico plastico*³⁰⁸ è situata la città. Dunque la posizione della città nel quadro suggerisce la lontananza dal soggetto in corsa, che al contrario appare in primo piano in basso³⁰⁹. Nel percorrere questa distanza l'uomo prova fatica, una sensazione ricorrente e significativa per le opere di Sironi. È l'uomo che cerca di ottenere, attraverso il superamento di sé, un obiettivo. “Pedalata dopo pedalata la bicicletta divora l'asfalto. Il ciclista è quasi arrivato alla meta. Dopo quest'ultima curva (...) spuntano già i primi palazzi della periferia di una città”³¹⁰.

Ricordiamo inoltre, per analogia temporale, che “quando l'Italia entrò in guerra, nel maggio del 1915, la bicicletta era vista come un'arma cruciale – e nuova - nella strategia militare”³¹¹. Anche gli eroi del pedale si cimentarono con la versione rivoluzionaria e sovversiva della loro passione, alimentando con la fatica il loro valore, che questa volta dimostravano servendo i bisognosi e la patria.

Il ciclista di Sironi, dipinto tra il 1916 e il 1917, non è immerso nella città, ci sta andando, sta raggiungendo il suo obiettivo, ed è da solo, non c'è folla acclamante. Siamo nell'attimo che precede o segue l'azione ma non riusciamo a determinare con certezza la vicenda. Chissà se sta correndo per vincere una tappa o se sta tornando da una staffetta³¹²?

Ancor più che nelle gare ciclistiche su strada, la fatica in questo caso è simbolo di impegno sociale e diventa esaustiva ai fini dell'interpretazione del messaggio. Ne consegue, come conferma l'opera stessa, che il significato conferito alla bicicletta

308Le categorie dell'espressione visiva possono essere classificate in base al ruolo che svolgono all'interno dell'analisi del livello plastico. (...)Le qualità non costituzionali, quali la posizione (alto vs basso) e l'orientamento (verso l'alto vs verso il basso), possono essere classificate insieme con il termine di *topologiche*”, L. Corrain, *Leggere l'opera d'arte*, op.cit., p. 109.

309Confronto di carattere *semi-simbolico* basato sull'opposizione di due categorie plastiche appartenenti al piano dell'espressione e due categorie sul piano del contenuto. (alto:basso::lontano:vicino). Cfr. A.J.Greimas, *op.cit.*

310A. Fiz (a c. di), *Catalogo della mostra*, op.cit.

311J. Foot, *op.cit.*, p. 30.

312Le *staffette* partigiane si occupavano di trasportare viveri e messaggi da e per il fronte in bicicletta. A proposito del campione Ottavio Bottecchia cfr. J. Foot, *op.cit.*, p. 42: “il suo lavoro principale durante la guerra (grazie alla sua conoscenza dell'area) consisteva nel fare da spola tra paesi e trincee con messaggi e provviste, in bicicletta”.

non è più connesso al solo mito della velocità.

3.2.4 La bicicletta nella città del secondo dopo-guerra: Fortunato Depero.

Per i futuristi, la bicicletta diventa uno dei simboli più riconoscibili del nuovo paesaggio urbano, il quale fa da scenario anche nel quadro di Fortunato Depero esposto in mostra, *Chiottero metropolitano* (fig.15), del 1945.

Il soggetto dell'opera sembra provenire da un lavoro precedente dell'artista, *Ciclisti o Ciclista moltiplicato* (fig.14) del 1922, a cui colori, contrasti plastici e volumi corrispondono perfettamente. La tridimensionalità, la resa volumetrica e solida che caratterizza il tratto personale di Depero, riesce a creare un nuovo corpo tra soggetto e oggetto: l'atmosfera. La sensazione di questa nuova forma è figlia della forza dinamica del *ciclocorpo*, dal quale si diramano le linee-forza che definiscono l'ambiente e la compenetrazione di piani.

In entrambi i casi c'è una figura umana tripartita che cavalca un biciclo, dando l'idea del movimento colto come frammenti consecutivi di tempo e di spazio. Tre fasi successive del movimento vengono rappresentate contemporaneamente utilizzando la moltiplicazione della figura umana.

Se consideriamo i due lavori contemporaneamente, notiamo alcuni elementi significanti a livello *plastico-cromatico*: il verde e il nero, con le rispettive sfumature, si pongono per opposizione come categorie plastiche corrispondenti ad un coppia di valori sul piano del contenuto, il ciclista e la bicicletta vengono rappresentati con un colore scuro mentre lo sfondo è verde³¹³. Questo colore rappresenta la velocità, anzi è un tentativo di rendere una grandezza fisica definita dal cambiamento della posizione di un corpo in funzione del tempo. Per rafforzare la resa significativa, Depero utilizza linee rette e segmentate, volumi e geometrie decise in entrambe le opere, se non che in *Ciclista attraverso la città* essa si

313Per approfondire il significato del *contrasto* alla base della *semiotica semi-simbolica* cfr.

A.J.Greimas, *op.cit.*, pp. 45-47 : "l'interpretazione (...) non consiste soltanto nel formulare gli effetti di senso nei termini di un metalinguaggio particolare, ma, nello stesso tempo, nel compararli ed opporli tra loro elaborando un sistema dei significati parallelo e coestensivo al sistema dei simboli che si cerca di descrivere".

suddividono ulteriormente in orizzontali e oblique, rispettivamente simboleggianti la velocità e il decadimento.

La differenza fondamentale è che in *Ciclista attraverso la città* compare un contesto urbano sullo sfondo, quest'opera non è più un focus sul dinamismo dello spazio e degli oggetti meccanici che vi conducono l'uomo attraverso, ma una riflessione per termini antitetici sui cambiamenti culturali e storici in atto.

Alla luce del lavoro successivo, *Ciclisti* potrebbe quindi fungere da bozzetto preparatore, gruppo di figure standard pronte per essere inserite in un contesto maggiormente significante, in una riflessione che va, per induzione, dal particolare al generale, dalla relazione tra uomo e bicicletta all'opposizione tra la città distrutta e il *ciclista*, che adesso è un attore della rappresentazione.

Il fatto che nel dipinto del 1945 sia presente la città sullo sfondo, significa che il soggetto per Depero non è più il sistema uomo-bicicletta, ma la sua inclusione nella scena urbana, la sua relazione con la civiltà.

In secondo piano, nella divisione superiore del dipinto³¹⁴, si riconosce una città, probabilmente Firenze, che sta crollando, nettamente in contrasto con il gruppo di figure in primo piano che, invece, in una fusione di verdi e neri meno saturi, propone la ripresa, lo scorrere del tempo, con la rappresentazione di un sistema ciclocorpo-ambiente salubre e scattante.

Da questo nuovo *punto di vista*³¹⁵, il colore verde assume un'altra valenza simbolica, concretizzando la sensazione di speranza collettiva riposta nella bicicletta. Il *parallelismo semi-simbolico*³¹⁶ ci suggerisce la contrapposizione di due categorie espressive a due categorie sul piano del contenuto:

314La suddivisione topologica *in alto vs in basso* orienta la lettura. Cfr. A.J.Greimas, *op.cit.*, p. 47 : “Parlando del dispositivo topologico che si innesta in seguito all'atto di enunciazione plastica, siamo stati costretti a conferirgli, accanto alla sua funzione di segmentazione, un ruolo di orientamento della lettura”.

315Consideriamo l'artista come un *osservatore* che fornisce la *modalità cognitiva* del racconto. Cfr. P. Basso (a c. di), *Per un lessico di semiotica visiva*, in L.Corrain (a c. di), *Leggere l'opera d'arte II*, cit., voce “Osservatore” : “quest'ultimo implica in darsi di una vera e propria informazione, vale a dire l'assunzione di un sapere, ad un livello gerarchicamente superiore, per mezzo di un iper sapere”.

316I sistemi semi-simbolici sono dei sistemi significanti caratterizzati dalla correlazione tra unità (categorie) del piano dell'espressione e unità del piano del contenuto. Cfr. A.J. Greimas, J. Courtés, *op.cit.*, voce “Semi-simbolico”.

rosso : verde :: distruzione : ripresa/rinascita

Da un lato la metafora urbana può essere letta come un termine di opposizione artistico culturale: “È lo scontro di due mondi, il vecchio e il nuovo, la cultura rinascimentale rappresentata dai palazzi delle città, e la civiltà della macchina, della tecnologia e della velocità, incarnata dalla bicicletta”³¹⁷.

D'altro canto nel 1945 l'Italia era appena uscita dalla guerra e la bicicletta si trova contestualizzata all'interno di un disastro urbano notevole, in termini umani e ambientali. La distruzione però è sullo sfondo, perché il primo piano è occupato dalla bicicletta e dal suo *chiroterro metropolitano* a cui spetta il compito di spianare la strada verso l'imminente ripresa.

Il verde dominante e le linee rette, che conducono lo sguardo fuori dal quadro, parlano di positività e speranza, parlano di progresso e di velocità. “Il suo ciclista – che l'artista paragona ad un pipistrello - sfreccia veloce attraverso la città a bordo di un bolide che assomiglia più a una macchina da guerra che a una bicicletta”³¹⁸.

Nel periodo immediatamente successivo al grande conflitto mondiale, l'Italia deve riprendersi da spargimenti di sangue e distruzioni urbane. Case palazzi, ponti e strade sono crollate sotto la prepotenza dell'uomo ma su queste macerie si riaccende il mito del ciclismo nazionale, “grandi ciclisti come Fausto Coppi, Gino Bartali e Fiorenzo Magni avrebbero preso parte a corse capaci di catturare l'immaginario collettivo di tutta la nazione”³¹⁹.

Il ciclismo raggiunse livelli di popolarità mai visti prima, perché porta un messaggio di speranza percorrendo con entusiasmo tutta la penisola. Quest'epoca assunse l'appellativo di “età dell'oro” della bicicletta³²⁰. Era tornata la corsa del popolo, verso il progresso, la rivalsea, il futuro. Nel 1946 ripartì il Giro d'Italia, soprannominato dagli organizzatori “il Giro della Rinascita”³²¹.

La bicicletta è dunque, in questo periodo, il simbolo di una Nazione che ha il

317A. Fiz (a c. di), *op. cit.*

318 *Ibid.*

319J. Foot, *op.cit.*, p.85.

320Cfr. P. Alberati, *Fausto Coppi. Un uomo solo al comando*, Giunti, Firenze, 2009, p. 63.

321J. Foot, *op.cit.*, p.85.

coraggio di risvegliarsi e di trovare, nei più svariati settori, un profondo senso di unità e condivisione degli obiettivi. Il Giro d'Italia è un fatto sociale più che sportivo, perché la massa che segue palpitante le imprese eroiche dei ciclisti è allo stesso tempo protagonista di un cambiamento. L'Italia ripartiva da zero e ripartiva in bicicletta³²².

Possiamo immaginare che Fortunato Depero abbia attinto dal reale contesto storico e dall'immaginario collettivo per esprimere al meglio la vasta gamma di sensazioni associate al moto di una bicicletta.

Noi vogliamo, attraverso la nostra sensibilità trasformata, sviluppata e raffinata nel nuovo brivido della vita moderna, portare nella pittura e nella scultura quegli elementi della realtà che fino ad oggi la paura di offendere il tradizionale e la nostra rozzezza ci avevano fatto considerare come plasticamente inesistenti e invisibili³²³.

3.2.5 *La caduta degli dei e le nuove poetiche dell'oggetto. Melotti, Cesar, Pistoletto e Arman*

Che nel luogo dell'immaginario arte e ciclismo sia uniti da un legame metaforico, lo testimonia anche *Omaggio a Scheiwiller* (fig. 16) di Fausto Melotti del 1962, dove la rappresentazione di una bicicletta magica e fantastica dimostra l'amicizia dell'artista verso l'appassionato editore di ciclismo³²⁴.

La bicicletta qui è il tramite evocativo per un legame tra due uomini, la passione di Scheiwiller per il ciclismo diventa caratterizzante agli occhi dell'artista, tanto da voler rappresentare una figura ibrida fatta di esili ingranaggi metallici e sembianze umane. "L'omaggio all'amico è affidato a fragili strutture in ottone dal forte potere

³²²Ivi, p. 87.

³²³U. Boccioni, *Dinamismo plastico*, Milano, Istituto editoriale italiano, 1917, in Z. Birolli (a c. di), Umberto Boccioni. Gli scritti editi e inediti, Milano, Feltrinelli, 1971 (1. ed. italiana).

³²⁴Giovanni Scheiwiller fu editore e critico d'arte italiano, per cinquant'anni direttore della Hoepli e da sempre appassionato di biciclette. Cfr. A. Kalczynska, V. Scheiwiller (a c. di), *Una bicicletta in mezzo ai libri. Giovanni Scheiwiller, libraio, editore, critico d'arte (1889-1965)*, Libri Scheiwiller, Milano, 1990.

evocativo”³²⁵.

“Fragili” non solo per la sottigliezza del materiale ma anche perché “fragile” era in quegli anni il ricordo delle affabili imprese in bicicletta. Gli anni Sessanta sono gli anni in cui gli uomini che hanno intessuto la storia di una nazione devono fare i conti con una drastica ascesa del mezzo nella quotidianità e nell'immaginario delle persone: “Durante la grande trasformazione dell'Italia, a cavallo tra la fine degli anni Cinquanta e l'inizio degli anni Sessanta, mentre il Paese si industrializzava e modernizzava, gli italiani persero il contatto con la bicicletta”³²⁶. L'automobile la rimpiazzò. Non tutti l'avevano ma certamente la volevano e così la bicicletta invertì bruscamente la sua valenza, diventando simbolo di arretratezza e povertà.

Negli anni dell'opera di Melotti il legame tra sport e quotidianità in bicicletta si era spezzato. “Il Paese si era urbanizzato (...), la bicicletta scomparve dal paesaggio, e il paesaggio stesso fu trasformato. Inevitabilmente, questo influenzò il modo in cui lo sport veniva seguito e interpretato. L'urbanizzazione era strettamente vincolata alla motorizzazione”³²⁷.

Della bicicletta rimaneva solo la sua intrinseca componente esistenziale che forse spiega anche l'opera di César *Compressione* (fig. 17) del 1970, proveniente dall'affermato panorama del *Nouveau Réalisme* francese³²⁸ ed esposta per la prima volta nella mostra a Villa Menafoglio Litta Panza.

La dimensione anti-eroica dell'oggetto coinvolge non solo l'immaginario sociale ma anche quello artistico, diventando tema di riflessione per gli esponenti delle Neoavanguardie che scelgono il contatto diretto con la realtà sociale.

Servendosi di presse meccaniche l'artista comprime biciclette e altri componenti metallici, conferendogli una nuova vita come unico blocco parallelepipedo. “Nell'opera di César l'utilizzo dei rottami risponde a molteplici motivazioni, dalla dissacrazione dei valori artistici ufficiali alla critica della società dei consumi”³²⁹.

325A. Fiz (a c. di), *op.cit.*

326J. Foot, *op.cit.* p.224.

327Ivi, p. 225.

328Movimento fondato dal critico d'arte Pierre Restany nel 1960. Cfr. F. Poli (a c. di), *Arte contemporanea*, Electa, Milano, 2013, p. 13.

329A. Fiz (a c. di), *op.cit.*

Nella generale massificazione dell'oggetto l'obsolescenza della bicicletta era inevitabile; essa divenne in breve tempo uno scarto, un oggetto come tutti gli altri, l'ennesimo feticcio della nuova società. Nella *Compressione* di César la bicicletta, tanto amata dagli italiani del trentennio precedente, si è trasformata in un cumulo di corpi metallici indistinto. Dimenticato, come tutti gli scarti prodotti dall'uomo. Per César, tuttavia, quello scarto diventa un nuovo oggetto, fatto di più materiali e colori: “Per me la spazzatura non è ciò che la società rifiuta, ma un materiale che qualcuno ha lasciato in giro. Allora lo prendo io”.

Il percorso artistico prosegue poi con un'altra opera emblematica, *La Struttura dello Specchio* (fig. 18) di Michelangelo Pistoletto, in cui la forma della bicicletta modifica radicalmente la percezione dello spazio e dell'osservatore.

Siccome la bicicletta è un modo per ripensare a noi stessi e alla nostra storia, “Michelangelo Pistoletto considera la bicicletta come elemento attraverso cui proiettare l'immagine del mondo in una sorta d'identità assoluta con lo specchio”³³⁰.

Alla fine degli anni Settanta (l'opera è del 1978) il ciclismo è ormai macchiato dall'assunzione di sostanze proibite e le discussioni sui test anti-doping stanno mettendo in ombra tutto il resto³³¹. I significati universali della bicicletta narrati e rappresentati nell'età dell'oro si sono dissolti, “adesso il Giro riguarda il ciclismo e i ciclisti, non più una nazione o la sua cultura”³³². La bicicletta rimane però uno strumento per osservare le dinamiche umane e per continuare la riflessione sulle conseguenze del legame uomo-bicicletta.

La sua rivisitazione, proposta da parte del maestro dell'Arte Povera torinese, offre una nuova riflessione sul tema dello specchio caratteristico della sua contemporanea ricerca³³³. “In questo caso Pistoletto ha utilizzato la parte anteriore

330A. Fiz (a c. di), *op. cit.*

331“La diffusa pratica del doping, per sua stessa natura un'attività occulta, e l'utilizzo dei complicati test incoraggiarono una cultura del sospetto che finì per mettere in ginocchio lo sport”, J. Foot, *op.cit.* p. 283.

332J. Foot, *op.cit.*, p. 264.

333La divisione dello specchio è alla base di una serie di opere ed attività dell'artista dagli anni Sessanta. Cfr. M. Pistoletto, *Divisione e moltiplicazione dello specchio*, in *Michelangelo Pistoletto. Divisione e moltiplicazione dello specchio – L'arte assume la religione*”, Catalogo della mostra, Galleria Giorgio Persano, Torino, 1978. Disponibile su <http://www.pistoletto.it/it/testi/divisione_e_moltiplicazione_dello_specchio.pdf>.

di una bici da corsa. Ha modificato il telaio per farne il confine della rappresentazione, ovvero la cornice di due specchi di forma triangolare, nei quali lo spettatore può interagire con l'opera attraverso la sua immagine riflessa³³⁴.

Un po' come se la bicicletta fosse lo specchio dell'uomo, come se attraverso quella conformazione meccanica riuscissimo ad evincere informazioni sensoriali e psicologiche sull'individuo.

Ogni sguardo è unico e irripetibile perché non solo cambia contenuti a seconda di cosa si riflette ma varia anche in virtù del *punto di vista*³³⁵ assunto dallo spettatore, che ha la possibilità di guardarsi come soggetto dell'opera.

Lo spazio rappresentato, chiuso dentro la cornice³³⁶ formata dal telaio, è suscettibile di mutazioni infinite e imprevedibili che alludono ai cambiamenti repentini della condizione umana.

Nel 1970 Pistoletto realizzò *Pavone*³³⁷ un'opera che può essere considerata il precedente concettuale de *La struttura dello specchio* ma anche il culmine di una riflessione sulla riproducibilità degli oggetti, sulla loro obsolescenza semantica e materiale. La presenza degli stracci, che si diramano dalla coda della bicicletta, fa pensare ad un altro gruppo di lavori realizzati da Pistoletto tra il 1967 e il 1969, di cui la *Venere degli stracci* (1967) è forse il più emblematico. Questa volta il ruolo della statua, monumento alla classicità, è assegnato alla bicicletta che diventa il valore assoluto dell'opera:

La dialettica fra un'immagine immutabile (icona della classicità, valore assoluto) e la presenza multiforme, variopinta e mutevole dei vestiti consumati (indici di cambiamento, rinnovamento, mutevolezza) fa convergere passato, presente e futuro, virtualità e realtà, arte e vita,

334A. Fiz (a c. di), *op. cit.*

335“Rispetto al fare semiotico, il punto di vista appare come una delle procedure di discorsivizzazione (...); non si può infatti attualizzare una qualche struttura nell'enunciato senza organizzarla secondo un punto di vista determinato”, P. Basso (a. c. di), *Per un lessico di semiotica visiva*, in L. Corrain (a c. di), *Leggere l'opera d'arte II*, cit., voce “Punto di vista”.

336La cornice svolge un ruolo determinante nel meccanismo di produzione e ricezione delle testo artistico (messaggio) grazie alla sua capacità di separare il mondo fenomenico dalla rappresentazione. In questo caso il telaio funge da elemento separatore tra testo e co-testo ed è una marca determinante nella modalizzazione dello sguardo. Cfr. A. J. Greimas, *op.cit.*, p. 42. Cfr. anche L. Corrain (a c. di), *Della rappresentazione*, Meltemi, Roma, 2001.

337Michelangelo Pistoletto, *Pavone*, 1970, bicicletta con gli stracci, lunghezza cm 250, Collezione privata.

proponendosi come momento di riflessione progettuale³³⁸.

La bicicletta si sveste della sua valenza funzionale per rendere una nuova estetica legata all'oggetto, che nella sua instabilità e quantità riflette le situazioni umane³³⁹ figlie di un impetuoso divenire. Ed è qui che interviene Arman con *Omaggio a Ladri di Biciclette* (fig. 19) del 1979, un'importante accumulazione di biciclette, in cui il veicolo leggendario rappresenta in maniera demistificatoria e ironica la serialità distintiva della società di massa. L'opera “fa parte delle *Nouvelle Accumulations* nate alla fine degli anni Settanta, nelle quali Arman eleva a valore estetico oggetti trovati, dando così una sorta di battesimo artistico a elementi d'uso comune”³⁴⁰. Non che la bicicletta avesse avuto, fino ad allora, un valore puramente strumentale ma, vista la fase storica appena conclusa, forse questo “omaggio” è al significato più che alla forma dell'oggetto.

Dopo un lento e inesorabile declino, la fortuna della bicicletta fu in parte e paradossalmente dettata dalla irrefrenabile diffusione dell'automobile, che ne aveva segnato in precedenza l'invecchiamento espressivo. Dopo la grande crisi petrolifera del 1973³⁴¹ si cominciò a pensare all'eco-sostenibilità come obiettivo impellente. La bicicletta tornò in auge e si perfezionarono le tecnologie per renderla efficiente, comoda e performante. “Negli anni Ottanta, le città erano ormai ecologicamente insostenibili. C'erano troppe auto, troppo traffico, troppi pochi parcheggi, troppo movimento – e decisamente troppo inquinamento”³⁴².

Il legame uomo bicicletta viene rafforzato e fondato su nuovi valori collettivi, appartenenti all'emergente filosofia della sopravvivenza urbana. Questo mezzo ritorna a simboleggiare la speranza di una trasformazione, della qualità della vita e

338F. Poli, *op.cit.*, pp. 143-144.

339Dal secondo dopoguerra gli artisti trovano il materiale per le loro opere tra i rifiuti e i mercati dell'usato. Arman gioca sul “pieno”, accumula oggetti di diversa natura catturandoli nella loro situazione più rappresentativa. Cfr. F. Poli (a c. di), *op.cit.*, p. 20.

340A. Fiz (a c. di), *op. cit.*

341Gli avvenimenti del 1973 e lo shock petrolifero causarono una forte contrazione della produzione automobilistica evidenziando gravi criticità nell'indotto ad essa collegato. Cfr. (tra gli altri) V. Castronovo, *Storia economica d'Italia. Dall'Ottocento ai giorni nostri*, Torino, Piccola Biblioteca Einaudi Ns, 2006, pp. 365-366; F. Petrini, *La crisi energetica del 1973. Le multinazionali del petrolio e la fine dell'età dell'oro (nero)*, in “Contemporanea”, 2012, n. 3, p. 445-471.

342J. Foot, *op.cit.*, p. 349.

del trasporto urbano.

Ecco perché Arman sceglie di rendere onore a *Ladri di biciclette*, il celebre film di Vittorio De Sica del 1949, in cui la bicicletta è uno strumento di lavoro e un bene prezioso oltre che uno *status symbol*³⁴³. Questo film esprime al meglio l'importanza della bicicletta nella normale economia della vita, il suo significato nel dopoguerra come negli anni Ottanta, la necessità di possederla per sopravvivere è grande quanto lo sgomento al pensiero di perderla. Forse Arman prevede una nuova invasione di biciclette, come quella testimoniata dalle toccanti immagini dell'opera cinematografica di De Sica³⁴⁴.

3.2.6 Il ritorno della bicicletta e l'automa di Rauschenberg (1992)

Negli anni Novanta non è certo lo sport a identificare il valore della bicicletta per l'individuo, considerando la lenta e agonizzante sorte toccatagli nel decennio in cui “ogni ciclista ha bisogno di un asterisco accanto al suo nome, di una nota a piè di pagina, di un secondo sguardo”³⁴⁵ e la bicicletta simboleggia ormai la truffa, la menzogna, la slealtà nell'abito sportivo. La memoria delle imprese eroiche sostituisce l'attualità, in cui fan e tifosi si nutrono solo di nostalgici racconti del passato. “Forse il ciclismo era semplicemente disumano, uno sport impossibile da reggere per un corpo normale”³⁴⁶ come sostiene John Foot sulla base dei tragici fatti di cronaca e *doping* di quegli anni, oppure la bicicletta aveva diritto ad una nuova possibilità e in questa ennesima e nuova fase storica trova altri significati, che la renderanno protagonista delle contemporanee lotte per il dominio delle città inquinate.

A questo proposito il viaggio sulle due ruote, indicato dalla mostra, continua con la presenza di un importante protagonista della Pop Art americana, Robert Rauschenberg, di cui viene esposta una bicicletta con luce al neon del 1992

343Cfr. *Ivi*, p. 229.

344Cfr. 3.1

345 J. Foot, *op.cit.*, p. 293.

346*Ivi*, p. 296.

intitolata *Bicycloid VII* (fig. 20).

Questa bicicletta non mostra la dignità e il coraggio umano, né simboleggia la velocità o la speranza quanto piuttosto è un clone elettronico di se stessa, potenziata, fluorescente e sovvertita. Per quanto distante sull'asse del tempo lineare dalla *Ruota di bicicletta* di Duchamp, ne rievoca l'essenza testimoniando che la ciclicità di cui si parla in tutto il percorso espositivo non è solamente un moto ma la ripetizione periodica di un fenomeno. E l'arte è la sua testimonianza.

I *ready mades* di Duchamp sono sempre stati per Rauschenberg il vero ideale di bellezza e per questo più volte ricorre alla pratica dell'*assemblage*³⁴⁷ assegnando agli oggetti quotidiani uno status artistico. Anche se i *ready mades* ambivano a minare l'idea stessa di bellezza, Rauschenberg definì la *Ruota di bicicletta* di Duchamp come "uno dei più bei capolavori della scultura che io abbia mai visto"³⁴⁸. Da qui la ruota, in generale, e la bicicletta, in particolare, hanno rivestito un ruolo centrale nell'opera dell'artista americano, soprattutto nei lavori più recenti che affrontano il rapporto tra arte e tecnologia³⁴⁹. Ma se in tutta la sua produzione la bicicletta è un simbolo di movimento e sviluppo, in *Bicycloid VII* l'artista inserisce la luce al neon, trasformandola in una "proiezione dell'universo artificiale contemporaneo"³⁵⁰. Nella sua brutale presenza all'interno della comunicazione cittadina, il neon è simbolo di una realtà in cui le luci dei semafori, delle insegne, dei cartelli stradali dettano e controllano il movimento dell'uomo. Così come l'esistenza dell'individuo viene condizionata dagli stimoli visivi, la bicicletta è contraffatta dalla tecnologia. "A questo allude anche il titolo: l'opera non è una bicicletta, ma un bicicloide, dove il suffisso *-oide* indica somiglianza,

347 "I corrispondenti statunitensi delle ricerche dei nouveaux réalistes sono associati a un certo numero di correnti di natura indefinita (...) che sono state chiamate, tra l'altro, neo-dada, junk art o più letteralmente 'arte dell'assemblage' per riprendere il titolo di un'esposizione inaugurale organizzata da William Seits nel 1961", F. Poli (a c. di), *op.cit.*, p. 15. La tecnica dell'*assemblage* consiste nell'accostamento di qualsiasi tipo di oggetto e materiale per comporre l'opera.

348A. Fiz (a c. di), *op.cit.*

349L'utilizzo della tecnologia in *Bicycloid VII*, opera di proprietà dell'artista, condusse Rauschenberg alla più recente *Riding bikes* (1998), che gli fu commissionata dalla Daimler AG, azienda tedesca produttrice di automobili e di mezzi di trasporto per l'impiego militare e civile, con sede centrale a Stoccarda.

350A. Fiz (a c. di), *op.cit.*

approssimazione e devianza”³⁵¹.

“Sul piano dei linguaggi si può parlare in quest'epoca di un recupero dello spirito anti-individualistico, anti-eroico degli anni settanta, nel cui ambito sparisce il tratto distintivo come elemento retorico qualificante dell'opera d'arte in quanto identifica una soggettività unica e irripetibile”³⁵².

L'oggetto diventa, così, una sorta di “transito simbolico che consente un progressivo distacco dal soggetto superando l'aspetto consolatorio dell'arte”³⁵³.

Nel 1998 Robert Rauschenberg ripropone a Berlino la bicicletta al neon, in un'installazione chiamata *Riding bikes* (fig.21). Si tratta di due biciclette montate l'una accanto all'altra e riflesse specularmente sull'asse verticale, con i contorni illuminati e marcati da una selezione di tubi al neon sottili e multicolore. La scultura si erge sopra una pozza d'acqua in una piccola piazza berlinese, delimitata dal Weinhaus Huth e dai nuovi edifici di Richard Rogers e Renzo Piano. Nell'opera si perde la funzione dell'oggetto e il nuovo pseudo-veicolo a quattro ruote, che strizza l'occhio al suo committente³⁵⁴, torna a significare nella dimensione concettuale e teorica dell'opera, proprio come nelle riflessioni neo-dada che l'artista approfondisce negli anni Sessanta. Con una sottrazione di senso dalle componenti originali, Rauschenberg propone una combinazione di oggetti³⁵⁵ provenienti dal reale, uguali e contrari, che sotto le nuove vesti conferiscono alla bicicletta una forma oltremodo significante: un moto perfetto bloccato e orientato sull'asse delle ordinate, una bicicletta che viaggia sulle ruote della sua omonima ribaltata, un paradosso inquadrato da un *out-line* luminoso che funge da cornice per l'osservatore. Questa non è semplicemente un'installazione ma l'ennesimo tentativo di “isciversi tra la vita e il reale”³⁵⁶.

351A. Fiz (a c. di), *op.cit.*

352F. Poli (a c. di), *op.cit.*, p. 327.

353A. Fiz, *Sul sellino dell'arte*, in *op.cit.*

354Cfr. *infra*

355Robert Rauschenberg definisce i suoi lavori *combine paintings* per indicare la sua passività all'interno del processo creativo dell'opera, che si riduce appunto in una “combinazione di oggetti”. Cfr. J. Perreault, *Rauschenberg's combines*, in “Artopia”, 6 gennaio 2006, <http://www.artsjournal.com/artopia/2006/01/rauschenbergs_combines.html> (ultima cons. 13.01.2016).

356Cfr. R. Rauschenberg, *Sixteen Americans*, catalogo della mostra, Museum of Modern Art, New York, 1959.

3.3 La bicicletta dell'ultimo decennio. Nuove riflessioni sul legame tra uomo e bicicletta

“Rauschenberg ha collaborato con John Cage e Merce Cunningham alla rivoluzione artistica che ha portato l'Arte ad abbandonare le istituzioni (musei, gallerie, teatri) per diventare centro di un confronto sociale”³⁵⁷ ed è in riferimento a questo passaggio che citiamo alcuni sintomatici casi dell'ultimo decennio artistico³⁵⁸, in cui la bicicletta esce dai musei e ritorna nel suo habitat naturale, entra nelle città per rappresentare i loro dilemmi e le dinamiche che attanagliano i cittadini ma anche per proporsi come nuovo collante sociale, catalizzatore di idee e azioni lungimiranti. La bicicletta è oggi quanto mai un simbolo, svestito del suo corpo fenomenico e investito di una chimica relazionale mai vista prima, essa è diventata un oggetto personale, emozionale e sinonimo di una libertà da conquistare a tutti i costi: la bicicletta è lo strumento attraverso cui le persone combattono per la sopravvivenza, per l'aria pulita e per la proprietà degli spazi. Le stesse amministrazioni comunali promuovono il suo utilizzo e con esso veicolano significati ambientali, umanitari e libertari che inducono il singolo a sentirsi parte di un contesto che ha bisogno di cambiare e può farlo solo tramite l'intervento collettivo.

3.3.1 L'Albero di Natale alimentato a pedali

L'arte è ancora uno strumento di comunicazione fondamentale, il medium per un messaggio che molto spesso nasce dalle contingenze sociali alle quali può donare la giusta visibilità attraverso una forma espressiva accattivante, pacifica e condivisibile. L'educazione al bello può essere determinante nello sviluppo del comune senso civico, che per definizione equivale alla consapevolezza che il cittadino ha dei propri doveri e quindi delle proprie responsabilità nei confronti della comunità. Un alto grado di appartenenza e inclusione del singolo all'interno

³⁵⁷C. Tomkins, trad.it. M. Mancini, I. Inserra (a c. di), Robert Rauschenberg. Un ritratto, Johan & Levi, Monza, 2008.

³⁵⁸Dal 2005 al 2015.

della collettività influenza decisamente la qualità della vita percepita e genera occasioni per un confronto fruttifero in termini culturali e ambientali.

La sfida dell'arte pubblica, che per statuto ha portato l'opera fuori dai suoi confini espositivi, ha scoperto, attraverso questo movimento, nuovi fronti di azione. L'opera pubblica diviene ambiente e modalità comunicativa, pratica aperta di relazione con il mondo³⁵⁹.

A questo proposito citiamo un caso esemplare per la città di Bologna, in cui la bicicletta assume un nuovo valore sociale e induce riflessioni sulla sostenibilità in termini ambientali quanto individuali.

Dal 5 dicembre al 6 gennaio 2009 l'albero di Natale di piazza Maggiore a Bologna, prendendo spunto da iniziative analoghe attive in altri Paesi³⁶⁰, si illumina in modo eco-sostenibile. Al posto del solito abete l'*Eco Tree* (figg. 22, 22b, 22c) acquisisce bellezza e funzionalità nel confronto con le persone, avvicinandole alla natura ma anche alla tecnologia e all'innovazione sostenibile. Il progetto nasce da un'idea di Francesca Lenzi, architetto e presidente della cooperativa "Le Ali", e Mario Nanni, titolare dell'azienda bolognese "ViaBizzuno", leader nel campo dell'illuminazione³⁶¹. Francesca Lenzi desiderava portare avanti l'iniziativa "Parco Cavaioni rinasce per Bologna"³⁶² con una proposta che scatenasse le singole coscienze e portasse alla generale riflessione sulla produzione artistica sostenibile.

"Grazie al sostegno di Nicoletta Mantovani, Assessore alle Politiche per la promozione culturale ed artistica, e al contributo di *Hera, Viabizzuno, Piazza grande e Confcooperative*, abbiamo potuto realizzare questo interessante esempio di eco sostenibilità sotto forma di episodio artistico-sociale" spiega Francesca Lenzi³⁶³, sottolineando lo spirito di collaborazione con cui si è prestata attenzione alla natura, al risparmio energetico e all'innovazione.

359L. Perelli, *op.cit.*, p. 14.

360Cfr. (tra gli altri) Copenhagen, City Hall Square, 2009; Barcellona, piazza del Mercat Santa Catarina 2008; Londra, Tate Britain Art Museum, 2008.

361<<http://www.viabizzuno.com>> (ultima cons. 2.02.2016).

362Cfr. "parco Cavaioni rinasce per Bologna" <<http://www.ca-shin.com>> (ultima cons. 2.02.2016).

363Intervistata dalla scrivente in data 29.01.2016.

Dal canto suo Mario Nanni, che nello stesso anno illuminò la facciata della Scala di Milano, desiderava trasformare la luce in un'opera d'arte e utilizzare il trasporto emozionale come strada preferenziale per una corretta ricezione del messaggio³⁶⁴. Spesso definisce le sue opere “poesie di luce” perché attraverso di esse riesce ad evocare e trasmettere sensazioni: “La finalità che cerco di raggiungere nel mio laboratorio bolognese è quella di illuminare. Ovvero di comunicare”³⁶⁵. Con questo intento progetta le speciali biciclette per accumulare energia, generatori a pedali che alimentano le luci dell'albero di Natale, notoriamente simbolo di gioia e altruismo. “Mi piace pensare che sia il nostro movimento a illuminarci, a generare una nuova energia, viva e pulita”³⁶⁶ afferma Nanni, che dunque pone il suo centro creativo direttamente nel luogo in cui interviene sotto forma di dialogo costante con il fruitore.

Il gigante ecologico alto 14 metri, donato dalla provincia autonoma di Bolzano, è addobbato con piccole decorazioni fatte con barattoli di plastica riciclati ma soprattutto è circondato da biciclette usate, la nuova fonte energetica. Ogni bicicletta porta energia ai fili luminosi attraverso un sistema studiato per accumulare l'energia cinetica della pedalata e trasformarla in luce³⁶⁷. Adulti e bambini vengono in questo modo coinvolti nella creazione della magica atmosfera natalizia e la bicicletta diventa un importante *medium* del processo comunicativo: i bici-generatori³⁶⁸ rendono tangibile lo sforzo necessario per produrre energia, aumentando la consapevolezza dell'utente.

Il pubblico non ha un ruolo passivo nel processo di creazione dell'opera, anzi la sua diretta partecipazione “attiva un percorso di comprensione e, in questo senso,

364 Mario Nanni è un artista della luce, un progettista. Da oltre quarant'anni usa la sua esperienza nel campo della luce e la sua professionalità artigiana per realizzare e sperimentare progetti in tutto il mondo. Cfr. <<http://www.marionanni.com>> (ultima cons. 20.01.2016).

365 P. Pacoda, “Dopo l'albero della piazza illumino la Scala”. *Il light designer Mario Nanni*, in “Il Resto del Carlino”, 29 dicembre 2009, <http://redigo.viabizzuno.com/projects/v0inlinea/uploadedfiles/ececd3cff01bb6137f0578be5337a5f2_MD5_12_resto%20del%20carlino_241209.pdf> (ultima cons. 28.01.2016).

366 A. Andreoli, *Natale a Bologna*, in “Virtual Bologna”, dicembre 2009, <<http://www.virtualbologna.it/?item=Speciale8qinxxb2azv&lang=it>> (ultima cons. 28.01.2016).

367 Con lo stesso funzionamento di una dinamo, le biciclette vennero collegate ad un generatore tramite appositi morsetti e produssero energia elettrica pulita attraverso l'energia meccanica.

368 Prendiamo in prestito questo termine dal marchio bicigeneratori® <<http://www.bicigeneratori.it>> (ultima cons. 2.02.2016).

di accettazione”³⁶⁹, dunque lavorare nel contesto urbano significa agire “sulle condizioni concrete di vita e anche sulle forme di interazione sociale fra le persone, fra cui l'artista si colloca, in un rapporto orizzontale di collaborazione”³⁷⁰. Dopo le feste tutte le componenti di *Eco-tree* vennero riutilizzate: con le decorazioni in plastica riciclabile si crearono indumenti di pile per bambini disagiati mentre le biciclette *Ri-Ciclo* furono ricollocate nel parco Cavaioni e inserite nel progetto “Energie nei colli”. L’energia prodotta dalle pedalate dei visitatori veniva immagazzinata in speciali batterie che di sera entravano in funzione per illuminare il parco di Cà Shin³⁷¹.

“Volevamo far capire alle persone che le luminarie natalizie, come tutte le luci cittadine, hanno un costo consistente in termini energetici. Il movimento crea energia ed è giusto provare ad avere il bello impiegando le nostre forze, se vuoi le luci di natale devi pedalare. Ecco il messaggio” sostiene Francesca Lenzi³⁷².

Il legame uomo-bicicletta è un rinnovamento per le nostre città, contesti in cui le automobili hanno allontanato le persone dall'idea di uno stile di vita eco-compatibile. La bicicletta può risvegliare le coscienze, è un tramite per l'adesione collettiva ai sani principi che tutelano l'ambiente e la nostra stessa vita. “Per questo motivo continuiamo a organizzare laboratori nelle scuole e gite intermodali in bicicletta, per permettere alle persone di ammirare e conoscere il territorio sfruttando il mezzo sostenibile per eccellenza”³⁷³. La bicicletta può essere un'inedita forma di educazione civica, prosegue Francesca Lenzi: “Trattandosi di un tema a forte connotazione sociale, che potrà rivoluzionare il modo di vivere la città, è necessario coinvolgere prima di tutto le scuole primarie. Attenzione però, gli adulti sono il target più difficile, per coloro che hanno vissuto il boom dell'automobile la bicicletta è solo un oggetto”.

369L. Perelli, *op.cit.*, p.49.

370L. Perelli definisce in questo modo il *new genre public art* che include mostre e interventi nelle abitazioni private, passeggiate urbane in luoghi significativi, sculture abitabili, tours in bicicletta per conoscere da un punto di vista nuovo la propria città, installazioni luminose su edifici, nei parchi, nelle piazze, creazione di spazi effimeri con comunità temporanee, ecc. Cfr. L. Perelli, *ivi*, p. 53.

371Cfr. <<http://www.ca-shin.com>>

372Intervistata dalla scrivente in data 29.01.2016.

373Francesca Lenzi si riferisce ai progetti di educazione nelle scuole primarie e ad altri eventi del calendario Cà Shin. Cfr. <<http://www.ca-shin.com>> (ultima cons. 2.02.2016).

Il legame uomo-bicicletta è ora simbolo di ecologia, solidarietà, salute e consapevolezza e l'arte può essere uno strumento di sensibilizzazione efficace, in grado di dare una forma persuasiva al contenuto. “L'arte è sicuramente una forma espressiva che permette di passare il messaggio sotto sembianze accattivanti e sensibilizzanti. La nostra espressione artistica nasce dall'interazione con l'individuo, è una trasformazione, proprio come l'energia elettrica che nasce pedalando una bicicletta”³⁷⁴.

Proprio grazie a questa magica trasformazione fisica e artistica, il successo dell'installazione fu clamoroso, adulti e bambini si cimentarono nella pedalata magica e la trasmissione del messaggio fu immediata per chiunque si avvicinasse a quell'interessante processo. L'albero che non consuma energia è un progetto che nasconde orgogliosamente un tentativo di educazione al bello, perché spiega come la cultura della differenziazione possa passare attraverso il processo artistico. “Il suo scopo era attirare l'attenzione della cittadinanza e meravigliare i fruitori, attraverso l'arte abbiamo raggiunto l'obiettivo”³⁷⁵.

Il progetto *Eco Tree* doveva essere replicato in molte altre città Italiane, “ricevevo richieste quotidianamente, ma a causa della complicata gestione dell'installazione non andammo avanti”³⁷⁶ spiega Francesca Lenzi. Certo fu realizzato altrove come ad esempio, l'anno successivo, a Udine nella Corte di Palazzo Valvason Morpurgo.

A questo punto della riflessione potrebbero nascere interrogativi riguardo la reale valenza artistica di questo albero a pedali e la risposta più appropriata risiede nel più ampio significato di arte, intesa come ogni attività umana in grado di creare forme estetiche ma soprattutto, nella sua accezione odierna, espressive.

“Prendere il pubblico come proprio campo di intervento è stato il modo del *new genre public art* di concepire l'accesso all'opera come una pratica di condivisione con lo spettatore o con il pubblico dei cittadini, a partire dalla prima fase delle sua

374 *Ibid.*

375 *Ibid.*

376 Francesca Lenzi spiega che durante il periodo di posa temporanea ci furono numerose difficoltà legate alla sicurezza e alla gestione dell'installazione, i cittadini maneggiavano e danneggiavano l'opera.

concezione”³⁷⁷, quindi spazio e utenza vengono prima e durante il fare artistico, definendolo a priori.

L'arte, come la bicicletta, sono magniloquenti veicoli di emozioni e messaggi. A prescindere dunque dal linguaggio artistico utilizzato, *Eco Tree* ha un significato estetico direttamente proporzionale a quello sociale.

3.3.2 *Ai Weiwei, bike installations*

Dopo aver introdotto il concetto di “arte pubblica” è necessario, per proseguire l'analisi, precisare che:

La Public Art non è pubblica perché è collocata in luoghi esterni, o in qualche identificabile spazio civico, o perché è qualcosa di comprensibile per ognuno (...). L'arte è pubblica se è la manifestazione delle attività artistiche e delle strategie che prendono l'idea di pubblico come loro genesi e soggetto di analisi³⁷⁸.

La bicicletta oggi è un *medium* quanto l'arte che la mette in mostra, contiene e trasmette un messaggio ad un destinatario collettivo, a tutti noi. Il messaggio però è insito nell'oggetto che ne diventa quindi il corpo, un corpo che l'artista può manipolare per rendere evidente la metafora. “In questa immobile e insostenibile attualità, per necessità, per talento o solo per pura intuizione, anche gli artisti sono alla ricerca di un sovvertimento culturale, di uno sconvolgimento delle idee”³⁷⁹ e ora più che mai hanno il compito di interpretare le potenzialità della bicicletta e salvarla dall'essere un semplice feticcio dei nostri tempi.

Se vogliamo parlare di un grande ritorno al significato originario della bicicletta e verificare la ciclicità con cui modifica la sua essenza in relazione al contesto storico e sociale in cui si riversa, dobbiamo sicuramente citare il percorso artistico

377L. Perelli, *op.cit.*, p. 13.

378P.C. Phillips, *Temporality and Public Art*, in *Critical Issue in Public Art*, in “Art Journal” vol. 48, n. 4, 1989, p. 333.

379R. Sironi, *op.cit.* p. 27.

di Ai Weiwei, quello degli ultimi anni in particolare. Dal 2010³⁸⁰ l'artista di combattuta fama internazionale³⁸¹ individua nella bicicletta un potente tramite espressivo e decide di schierarla come metafora di libertà imprigionata dalla serialità e dall'anonimato, che attualmente mettono in ginocchio la cultura cinese. A dire il vero Ai Weiwei non è solo artista, ma anche “poeta, architetto, curatore, esperto di antichità cinese, editore, urbanista, collezionista, blogger e molto altro. Il suo lavoro si sviluppa su una molteplicità di piani, ed è proprio questo ciò che lo rende unico”³⁸².

Durante tutta la sua carriera e attraverso qualsiasi forma, Ai Weiwei esplicita la personale protesta a favore dei diritti umani e della libertà di espressione. “Viviamo in una società che non solo non incoraggia l'espressione delle proprie idee, ma spesso la punisce”³⁸³ afferma l'artista, individuando l'abolizione della comunicazione in rete come uno dei più scottanti freni culturali del suo paese. L'occidente è abituato a poter condividere sentimenti, messaggi, pensieri su qualsiasi argomento interessi, in qualsiasi momento e con un pubblico molto vasto. Le distanze si sono accorciate soprattutto a livello di comunicazione, il corpo dell'individuo è ormai un corpo virtuale e diffuso, che può raggiungere qualsiasi destinazione senza alcuno spostamento. Ma immaginiamo che tutto questo non sia possibile, che non sia concesso condividere idee e sentimenti, pensieri personali e collettivi. “Potete pensare, ma non potete parlare. Nessun altro sa cosa state pensando, e quando il dolore e la disperazione appartengono solo a

380 Senza tralasciare l'installazione del 2003, *Labirinto di biciclette* che rappresenta il primo caso studio dell'artista su questo tema. Cfr. L. Ambrozy (a c. di), *Ai Weiwei's Blog. Writings, Interviews, and Gigital Rants, 2006-2009*, MIT, 2001, trad.it. S. Chiodi (a c. di), *Ai Weiwei. Il blog. Scritti, interviste, invettive, 2006-2009*, Johan&Levi Editore, Milano, 2011, Tav. 9.

381 La fama di Ai Weiwei lo ha reso un personaggio ricercato e perseguitato mediaticamente, per negargli la libertà espressiva, che poteva scuotere la sensibilità delle persone, il Governo cinese ha più volte tentato di chiudere il suo blog.

382 H. U. Obrist, *Prefazione*, in *Ai Weiwei parla*, Il Saggiatore, Milano, 2012. Ai Weiwei abbandona la pittura da quando nel 1982 si trasferisce a New York dove inizia ad approfondire il genere dell'installazione, dieci anni dopo torna in Cina, a Pechino dove, costruendo personalmente il suo studio, inizia la carriera di architetto. Diventerà il più celebre esponente del campo cinese, grazie anche alla collaborazione con Herzog& de Meuron (Stadio Olimpico di Pechino, 2008). Nel 2006 apre un blog curato da lui stesso, uno strumento richiestogli dalla stessa comunità internet, tanto importante da meritare l'abolizione del Governo nel maggio del 2009.

383 H. U. Obrist, *Ai Weiwei parla*, Il Saggiatore, Milano, 2012, p. 58.

voi stessi, non ci sono minacce”³⁸⁴. Dopo numerosi arresti ed esili³⁸⁵ ma soprattutto dopo la chiusura del suo rinomato³⁸⁶ blog nel 2009 per decisione del governo di Pechino, Ai Weiwei confessa che la parte più complicata del suo lavoro è non poterlo comunicare personalmente, non poter rispondere a critiche ed elogi, non poter spiegare il suo intento. Tutto il suo potere espressivo, la sua parola, il suo messaggio è affidato all'opera, in questo caso alla bicicletta.

Il legame uomo-bicicletta è straordinariamente potente ed evocativo in queste installazioni: attraverso un linguaggio che mescola senza preoccupazione il concettualismo dadaista alla tecnica dell'accumulazione neorealista, si palesa una relazione simboleggiata dall'oggetto che sostituisce l'individuo, un corpo metallico in cui si riesce ad intravedere l'anima umana. Una sola forma per due soggetti. Il paragone è inquietante e allo stesso tempo sarcastico, come d'altronde tutta la produzione artistica di Ai Weiwei³⁸⁷.

Una volta svuotata di senso l'oggetto, in questo caso la bicicletta, “diventa semplicemente altro materiale con cui un artista potrà costruire qualcosa che contraddice in toto ciò che era in principio. Si svuota, in un certo senso, della propria cultura, per essere ridefinito, preso in considerazione sotto un'altra forma”³⁸⁸.

E così le biciclette imbullonate e disposte in serie, tutte uguali e anonime, rappresentano la potenzialità espressiva degli esseri umani, imprigionata in enormi blocchi compatti privi di funzione. Se la bicicletta non può muoversi non serve a nulla, è una libertà potenziale che non si attualizza mai, bloccata in un corpo collettivo che sovrasta il singolo elemento.

La bicicletta è lo specchio degli individui cinesi, una condizione su cui Ai Weiwei ci invita a riflettere: ”se non potete vedere o sentire, non sapete assolutamente

384L. Ambrozy (a c. di), *op.cit.*, p. 334.

385Nel 2010 Ai Weiwei fu costretto agli arresti domiciliari, accusato di essere un dissidente. Cfr. <<http://www.ilsole24ore.com/art/cultura/2010-11-06/weiwei-arresti-domiciliari-pechino-172303.shtml?uuiid=AYb1NjhC>> (ultima cons. 2.02.2016).

386“Ho già pubblicato più di duecento articoli, interviste e scritti, recensioni e commenti sull'arte, la cultura, la politica, ritagli di giornale e così via. È stato in assoluto il regalo più interessante che abbia mai ricevuto; per me, ma forse addirittura per la Cina”, *ibid.*

387B. Martin, *Hanging Man. La vita, le opere e l'arresto di Ai Weiwei*, Il Saggiatore, Milano, 2013, p. 14.

388H. U. Obrist, *op.cit.*, p. 111.

nulla. E anche se sapete, siete incapaci di parlarne: parlate, e sparite. (...) parte di una massa fluente di cittadini”³⁸⁹.

L'approccio olistico di Ai Weiwei testimonia la complessità del suo pensiero e la moltitudine di forme che può assumere. L'artista è un *enunciatore* che si rivolge ad un *enunciataro* indistinto e collettivo, talvolta mirato, attraverso un articolazione espressiva sempre variabile e provocante. Il messaggio è culturale quanto politico, la sua matrice a livello di contenuto è la società, sono gli individui e la cocente diatriba sulla libertà di parola e di linguaggio.

“Non è tanto l'opera che conta. Si tratta di frammenti che rivelano il passaggio del temporale, pezzi lasciati come testimonianza, non per costruire qualcosa. Non sono altro che scarti, di fatto”³⁹⁰.

In un contesto in cui è alquanto improbabile separare arte e politica, l'artista sostiene che bisogna usare la propria esperienza per raccontare una storia³⁹¹. Infatti è attraverso la sua arte che egli alimenta la vocazione per i diritti umani, le sue opere diventano testimonianze di uno scenario sociale che non può essere taciuto: “The art always wins. Anything can happen to me, but the art will stay”³⁹².

Taipei, 29 ottobre 2011 - 29 gennaio 2012

Nell'aprile del 2011 Ai Weiwei viene arrestato dal Governo di Pechino³⁹³ e diventa il volto internazionale della dissidenza cinese. Ottantuno giorni dopo l'artista cinese viene rilasciato su cauzione e da allora inizia la sua carriera di “portavoce della resistenza”.

Ad ottobre dello stesso anno crea un'incredibile installazione formata da 1000 biciclette del marchio *Forever bicycles*, da cui è tratto il nome dell'opera (figg. 23,

389L. Ambrozy (a c. di), *op.cit.*, p. 335.

390H. U. Obrist, *op.cit.*, p. 111.

391 “you have to use your own experience to tell a story” cfr. A. Bracker, *Ai Weiwei. Introduction to the Exhibition*, Royal Academy of Arts, Main Galleries, 19 settembre – 13 dicembre 2015, <https://royal-academy-production-asset.s3.amazonaws.com/uploads/00adeea4-2828-421c-9c9e-1a935b01ca0b/AWeiwei_final_lowres.pdf> (ultima cons. 3.02.2105).

392Trad. it. (mia) “L'arte vince sempre. Può accadermi qualsiasi cosa ma l'arte resterà”, *ibid.*

393Le accuse furono “Innanzitutto, sovversione allo Stato. Secondo, crimini finanziari”. Cfr. B. Martin, *op.cit.*, p.79.

23b), e la espone all'interno della mostra “Ai Weiwei Absent” una rassegna personale dell'artista tenutasi al Taipei Fine Arts Museum. Il giorno dell'inaugurazione Ai Weiwei non è presente³⁹⁴.

L'utilizzo seriale e copioso della bicicletta in quest'opera richiama l'attenzione sulla massiccia diffusione del mezzo, che rappresentava la principale forma di spostamento in Cina fino a qualche anno fa. Tutti i cinesi hanno una bicicletta ma la rapida modernizzazione del paese, il miglioramento dei trasporti pubblici e l'aumento drastico dell'inquinamento atmosferico hanno reso insostenibile il suo utilizzo³⁹⁵. Le biciclette perdono il loro valore utilitaristico e simbolico, smettono di essere mezzi di trasporto e veicoli di libertà; per questo motivo, nell'installazione, non sono altro che oggetti appesi ed eternamente immobili.³⁹⁶

Questo enorme spazio labirintico alto più di dieci metri, sembra essere una forma astratta in movimento, che allude al modo in cui sta cambiando il contesto sociale in Cina.³⁹⁷

San Gimignano, 27 ottobre 2012 - 16 gennaio 2013

Esattamente un anno dopo Ai Weiwei ritorna con 760 biciclette, dello stesso modello utilizzato in precedenza, assemblate su un palcoscenico (fig. 24) durante la sua prima personale alla Galleria Continua di San Gimignano³⁹⁸.

Stacked (fig. 24 b), questo il nome dell'opera, è importante perché le biciclette non sono solamente impilate l'una sopra l'altra ma fissate strutturalmente per creare un'architettura immaginaria, penetrabile ed esplorabile dal visitatore.

Le installazioni di Ai Weiwei, come le sue architetture, sono delle “sculture sociali”³⁹⁹ a tutti gli effetti, perché le persone possono passarci attraverso,

394Cfr. “Ai Weiwei absent” <http://www.tfam.museum/Exhibition/Exhibition_page.aspx?id=417&ddlLang=en-us> (ultima cons. 3.02.2016).

395Cfr. L.Ambrozy (a c. di), *op.cit.*, p. 293.

396A. Bracker, *Ai Weiwei. Introduction to the Exhibition*, Royal Academy of Arts, Main Galleries, 19 settembre – 13 dicembre 2015, <https://royal-academy-production-asset.s3.amazonaws.com/uploads/00adeea4-2828-421c-9c9e-1a935b01ca0b/AWeiwei_final_lowres.pdf> (ultima cons. 3.02.2105).

397<http://www.tfam.museum/Exhibition/Exhibition_page.aspx?id=417&ddlLang=en-us>

398<<http://www.galleriacontinua.com/exhibitions/exhibition/236>> (ultima cons. 5.02.2016).

399L.Ambrozy (a c. di), *op.cit.*, p. 363.

“incontrarsi, ballare, fare tutte quelle cose fantastiche che la gente non fa mai in una città occidentale”⁴⁰⁰.

Toronto, 6 – 27 ottobre 2013

I visitatori vengono accolti dall'artista nel labirinto di biciclette inutilizzate, attraverso l'abolizione delle barriere convenzionali l'opera si lascia penetrare ed acquisisce una maggiore forza espressiva. L'osservatore può comprendere maggiormente il sentimento di alienazione incitato da Ai Weiwei, che dopo anni di frustrazione politica e di censura decide di proseguire il suo mandato: “E poi mi sono reso conto che è estremamente importante che il mondo e la Cina trovino un'occasione di incontro”⁴⁰¹.

Con questo intento migliaia di *Forever bicycles* sbarcano a Toronto, spedite in containers speciali come messaggeri sotto custodia.

Durante la Scotiabank Nuit Blanche⁴⁰² del 2013 la *Forever Bicycles installation* (figg. 25, 25b) si posiziona in bella vista nella Nathan Phillips Square di Toronto e domina lo spazio circostante con un volume mastodontico composto da 3144 biciclette di acciaio, anonime e omologate⁴⁰³.

La struttura tridimensionale e la suo retro-illuminazione creano un effetto visivo sconcertante, tale da stimolare interrogativi circa la sua importanza a livello mediatico. I volti dell'opera sono numerosi quanto le biciclette che la costituiscono e nel labirinto di sguardi e percezioni, si sprigiona la potenza della protesta. Forse nessuno straniero conosce realmente la situazione in cui versano i cittadini cinesi, forse perché essi stessi non hanno la possibilità di essere notati. Dunque lanciare un grido stridente nella piazza di una grandiosa metropoli americana può significare una chance preziosa per chi di solito viene ignorato: “It

400Con questa definizione H. U. Obrist si riferisce anche alla collaborazione tra Ai Weiwei e Herzog& de Meuron per lo Stadio Olimpico di Pechino. Cfr. H. U. Obrist, *Ai Weiwei parla*, Il Saggiatore, Milano, 2012, p. 40.

401H. U. Obrist, *op.cit.*, p.105.

402Cfr. <<http://www.scotiabanknuitblanche.ca/2013-event/ai-weiwei.html>> (ultima cons. 5.02.2016).

403Cfr. *Timelapse of Ai Weiwei's Forever Bicycles Build*, Toronto, 2013, time-lapse video, YouTube, <<https://www.youtube.com/watch?v=5Rj3x7vKU4Y>> (ultima cons. 3.01.2016).

is very different from Europe: You have public and private. We have neither a public nor a private life. We don't have a choice, we're always ignored”⁴⁰⁴, dichiara l'artista amareggiato.

Lo spazio racchiuso nell'installazione assume un aspetto differente ad ogni sguardo, in ogni anfratto di quell'anomala caverna metallica il visitatore può fermarsi a riflettere sui legami tra gli individui e il contesto, accompagnato in questo viaggio introspettivo dalle stesse biciclette, imprigionate come i loro possessori in una ragnatela di restringimenti mentali.

Venezia, 7 giugno – 23 novembre 2014

Il successo dell'installazione di Toronto spinge Ai Weiwei a realizzarne una nuova versione in occasione della Biennale di Architettura di Venezia del 2014. Le biciclette ormai hanno fatto il giro del mondo, dall'Asia all'America, all'Italia portano nella loro esile struttura la memoria di testimonianze sentite, aumentano la loro efficacia comunicativa in proporzione diretta agli osservatori raggiunti.

Il nome dell'opera è ancora *Forever Bicycles* (figg. 26, 26b), il significato rimane invariato ma la forma è sempre una novità: 1.179 biciclette di acciaio impilate e connesse l'una all'altra generano una nuova scultura geometrica, alta dieci metri, nel cortile di Palazzo Cavalli-Franchetti durante la mostra “Genius Loci—Spirit of Place” curata dalla Lisson Gallery⁴⁰⁵.

La bicicletta è il mezzo più ecologico del pianeta, tutta la storia umana dell'ultimo secolo ne è intrisa eppure qualcosa ancora rallenta la sua espansione. L'installazione rivela agli spettatori la dimensione del tempo che cambia, che si rinnova ma che non registra mutamenti essenziali e sufficienti a garantire l'equità dei diritti primari del singolo. In Cina “c'è ancora la censura, non c'è libertà di parola, esattamente come quando me ne sono andato. (...) Ci si rende conto che la

404Trad.it (mia) “Voi avete una (dimensione) pubblica e una privata. Noi non abbiamo né una vita pubblica né una privata. Non abbiamo scelta, veniamo sempre ignorati”, M. Wellner, *Talk with Ai Weiwei*, 4 luglio 2009, in A. Weiwei, M. Siemons, *Ai Weiwei. So Sorry*, Catalogo della mostra, Munich, New York, Prestel, 2009, p. 104.

405Cfr. <<http://www.lissongallery.com/exhibitions/genius-loci-spirit-of-place>> (ultima cons. 05.02.2016).

società ha problemi e che il cambiamento è assolutamente minimo, del tutto insignificante e lentissimo”⁴⁰⁶ confessa Ai Weiwei, che con i lucenti telai di alluminio disposti su livelli crescenti di diametro fornisce un'interessante chiave di lettura per stravolgere il senso di un oggetto comune all'immaginario collettivo. De-contestualizzandola e riproducendola infinite volte, Ai Weiwei tratta la bicicletta come un tassello prezioso di un grande puzzle, che racchiude passato, presente e futuro in un'immagine sempre più evocativa man mano che ci si allontana dall'opera.

3.3.3 *Two bicycles in the Museum of broken relationships*

La bicicletta ha raggiunto un livello di integrazione nella società odierna tale da potersi aggiudicare veri e propri ruoli nella vita affettiva delle persone. Alcune volte diventa un oggetto appartenente ad una relazione o parte di essa, perciò importante e caro quanto pungente. La bicicletta può essere la fedele compagna di un *modus vivendi* ecologista e salutare, può accompagnare la filosofia del pensiero libero, dello zen, può essere il cavallo di battaglia degli attivisti, di chi desidera la libertà personale, può essere un regalo e soprattutto può essere un ricordo, a volte il ricordo di qualcos'altro. La bicicletta può essere il simulacro di se stessa, può essere un *oggetto di valore euforico* quanto *disforico*⁴⁰⁷, grazie alla sua generale capacità di legarsi alla vita dell'individuo.

Di conseguenza, dopo aver analizzato due importanti casi in cui la bicicletta esce dai musei per costituirsi come “agire artistico nel luogo pubblico”⁴⁰⁸, citiamo una nuova modalità artistica di presentazione di un quesito sociale e ancora una volta vediamo come la bicicletta possa esserne il tramite espressivo.

Torniamo all'interno di un contesto museale ma questa volta l'esposizione non è formata da opere d'arte canoniche, nè da biciclette tecnologiche o da reperti storici

406H. U. Obrist, *op.cit.*, p. 100.

407Quando il soggetto tenta di liberarsi o fuggire dall'oggetto esso assume un valore *disforico* (*oggetto di valore disforico*). Cfr. A.J.Greimas, J. Courtés, *Sémiotique. Dictionnaire raisonné de la théorie du langage*, Paris, Hachette, 1979, trad.it. P. Fabbri (a c. di), *Semiotica. Dizionario ragionato della teoria del linguaggio*, Uscher, Firenze, 1986, voce “Oggetto di valore”.

408L. Perelli, *Public Art. Arte, interazione e progetto urbano*, Franco Angeli, Milano, 2006, p. 12.

coerenti. Si tratta di una nuova manifestazione del senso legato all'oggetto, si tratta di “coinvolgere il pubblico *dell'opera, nell'opera, attraverso l'opera*”⁴⁰⁹ e di portare alla luce la complessità delle relazioni tra gli individui attraverso un semplice oggetto.

Il Museum of Broken Relationships di Zagabria, in Croazia, è un museo dedicato alle relazioni d'amore fallite. Le sue esposizioni⁴¹⁰ includono oggetti personali lasciati da ex amanti, accompagnate da brevi descrizioni in lingua originale.

Definito dai suoi fondatori un “concept art museum”, questo spazio espositivo nasce per proteggere e preservare il patrimonio materiale e immateriale dei rapporti spezzati, col presupposto che gli oggetti includano e possano riprodurre ologrammi di ricordi e di emozioni umane⁴¹¹.

Su gentile concessione del Museo, riportiamo (figg. 27, 28) la presenza di due biciclette nella collezione in continua crescita, a cui sono allegati due racconti dei rispettivi donatori.

Il Museum of Broken Relationships alimenta la sua collezione raccogliendo oggetti provenienti da ogni parte del mondo purché siano testimoni metaforici di una relazione interrotta, ovvero materia di scarto in grado di trasmettere la dimensione del vuoto psicologico.

Da qui deriva il valore utopico degli oggetti presenti nel museo, ossia la loro capacità, data dalla costitutiva vicinanza all'uomo e al mondo, di essere mediatori e garanti di una confidenza tra gli individui⁴¹². Una vicinanza sia materiale sia spirituale, che progressivamente porta l'oggetto ad assumere le caratteristiche del soggetto che lo usa, oppure del destinante da cui lo si è ricevuto. Se volessimo indurre un'analisi semiotica degli oggetti frutto delle relazioni interrotte, dovremmo servirci di un metodo di studio *socio-semiotico*⁴¹³ e dunque superare il

409 *Ivi*, p. 13.

410 Il museo nasce nella forma itinerante, per poi definire la sua sede permanente a Zagreb in Croazia. Nel 2011 riceve il “Kenneth Hudson Award” per il museo più innovativo d'Europa.

411 Cfr. <<https://brokenships.com/en/about>>.

412 Cfr. G. Marrone, *Dal design all'interoggettività: questioni introduttive*, in E. Landowski, G. Marrone (a c. di), *La società degli oggetti. Problemi di interoggettività*, Meltemi, Roma, 2002, p. 21.

413 E. Landowski, G. Marrone (a c. di), *op.cit.*

livello del senso comune e non trattare queste “opere” come semplici segni. Per comprendere e apprezzare il valore di un oggetto di cui l'individuo si libera, è necessario includere le strutture che lo sorreggono ma anche le relazioni che lo pongono in essere e “individuare le funzioni che esso riveste per uno o più soggetti, in senso sia strumentale che simbolico”⁴¹⁴.

Le biciclette della collezione, come tutti gli altri oggetti, subiscono una trasformazione espressiva e diventano indicatori di una situazione che fa parte del passato di individui sconosciuti all'osservatore. Il *Museo delle Relazioni Interrotte* è a tutti gli effetti un museo della memoria ma non espone cimeli di persone scomparse o di leggendari operatori storico-culturali, qui si parla di ricordi di relazioni, di fasi vitali, di contingenze emotive svanite nel presente.

Le biciclette sono in questo caso il luogo di raccolta dei valori che i soggetti hanno investito su di esse⁴¹⁵. Quando gli essere umani interrompono la loro connessione affettiva l'oggetto cessa la sua funzione di garante positivo e diventa un ricordo di cui disfarsi, perché non più desiderato. Attraverso un sottile processo di espiazione, i donatori scrivono le istruzioni di lettura di quell'amore fallito, marciano l'enunciazione per sovra-caricare di senso l'oggetto e superano un collasso emotivo attraverso la creazione, ovvero la collezione del Museo.

“This is an exhibit from a past-life relationship. (...) it's great to have a means of transport out of a relationship” scrive il donatore della bicicletta da corsa in (fig. 27)⁴¹⁶.

Qualunque sia la motivazione che spinge a liberarsi di questi oggetti, (valenza affettiva, esibizionismo, curiosità o sollievo terapeutico) le persone accolgono favorevolmente l'idea di liberarsi della propria eredità amorosa attraverso una sorta di rituale solenne. La nostra società ci impone degli oggetti come simbolo di unione o vincolo affettivo, tutte le cerimonie che certificano un passaggio di stato⁴¹⁷ (matrimoni, funerali, battesimi, lauree, premi) includono la presenza di

414Marrone riprende l'analisi del lessema di A.J.Greimas (Cfr. *Du sense II*, Paris, Seuil, 1983) e la estende all'oggetto-segno. Cfr. *ivi*, pp.14-16.

415L'oggetto non è altro che un pretesto, un luogo di investimento di valori del soggetto. Cfr. A.J. Greimas, *Du sense II*, Seuil, Paris, 1983, trad. it. *Del senso 2*, Bompiani, Milano, 1985, p. 19.

416Cfr. Appendice fotografico (fig. 27).

417Si pensi ai *riti di passaggio* che scandiscono la nostra vita con aggregazione e separazioni. Cfr. A. Van Gennep, *Les rites de passage*, Nourry, Paris, 1909, trad.it. *I riti di passaggio*,

oggetti che testimoniano quel momento. E quando viene meno la relazione che fine fanno questi oggetti-simbolo?⁴¹⁸ Non esiste nessun riconoscimento formale della scomparsa di un rapporto, nonostante il suo forte effetto emotivo. Questi oggetti invece sottolineano il *momento disforico* con la stessa solennità di quello *euforico*, la fine come l'inizio.

Ideato in Croatia da Olinka Vištica and Dražen Grubišić, il Museo ha ormai assunto una rete internazionale di sedi secondarie che raccolgono un numero impressionante di oggetti. Questo è forse il primo museo che non nasce per esporre oggetti artistici o reperti storici, il pubblico generico è allo stesso tempo *enunciatore* ed *enunciataro*⁴¹⁹ del percorso museale, le opere esposte sono frammenti di una memoria privata che diventa in questo modo collettiva. Se l'oggetto di un museo deve comunicare la storia di un individuo non è più il soggetto dell'esposizione quanto se mai un tramite, un *medium* espressivo. D'altra parte “di solito un oggetto non 'funziona' - vale a dire non può produrre o veicolare un senso - se non all'interno di un ambiente semioticamente coerente”⁴²⁰ ed è per questo motivo che intervengono le storie dei donatori, accanto all'opera, come vere didascalie esplicative. In questo modo il donatore ricrea il contesto sociale e affettivo di provenienza e permette al destinatario di condividere il valore di quell'oggetto. Anche se caratterizzati da esperienze personali e private, i reperti esposti nel Museo costituiscono modelli universali di relazioni interrotte, si offrono all'osservatore come strumento per comprendere maggiormente le dinamiche affettive che governano e sconvolgono l'esistenza degli individui. La loro efficacia risiede nella capacità, questo si augurano i curatori, di generare conforto e speranza per coloro che disperatamente cercano un appiglio per uscire da una lunga sofferenza amorosa.

“Al centro del progetto c'è il tentativo di allargare la partecipazione del pubblico,

Boringhieri, Torino, 1981.

418“What to do with all those tokens of love, material and immaterial, that you collected during your relationship?”, A. Crevar, *36 hours in Zagreb*, Croatia, in “The New York Times”, 10 giugno 2015, <http://www.nytimes.com/2015/06/14/travel/what-to-do-in-36-hours-in-zagreb-croatia.html?_r=2> (ultima cons. 7.02.2016).

419Ripsettivamente *mittente* e *destinatario* del percorso museale. Cfr. M. Hammad, *op.cit.*

420 A. Semprini, *Oggetti senza frontiere*, in E. Ladowski, G. Marrone, *op.cit.*, p.53.

coinvolgendolo direttamente nella mostra di cui esso stesso è il soggetto”⁴²¹ o meglio di cui è il mandante.

Dal caso del *Museum of broken relationships* di Zagabria⁴²² si evince un'altra importante considerazione: la bicicletta non è più solo la protagonista nella relazione intima con il suo proprietario, essa è diventata anche un simbolo nelle relazioni con altri soggetti o oggetti. È un oggetto culturale ma allo stesso tempo un tramite per altre relazioni. Dunque oggi non parliamo più di legame tra uomo e bicicletta ma semmai tra società, collettività, sistemi, classi, città e bicicletta.

⁴²¹L. Perelli, *Public Art. Arte, interazione e progetto urbano*, Franco Angeli, Milano, 2006, p. 53.
⁴²²Cfr. <<https://brokenships.com>>.

CAPITOLO IV

IL LEGAME TRA UOMO E BICICLETTA NELL'IMMAGINARIO CINEMATOGRAFICO DEL SECONDO NOVECENTO

Le significative tappe che hanno condotto l'analisi fino a questo punto, non sono che alcune delle infinite pennellate date dagli uomini di ogni epoca a quel capolavoro in continuo perfezionamento che chiamiamo bicicletta.

A sostegno della creazione di un immaginario preciso, che ha come soggetto la bicicletta e il suo legame esistente con l'uomo, intervengono infatti anche numerosi casi della filmografia italiana e straniera, esempi di analisi testuale o visiva di una *relazione significativa*⁴²³.

Di seguito verificheremo la suddetta tesi attraverso alcuni celebri film che hanno volutamente indagato il ruolo personale, sociale e antropologico della bicicletta, rappresentandola talvolta come un mezzo altre volte come un fine, quasi sempre assegnandole un ruolo primario nella costruzione dell'immaginario collettivo o di una parte di esso.

Il cuore pulsante della seguente riflessione sarà l'analisi del rapporto tra il soggetto protagonista e la bicicletta, tralasciando le scelte stilistiche per concentrarsi su quelle narrative e sul messaggio da esse veicolato, considerando il cinema soprattutto come una *narrazione visiva*⁴²⁴. Indagheremo storie di chi la sceglie come compagna e le attribuisce un significato insostituibile, storie di chi ha trovato la strada per renderla efficiente, di chi l'ha resa essenziale per il conseguimento di un obiettivo e storie di chi ne ha compreso la portata simbolica

⁴²³Indagheremo il significato della relazione tra uomo e bicicletta, dunque faremo corrispondere ad uno o più termini *significanti* uno o più *significati*, relazionandoli al *soggetto*. Cfr. M. Recalcati, *Il miracolo della forma: per un'estetica psicoanalitica*, Mondadori, Milano, 2007, p. 96.

⁴²⁴“La narrazione cinematografica è prima di tutto *narrazione*. Essa inoltre presenta il vantaggio di manifestare nel modo più chiaro alcune profonde regolarità comuni a tutti i testi narrativi, benché ciò possa sembrare paradossale, dato che il racconto qui risulta non da una successione di segni verbali ma di segni iconici”, J.M. Lotman, *Introduzione alla semiotica del cinema*, P. Montani (a c. di), Officina, Roma, 1979, p. 91.

e cerca di proteggerla. Tentiamo soprattutto di capire quali trasformazioni la bicicletta compia sull'uomo che la possiede, quali *status* e comportamenti susciti la giunzione tra *ciclo* e *corpo* all'interno della narrazione. Le sfumature del legame tra uomo e bicicletta sono tante ma ancora di più sono i significati passionali che esso assume nell'evolversi della narrazione; quindi la scelta di trattare attraverso il cinema un rapporto tra individuo e oggetto è giustificata dal desiderio di rendere in modo esaustivo le sensazioni e le angolazioni di un legame soggetto a variazioni temporali e spaziali oltre che narrative. Tentiamo dunque di *vederci vivere* in bicicletta, per comprendere cosa accade alla persona fisica e psicologica⁴²⁵.

“Ogni immagine sullo schermo è un segno, cioè ha un significato, porta informazione”⁴²⁶ e allora, visto che non è facile raccogliere così tante informazioni differenti sul rapporto tra uomo e bicicletta, ci serviamo delle produzioni cinematografiche per capire la componente semiotica di questo scambio, alla luce di interessanti episodi che rappresentano o attingono al reale.

A proposito di *segni* e *significato*, prenderemo in prestito i concetti e le categorie fondamentali dello *schema narrativo canonico* di A.J.Greimas⁴²⁷ per individuare nella narrazione cinematografica il valore che assume la bicicletta nel *percorso narrativo*⁴²⁸, ovvero nelle vicende restituite all'osservatore, il suo *ruolo attanziale*⁴²⁹ e le trasformazioni subite o agite, il messaggio che giace latente

425“La prima metà del XX secolo si caratterizza per i progressi rivoluzionari che si registrano nei singoli campi della cultura e per il rapido accrescimento della loro specificità. (...) ora il senso e la specificità delle singole arti cominciano a manifestarsi proprio in *ciò che non può essere tradotto* con i mezzi di un'altra arte”, *ivi*, p. 10.

426*Ivi*, p. 25.

427 Lo *schema narrativo canonico* è dato dalla successione di quattro fasi distinte in cui sono coinvolti diversi *attanti*: *manipolazione* (o *contratto*), *competenza*, *performance*, *sanzione*. Cfr. A.J. Greimas, *Du sens II – Essais sémiotiques*, Seuil, Paris, 1983, trad.it. P. Magli, M. P. Pozzato, *Del senso 2. Narrativa, modalità, passioni*, Bompiani, Milano, 1985, p. IX. Per una definizione completa cfr. A.J.Greimas, J. Courtés, *Sémiotique. Dictionnaire raisonné de la théorie du langage*, Paris, Hachette, 1979, trad.it. P. Fabbri (a c. di), *Semiotica. Dizionario ragionato della teoria del linguaggio*, Uscher, Firenze, 1986, voce “Narrativo (schema -)”.

428 Il *percorso narrativo* è la somma di tutti i *programmi narrativi* finalizzati alla realizzazione del PN principale. Cfr. *Ivi*, voce “Programma narrativo”.

429 A.J.Greimas, J. Courtés, *op.cit.*, voce “Attanziale”: “Lungo il suo percorso narrativo, l'attante può congiungersi ad un certo numero di stati narrativi o ruoli attanziali: questi ultimi si definiscono in funzione della posizione dell'attante all'interno del percorso narrativo e, insieme, dell'investimento modale particolare di cui si fa carico”.

dietro il *programma narrativo*⁴³⁰ portato avanti dal *soggetto* (o dagli *attanti*).

Partendo dunque da una manifestazione visiva si tenta di portare alla luce il *livello narrativo*⁴³¹ del testo, quello dell'*attualizzazione*, in cui il *soggetto-oggetto* viene investito dei valori virtuali rappresentati sul *livello fondamentale*⁴³². Il legame tra l'essere umano e la bicicletta genera infiniti significati e produce declinazioni interessanti del senso che soggiace a questo scambio. Come si condizionano l'uomo e la bicicletta, quali valori sociali le sono attribuiti e come si relazionano con quelli dell'individuo, che tipo di fusione avviene tra il corpo e la bicicletta nell'evolversi della narrazione, che sia reale o finzione, saranno gli interrogativi da tenere a mente analizzando le pellicole cinematografiche.

Lo studio semiotico del *racconto*, in questo caso, *visivo* è figlio della *corrente generativa* ed è utile a quest'analisi perché giustifica la posizione di osservatore critico, che si interessa soprattutto dei significati assunti dalla bicicletta nelle vicende umane, del suo ruolo di *mezzo* e talvolta di *fine*⁴³³. Uomo e oggetto condividono un valore che giustifica le *trasformazioni* e gli *stati*⁴³⁴ assunti da questi due termini attanziali. Questo è un altro punto di raccordo tra la presente analisi e la semiotica narrativa⁴³⁵.

430 Il *programma narrativo (PN)* è il programma di azione (sequenza di *stati* e *trasformazioni*) messo in atto dal *soggetto* per raggiungere l'*oggetto di valore*. I programmi narrativi si possono articolare o moltiplicare in altri *PN d'uso*, in relazione al variare dell'*oggetto di valore* e infine possono scontrarsi come *PN opposti*. Cfr. Ivi, p. 21.

431 Ci si riferisce alla *semiotica generativa* di A.J. Greimas cfr. *Du sens*, Seuil, Paris, 1970, trad.it. *Del senso*, Milano, Bompiani, 1974. "Si dice che la semiotica può assumere la forma generativa. (...) L'atteggiamento generativo consiste appunto nel dire innanzitutto come le cose arrivano a essere formate, come vengono costituite. (...) Esso cerca di andare dal semplice al complesso (...)", A.J. Greimas, *I maestri della ricerca*, I seminario, trad.it G. Marrone (a c. di), *Lezione*, Palermo, 27-30 aprile 1987, pp.175-176.

432 Greimas sostiene infatti che l'*oggetto* sia una sorta di luogo di accoglimento dei valori che il *soggetto* vi investe, con un'induzione semantica dal *fondamentale* al *superficiale*. Cfr. "Lezione" inaugurale tenuta in occasione del primo seminario "I maestri della ricerca", Scuola Internazionale di Scienze Umane, Palermo, 27-30 aprile, in A. J. Greimas, *Miti e figure*, Esculapio, Bologna, 1995, pp. 171-178.

433 La bicicletta assume nei casi analizzati diversi *ruoli attanziali*: *aiutante*, *opponente*, tramite per la *competenza*, *oggetto di valore*. Cfr. A.J. Greimas, *Del senso 2*, op. cit., p. 45.

434 Precisando le teorie avanzate da Propp, Greimas definisce *stati*, *i frangenti* in cui i soggetti si trovano in *coniunzione* o in *disgiunzione* con il loro oggetto (o scopo), *trasformazioni*, quelli in cui i soggetti, da congiunti diventano disgiunti dall'oggetto (o scopo), e viceversa. Il *programma narrativo (PN)* è la successione di stati e di trasformazioni. Cfr. A. J. Greimas, *Sémantique structurale. Recherche de méthode*, Larousse, Paris, 1966, trad.it P. Fabbri (a c. di) *Semantica strutturale. Ricerca di metodo*, Meltemi, Roma, 2000.

435 Cfr. *La narrativizzazione dei valori*, in A.J. Greimas, *Del senso 2*, op. cit., p. 24.

Infine, è opportuno precisare che il *percorso generativo* rappresenta la ricostruzione del senso quando il testo è già stato prodotto, non va dunque confusa con la *genesì del testo*, cioè con le fasi cronologiche che sono state necessarie per concepirlo e per realizzarlo.⁴³⁶

La struttura della riflessione seguirà l'ordine cronologico-tematico adottato nei capitoli precedenti.

4.1 Ladri di biciclette: *Analisi di un legame interrotto*

Iniziamo cronologicamente dal 1948, anno in cui esce nelle sale cinematografiche il celebre film di Vittorio De Sica *Ladri di biciclette*⁴³⁷, basato sull'omonimo romanzo di Luigi Bartolini del 1946. Potrebbe sembrare anomalo impostare l'analisi di un legame iniziando dalla sua interruzione ma è proprio in questo preciso istante che si manifesta il disagio della perdita e se ne realizza la consistenza⁴³⁸.

Quella tra il protagonista Antonio Ricci, interpretato da Lamberto Maggiorani, e la sua bicicletta, comprata per l'equivalente di un paio di lenzuola del corredo familiare, è infatti la storia di un legame interrotto e della particolare frustrazione che nasce e persiste in tutta la narrazione a causa del vuoto lasciato dalla bicicletta rubata. Un film ambientato nella Roma dell'immediato dopoguerra e contestualizzato all'interno di un panorama letterario neorealista in cui “il dramma individuale è diventato il dramma di tutta la società, e la letteratura ne è partecipe, è ricondotta naturalmente, immediatamente alla sua funzione, ricomincia il suo rapporto con gli uomini, un mutare di sentimenti e di idee si realizza finalmente senza incertezze ed equivoci”⁴³⁹; De Sica traspone nel cinema questa capacità, catturando con il mezzo più potente possibile gli aspetti minuziosi della vita

436 J. M. Floch, *Petites mythologies de l'oeil et de l'esprit*, Hadès-Benjamin, Paris-Amsterdam, 1985, trad. it. parz. *Concetti della semiotica generale*, in P. Fabbri, G. Marrone (a c. di), *Semiotica in nuce. Volume I. I fondamenti e l'epistemologia strutturale*, Meltemi, Roma, 2000, pp. 45-56.

437 *Ladri di biciclette*, dir. Vittorio De Sica, Film, distr. ENIC, 1948.

438 Si conferma inoltre la ripresa dell'ordine tematico precedente. Cfr. infra. 1.1.

439 S. Guarnieri, *Il romanzo italiano tra le due guerre*, in “La Fiera Letteraria”, III, n.2, 6 febbraio 1948, p.2.

quotidiana e prima di tutto le drammatiche complicazioni personali che alcuni fatti, apparentemente consueti, possono generare.

La bicicletta è in questa sceneggiatura la vera e silente protagonista (fig. 29): condizione primaria per l'inizio della narrazione, essa viene dapprima assunta come *aiutante* modale per raggiungere la *competenza* imposta dal *destinante* nella fase di *manipolazione*⁴⁴⁰, ovvero essa è il requisito necessario per ottenere un posto di lavoro come attacchino comunale, e poi diventa repentinamente l'*oggetto di valore* che il soggetto (Antonio Ricci) e l'anti-soggetto (il ladro) si contendono per tutta la *fase di performance*⁴⁴¹ senza mai raggiungere una sanzione finale, che presupporrebbe il ricongiungimento tra l'uomo e la bicicletta. Proprio in questa fase, che dunque prevede una serie di *programmi narrativi d'uso*⁴⁴² volti ad eliminare la separazione tra soggetto e oggetto di valore (la bicicletta), entra progressivamente in scena un terzo attore: Bruno, il figlio di Antonio e Maria.

Questo ragazzino dall'indole altruista e benevola mostra nei confronti del padre un'ammirazione a tratti commovente, ma soprattutto riconosce alla bicicletta un ruolo prezioso nell'equilibrio familiare, perché osserva e condivide la felicità del genitore che grazie a quell'oggetto ha assunto una posizione sociale rispettabile.

Quando, durante la seconda giornata lavorativa di Antonio, la bicicletta viene rubata da un passante, Bruno subentra nello schema narrativo come *aiutante* nella nuova fase di *competenza* del programma narrativo del protagonista che sembra progressivamente *virtualizzato secondo il volere*⁴⁴³. Nelle scene successive si susseguono diversi elementi e soggetti antagonisti che rendono Antonio sempre più consapevole della perdita avvenuta. Le prime conseguenze cominciano a

440Per approfondire gli elementi del *programma narrativo* cfr. A. Giannitrapani, *Op. cit.*

441La *performance* è il momento di realizzazione del *soggetto del fare*, dell'azione. Cfr. A.J.Greimas, J. Courtés, *Sémiotique. Dictionnaire raisonné de la théorie du langage*, Paris, Hachette, 1979, trad.it. P. Fabbri (a c. di), *Semiotica. Dizionario ragionato della teoria del linguaggio*, Uscher, Firenze, 1986, voce "Narrativo (schema -)".

442 Oltre al *programma narrativo principale (di base)* A.J. Greimas prevede la formazione di *programmi narrativi d'uso*, finalizzati a raggiungere beni o strumenti necessari all'ottenimento dell'oggetto di valore finale. Nei *programmi narrativi d'uso* il valore investito nell'oggetto è di natura modale, cioè il *volere, dovere, potere e sapere* che possono modalizzare sia l'*essere* che il *fare*. Cfr. F. Marsciani, A. Zinna, *Elementi di semiotica generativa. Processi e sistemi della significazione*, Progetto Leonardo, 1991, pp. 99-110.

443Dapprima Antonio *deve* avere una bicicletta per ottenere il posto di lavoro, poi si accorge di volerla ottenere a tutti i costi per non mancare ai suoi doveri morali. Si dice pertanto che il soggetto è *modalizzato secondo il volere*. Il volere è una modalità *virtualizzante*.

gravare sul legame tra padre e figlio, che viene progressivamente avvolto da un alone di tristezza e frustrazione degradante. Antonio non ha nemmeno il coraggio di rivelare a Bruno l'accaduto e preferisce cercare una soluzione in solitudine, avvalendosi di tutte le conoscenze in suo possesso. È disposto a qualunque cosa pur di ritrovare la sua bicicletta, perché è il suo lavoro, è la sua *chance* di riscatto, è il sacrificio di sua moglie e il suo orgoglio personale.

Dopo essersi rivolto ad un compagno di partito e ai netturbini, il protagonista si reca insieme alla squadra di aiutanti, tra cui non manca il figlio Bruno, in Piazza Vittorio per cercare la sua bicicletta tra quelle rivendute al mercato. Un ago in un pagliaio, nonostante la denuncia alla mano e il numero di telaio accertato.

La delusione aumenta e si indebolisce sempre di più la speranza di ritrovare il mezzo, ormai investito di un nuovo valore⁴⁴⁴ che culmina in un momento di rottura struggente nel rapporto padre-figlio dopo l'ennesimo insuccesso tra le bancarelle di *Porta Portese*.

Piove, le condizioni climatiche sembrano sottolineare lo stato d'animo dei due protagonisti. Ad un tratto Antonio riconosce il ladro in sella alla sua bicicletta. È lui, o almeno così crede. I due soggetti partono all'inseguimento, il figlio Bruno è più determinato del padre e sembra totalmente incurante del suo stato fisico, della fame, della stanchezza. Il suo unico pensiero è la bicicletta, non c'è tempo per dedicarsi a se stessi. Il *programma narrativo* del padre si duplica e diventa anche quello del figlio, come se Antonio fosse il *destinante*⁴⁴⁵ di Bruno o quest'ultimo avesse assunto i valori virtualizzanti del padre.

Non tarda il momento in cui Antonio, esausto e frustrato dai continui fallimenti, crolla e il suo stato d'animo sofferente sembra palesarsi attraverso il pianto del figlio che per tutto il film assorbe le emozioni altrui senza mai farle trasparire. Il *climax ascendente* non può che terminare nel tentativo di furto che il padre decide di mettere in atto come ultima soluzione possibile al dramma familiare. Questa è la scena più interessante e rivelatrice del film, una manifestazione eloquente di ciò

444La bicicletta ha cambiato ruolo attanziale: da *aiutante* modale è passata a *oggetto di valore*.

445 Il *Destinante* è quell'attore o attante che desidera lo svolgimento di una certa azione e trasmette al *Destinatario* un oggetto di valore (che può anche essere astratto) secondo la modalità del *dover-fare* o del *voler-fare*, inducendolo a *strutturare il PN di base*.

che può comportare il disagio prolungato e la perdita di un oggetto importante, di una bicicletta. La vittima si trasforma in ladro e per assurdo bipolarismo il soggetto e l'*anti-soggetto*⁴⁴⁶ vengono a coincidere. La tragicità di questa trasformazione è restituita dallo sguardo di Bruno, che assiste attonito alla caduta del suo eroe. De Sica sceglie un finale aperto, ricco di intuizioni e domande ancora in cerca di risposte. La *sanzione* narrativa non arriva mai, o quantomeno non è quella che si aspetta.

4.2 *Gli eroi delle corse su strada. Il valore a tutti i costi*

Tornando alle competizioni su strada e alle corse per il conseguimento di un valore individuale sancito dalla società fin dai primi anni del Novecento⁴⁴⁷, prendiamo in analisi un caso cinematografico in cui gli eroi del pedale sono più che altro un pretesto semantico per l'evolversi della narrazione.

*Totò al giro d'Italia*⁴⁴⁸, “il primo film in cui il nome di Totò appare anche nel titolo⁴⁴⁹”, è infatti ambientato durante la preparazione del *Giro di Lombardia* del 1948 e nella scena intervengono ripetutamente grandi campioni delle corse internazionali dell'epoca, tra cui Coppi, Bartali, Bobet, Kubler e Nuvolari. Il collocamento temporale e scenografico in cui prende corpo la vicenda è tutt'altro che secondario nella definizione della prima fase dello *schema narrativo canonico*, la *manipolazione*, per poi divampare nella *performance*. In un preciso contesto sociale in cui la bicicletta rappresenta un tramite per la gloria personale, vengono stabiliti i valori in gioco e la loro importanza per il soggetto cresce in questa contestualizzazione (fig. 30).

“È facile immaginare che cosa Totò possa rendere in comicità con la sua bazza, i suoi lazzi, la sua compassata buffoneria (...). Non bisogna sottilizzare e tanto meno dimenticare che si tratta di una farsa affidata al grottesco e alle trovate, inserita tra gli autentici episodi della competizione. Infatti a Totò fanno anche

446L'anti-soggetto ha un *PN opposto* rispetto al soggetto.

447Cfr. infra. 2.2.1

448*Totò al giro d'Italia*, dir. Mario Mattoli, interpreti Antonio de Curtis, Isa Barzizza, Fausto Coppi, Gino Bartali, Peg Produzioni film, Italia, 1948.

449P. Mereghetti, *Dizionario dei film, M-Z*, Baldini Castoldi, Milano, 2008, p. 2994.

corali (...) gli autentici assi del pedale”⁴⁵⁰. Il regista rimane fedele al reale contest stork perch propr. in Esc trove ill sense del raccoon.

Le prime scene del film *furrow girt* nell'ottobre del 1948 a Stresa, durante la finale di Miss Italia, esatto momento in cui Antonio de Curtis s'innamora perdutamente di Doriana, sorella della *Miss* vincitrice⁴⁵¹. La donna si pone a livello attanziale come *destinante manipolatore*, perché propone al soggetto un *contratto* o meglio *una sfida*⁴⁵², indicandogli la missione da compiere per ottenere il suo amore. Per avere la mano dell'amata Doriana, Totò deve vincere il Giro d'Italia perché in quegli anni gli idoli delle folle non sono certo i professori.

Il significato della vittoria in quella corsa è tale da costituire l'*oggetto di valore* a cui ambirà il *soggetto* durante l'evolversi del percorso narrativo. Per poter vincere, però, Totò ha bisogno di una bicicletta e soprattutto deve riuscire a guidarla fino alla vittoria. Nella fase della *competenza* il soggetto mette in moto il suo *programma d'uso* e si dota dapprima della modalità del *poter* e poi del *saper-fare*, che prevedono rispettivamente altri programmi narrativi secondari come ad esempio il *saper-fare*, competenza che Totò può acquisire solo vendendo l'anima al diavolo.

Per il professor Casamandrei (Totò), che non è mai andato in bicicletta, non basta infatti dotarsi della *modalità del potere*, cioè avere una bicicletta, per vincere il Girò d'Italia deve iniziare dal *sapere*, deve battere in velocità i più grandi ciclisti del mondo e non è per lui un traguardo scontato.

Il protagonista si reca da Renato Stella⁴⁵³, che incontra in un famoso bar di Milano, per pattuire un corso propedeutico di bicicletta. Incredulo il *destinatario* di questo breve *PN d'uso*⁴⁵⁴, riceve un'incarico ben pagato ma alquanto assurdo, considerata la struttura fisica e la conoscenza sul campo del professore. Ben presto Totò si accorge che andare in bicicletta non è nelle sue corde e pensare anche solo

450Anonimo, “Il Nuovo Corriere della Sera”, Milano, 15 gennaio 1949, in O. Caldiron, *Totò*, Gremese Editore, 2001, p.84.

451Fulvia Franco vince quell'anno, con il titolo di *Miss Italia*, una piccola parte nel film ed infatti compare nel breve ruolo della sorella di Doriana.

452“La sfida, che abbiamo scelto di esaminare qui come una delle figure caratteristiche della manipolazione, può essere definita, effettivamente, come una 'costrizione morale' ”, Cfr. A.J. Greimas, *Del senso 2*, p. 205.

453“l'allenatore” interpretato da Mario Castellani.

454Volto a *modalizzare* il protagonista secondo il *sapere* (andare in bicicletta).

di sfidare i campioni in gara è un'assoluta follia.

Dunque il soggetto decide di attivarsi per ottenere quell'abilità irraggiungibile: c'è un nuovo *piano d'uso* e un nuovo *destinante manipolatore* che propone al soggetto un *contratto*⁴⁵⁵ vero e proprio: il diavolo in persona è disposto a ricongiungere il soggetto con l'oggetto di valore a patto di avere la sua anima. Da notare che in questi termini il diavolo potrebbe sembrare un *aiutante* perché accelera la soluzione narrativa e lo pone nella condizione di *saper-essere*, invece è il principale *opponente* dell'eroe macchiettistico interpretato da De Curtis, perché investe la bicicletta di un valore negativo e allontana la possibilità di ricevere la *sanzione finale*, il matrimonio⁴⁵⁶.

Incurante o inconsapevole del misfatto in agguato, Totò sigla il patto con il suo anti-soggetto e riprende il *programma narartivo di base*⁴⁵⁷.

La *performance* è in scena nel teatro della competizione, che avviene con gli avversari ciclisti e con il diavolo: il ruoli si mescolano tra gli *attanti* che si scontrano vicendevolmente per il raggiungimento dell'oggetto di valore con programmi narrativi uguali e contrari⁴⁵⁸. Per Bartali e compagni il valore da conseguire è la vittoria, per il diavolo è l'anima di Totò, mentre per quest'ultimo lo sono prima l'una e poi l'altra.

Durante la prima fase della narrazione il *soggetto* (Totò) e l'*anti-soggetto* (gli altri corridori) si contendono la vittoria, anche se ad armi impari, della gara ciclistica, per la seconda parte del testo⁴⁵⁹: il *soggetto* (Totò) e il nuovo *opponente* (il diavolo)

455Cfr. A.J.Greimas, J. Courtés, *op.cit.*, voce "Contratto".

456Nel contratto siglato con il diavolo Totò non si accorge della clausola finale: una volta vinto il Giro d'Italia perderà la sua anima e dunque non potrà mai usufruire dell'oggetto di valore conquistato (non potrà gioire dell'amore di Dorian). Cfr. "Il soggetto e l'anti-soggetto possono essere riuniti e condurre (...) una 'lotta interiore' a volte mortale", A.J. Greimas, *op.cit.*, p. 53.

457*Virtualizzato* secondo il volere ed *attualizzato* secondo il potere e il sapere, il soggetto potrebbe procedere alla trasformazione, ovvero arrivare alla vittoria identificata come oggetto di valore dal *destinante*. Cfr. A.J.Greimas, J. Courtés, *Sémiotique. Dictionnaire raisonné de la theorie du langage*, Paris, Hachette, 1979, trad.it. P. Fabbri (a c. di), *Semiotica. Dizionario ragionato della teoria del linguaggio*, Uscher, Firenze, 1986, voce "Attualizzazione".

458"Questi percorsi narrativi opposti rivalano la struttura conflittuale che Greimas considera una delle caratteristiche fondamentali dello scambio intersoggettivo. (...) La circolazione degli oggetti di valore quindi, al momento che presuppone l'azione di soggetti mossi da PN opposti, è in grado di rendere conto della struttura polemica della comunicazione", P. Magli, M. P. Pozzato, *Prefazione. La grammatica narrativa di Greimas*, in A.J. Greimas, *Del senso 2*, *op.cit.*, p. IX.

459Testo visivo, sceneggiatura.

concorrono per l'anima del protagonista stesso mentre gli antichi avversari (gli altri corridori) diventano *aiutanti*, perché strappandogli l'antico oggetto di valore (la vittoria) possono salvargli la vita e permettergli la sanzione positiva della *destinante* Doriana⁴⁶⁰. Il legame tra Totò e la bicicletta assume dapprima un significato positivo e infatti il soggetto intende realizzarlo, poi si capovolge la scena e quel marchingegno malefico diventa una minaccia di morte.

Parte il Giro e gli abili corridori si fronteggiano sulla linea di partenza “con un'unica ambizione: arrivare primo al traguardo”, ma tra loro c'è anche il professor Casamandrei che stupisce fin dall'inizio i suoi diffidenti avversari nelle vesti di un super-eroe, potenziato e *modalizzato*⁴⁶¹ dal diavolo che gli ha concesso di saper dominare la sua bicicletta.

La nuova condizione è elettrizzante, le vittorie ripetute a tutte le tappe del Giro sembrano avvicinare il soggetto al valore atteso, l'amore di una donna, e la velocità della trasformazione avviene al ritmo del pedale. La bicicletta è ora il tramite principale del *PN di base* del soggetto ma progressivamente lo diventa anche per l'anti-soggetto, che attraverso la bicicletta vuole prendersi l'anima di Totò. Nella fase di *performance* si verifica questa duplice natura della bicicletta, appartenente all'emisfero positivo e a quello negativo contemporaneamente.

Anche quando Totò si accorge del dramma in corso e tenta con numerosi *PN d'uso* secondari di spogliarsi della modalità del sapere, di annullare quella fusione potente e maligna che lo unisce alla bicicletta, non riesce a disfarsi dell'oggetto di valore *disforico*⁴⁶². Nonostante l'intervento di numerosi *aiutanti*, il *volere* del diavolo (anti-soggetto) sembra non avere rivali.

Fino alla vigilia dell'ultima tappa la maglia rosa vuole condurlo all'inferno ma ad

460Doriana è sia *destinante manipolatore* sia *destinate giudice* all'interno del *PN di base* del soggetto Totò. Cfr. A. Giannitrapani, *Introduzione alla semiotica dello spazio*, Carocci, Roma, 2013, pp.36-38.

461Le competenze modali assunte dal soggetto (*virtualizzato*) grazie agli inganni malefici di Belzebù, permettono a Totò di attualizzarsi e passare alla performance (fase in cui soggetto e oggetto sono disgiunti). Cfr. A.J.Greimas, J. Courtés, *op.cit.*, voce “Attualizzazione”: “è così che soggetti e oggetti, precedentemente alla loro giunzione, sono in posizione virtuale; la loro attualizzazione e la loro realizzazione si operano in rapporto ai due tipi di relazioni caratteristiche della funzione: la *disgiunzione* attualizza soggetti e oggetti, la *congiunzione* li realizza”.

462Quando il soggetto tenta di liberarsi o fuggire dall'oggetto di valore esso ha un valore *disforico* (*oggetto di valore disforico*).

un tratto lo snodo dell'intreccio arriva, grazie all'anziana madre di Totò che inganna il diavolo addormentandolo con un sonnifero. Un colpo di coda dell'aiutante decisivo, che permette all'eroe di svestirsi dei suoi finti poteri per il tempo sufficiente a perdere la gara e salvarsi la vita.

La scena finale include anche la *sanzione*⁴⁶³ del *destinante*, Doriana, che rivela il suo amore al protagonista e lo porta dunque ad una nuova consapevolezza su quello che era o poteva essere il reale valore da perseguire⁴⁶⁴.

È curioso notare come Totò conquisti la sua principessa: perdendo il Giro d'Italia. Il valore incarnato nella bicicletta come tramite per l'amore corrisposto è ora uscito dall'oggetto per tornare nel soggetto⁴⁶⁵.

Sul retroscena per Fausto Coppi, vincitore del Giro d'Italia di quell'anno, la bicicletta continua invece ad essere una fedele alleata grazie alla quale la sua *performance* giunge alla *sanzione positiva*, alla gloria dell'essere ancora un'eroe.

4.3 Una coraggiosa infanzia in bicicletta

*Il ragazzo con la bicicletta*⁴⁶⁶ di Luc e Jean-Pierre Dardenne è un film drammatico che narra l'infanzia difficile di Cyril, un dodicenne che vive in un istituto per l'infanzia, ossessionato dal desiderio di ritrovare il padre e con lui la sua bicicletta, una presenza metaforica rilevante durante tutto il corso della narrazione. Se nel cortometraggio di Ridley Scott⁴⁶⁷ il ragazzo e la bicicletta rappresentano due entità distinte e paritarie, accomunate dal medesimo ruolo attanziale (il *soggetto*)⁴⁶⁸ e segnate dalla natura inseparabile della coppia, nel film

463La *sanzione* è la forma dell'*essere che modalizza l'essere*, il momento in cui il destinante manipolatore diventa *sanzionatore* perché giudica un certo atto o l'intera performance del soggetto destinatario. Cfr. A.J.Greimas, J. Courtés, *op.cit.*, voce "Sanzione".

464Quando le vicende si fanno burrascose, Doriana confessa a Totò che lo avrebbe amato anche se non avesse vinto il Giro d'Italia.

465"Il valore investito nell'oggetto desiderato semantizza in qualche modo l'intero enunciato e diventa di colpo il valore del soggetto", A.J.Greimas, *Del senso 2*, *op.cit.*, p.21.

466*Il ragazzo con la bicicletta (Le Gamin au vélo)*, dir. Jean-Pierre e Luc Dardenne, interpreti Cécile de France, Thomas Doret, film, distr. Lucky Red, Francia, 2011.

467Cfr. 3.3. *Op. cit.*

468In questo caso il protagonista e la bicicletta hanno lo stesso *ruolo attanziale*, cioè rappresentano il *soggetto* della narrazione pur essendo attori distinti. Ricordiamo che gli *attanti*

dei fratelli Dardenne il protagonista è *con* la bicicletta, ma da essa continuamente disgiunto. Essa rappresenta dunque un *oggetto di valore* mascherato dietro la figura del padre, che invece si dimostra *opponente* e causa di un profondo dolore nell'animo di Cyril. Se è vero però che la narrazione nasce dalla condizione di separazione (o congiunzione) tra *soggetto* e *oggetto di valore*⁴⁶⁹, dobbiamo fare un passo indietro.

Il percorso⁴⁷⁰ inizia quando il soggetto Cyril, *modalizzato secondo il volere*⁴⁷¹, ossia mosso dall'ardente desiderio di ricongiungersi al padre, e dunque *destinante* di se stesso⁴⁷² scappa dall'orfanotrofio in cui vive, nonostante gli assistenti sociali tentino più volte di impedirlo palesando la cruda verità: il padre l'ha abbandonato. Non curante dei divieti e del rifiuto paterno, il ragazzo riesce a raggiungere la casa in cui viveva ma deve constatare con sorpresa che il padre non abita più lì e di lui sembra non esserci traccia. È evidente, da questo punto della narrazione, il parallelismo simbolico tra la bicicletta e la figura paterna, *attori* che si scambiano più volte il *ruolo attanziale*⁴⁷³: inizialmente Cyril dimostra, con dialoghi scarni e reazioni a tratti schizofreniche, che la bicicletta è il *mezzo* attraverso cui ottenere la competenza⁴⁷⁴ e ricongiungersi al padre (oggetto di valore). Dunque il *piano*

non corrispondono necessariamente a personaggi o oggetti sensibili ma sono e svolgono delle semplici *funzioni narrative*. Per approfondire cfr. A.J. Greimas, *Du sense II*, Seuil, Paris, 1983, trad.it. *Del senso 2*, Bompiani, Milano, 1985, p.45.

469Il programma narrativo (PN) messo in atto dal soggetto concerne di solito il volersi (o doversi) congiungere (o disgiungere) con l'oggetto di valore.

470Percorso narrativo.

471La *modalizzazione* è tipica della fase della *Competenza*, perché rappresenta le caratteristiche (psicologiche, fisiche, ecc.) che il *Soggetto* deve avere per poter passare all'azione. Tuttavia le modalità del *dovere* e del *volere* sono dette *virtualizzanti* e possono palesarsi nella fase di *manipolazione* (precedente alla *competenza*) perché riguardano la modalità con cui il soggetto decide di affrontare l'azione. "Le modalità del /voler-/ e /dover-essere/, dette virtualizzanti, appaiono più 'soggettive', più vicine al soggetto, delle modalità del /poter-/ e /saper-essere/, dette attualizzanti, più 'oggettive', più coinvolte nel determinare lo statuto dell'oggetto di valore", A.J. Greimas, *Du sense II*, Seuil, Paris, 1983, trad.it. *Del senso 2*, Bompiani, Milano, 1985, p. 96.

472Il *destinante*, secondo lo schema narrativo canonico, è l'attante che innesca l'azione, il mandante dell'eroe all'atto del *contratto* (fase di *manipolazione*). Cfr. D. Bertrand, *Précis de sémiotique littéraire*, Édition Nathan HER, Paris, 2000, trad.it. G. Marrone, A. Perri (a c. di), *Basi di semiotica letteraria*, Meltemi, Roma, 2002, p. 213.

473L'attore è un personaggio che può variare diversi *statuti attanziali*. Cfr. A.J. Greimas, J. Courtés, *op.cit.*, voce "Attanziale (ruolo - statuto -)".

474Potremmo affermare che Cyril in sella alla sua bicicletta è *modalizzato secondo il potere*, modalità attualizzante, ma non raggiunge la sanzione desiderata e non si congiunge all'*oggetto di valore*.

*d'uso*⁴⁷⁵ che subentra nel programma narrativo del soggetto concerne il ritrovamento della bicicletta. Purtroppo il ragazzo si trova presto a dover accettare che il padre si è liberato della sua bicicletta esattamente come si è liberato di lui, attraverso un atto espiatorio di allontanamento indice di rottura di un legame. Dunque le due figure, padre e bicicletta, non rappresentano più il medesimo *oggetto di valore*. Cyril appare progressivamente *modalizzato secondo il sapere*, perché la consapevolezza dell'abbandono cresce con l'evolversi della trama⁴⁷⁶. Il protagonista decide imperterrito di proseguire la ricerca del mezzo e di rimandare momentaneamente la sofferenza arrecatagli dal padre. Il ricongiungimento avviene grazie ad un *aiutante*, “la semi-sconosciuta Samantha, (...) riesce a recuperargli l’agognata bicicletta, feticcio di un passato ormai definitivamente perduto, ma al contempo prezioso strumento con cui il ragazzino può finalmente muoversi verso uno dei futuri possibili”⁴⁷⁷.

La bicicletta è il “feticcio di un passato” in cui era il simbolo del legame padre-figlio, l'oggetto che li teneva uniti nonostante la distanza; per il bambino era investita di un valore positivo, dettato dal desiderio di riabbracciare il padre, per quest'ultimo invece la bicicletta era l'ultimo tassello di un quadro che non esisteva più e di cui doveva liberarsi. Da un lato si tenta un'*appropriazione* dall'altra una *separazione* dallo stesso oggetto, che è veicolo di significati ben più profondi⁴⁷⁸. Cyril apprende però che di quel legame è rimasta solo la bicicletta ed è ancora lei la *competenza* per raggiungere i nuovi *oggetti di valore*, questa volta astratti: l'espiazione del dolore e l'affetto di un nuovo genitore.

Il bambino protegge la sua bicicletta con fervore, sfreccia “da un punto all’altro dello schermo passando con estrema credibilità dalla rabbia alla sofferenza”⁴⁷⁹,

475Il *piano d'uso* messo in atto dal soggetto per dotarsi della competenza e compiere PN.

476Gli altri personaggi sulla scena tentano di persuadere Cyril dalla ricerca del padre:

“*persuadere*, se in parte è ancora *far-sapere*, è soprattutto e in primo luogo un *far-credere*”,

Cfr. A.J.Greimas, *Il sapere e il credere: un solo universo cognitivo*, in *Del Senso 2*, po.cit., p. 111.

477A. Pagliacci, *Il ragazzo con la bicicletta. Un film di Jean-Pierre e Luc Dardenne*, in “Cult frame”, <<http://www.cultframe.com/2011/05/ragazzo-con-bicicletta-film-jean-pierre-luc-dardenne/>>, maggio 2011 (ultima cons. 6.01.2016).

478La bicicletta è l'*oggetto di valore euforico/disforico*, a seconda dell'interpretazione del soggetto (Cyril o il padre) il valore della famiglia ha un significato positivo o negativo.

479A. Pagliacci, *op.cit.*

insegue e scappa dagli attanti oppositori che tentano di allontanarlo dal suo obiettivo. “C’è tutto il dolore dell’abbandono dentro ai gesti ripetitivi, quasi autistici, e ai lunghi silenzi di Cyril”⁴⁸⁰ che si sente ormai legato solo alla sua bicicletta. Questa fase può anche essere vista nel campo della *performance* perché è in atto la metabolizzazione della perdita e si percepisce l'avvicinamento della *sanzione* finale⁴⁸¹. Il protagonista conduce il *programma narrativo* senza volerlo né doverlo fare, la *modalità del sapere* costruita sulla consapevolezza di non avere l'amore di un genitore, sembra aver cancellato ogni altra modalità virtualizzante⁴⁸². Inoltre nello sciogliersi della vicenda si interpone un nuovo attore, il compagno di Samantha, un personaggio che a livello attanziale si posiziona come *opponente emotivo* perché ostacola il bambino nell'abbandono fiducioso alla nuova figura materna. Un attante maschile, che ricorda il padre crudele dal quale Cyril è stato tradito. Non si comprende però se la repellenza esercitata da questa figura sia da riferirsi all'associazione negativa oppure ad un desiderio di tutela del padre, nonostante tutto. Nel lento e difficile abbandono alla nuova situazione, il ragazzo deve fare i conti anche con la sua bicicletta, che lo ancora al terreno e al movimento con deviazioni e ritorni fuorvianti. Cyril non si rende ancora conto che la *sanzione positiva* arriverà quando smetterà di andare in bicicletta per raggiungere qualcosa o qualcuno ed inizierà ad abbandonarsi al semplice percorso. Il soggetto, infatti, incontrerà il valore nella ricerca dell’oggetto e il suo futuro dipenderà dalla gestione del valore⁴⁸³.

La velocità crescente del moto in bicicletta va di pari passo al crescere della tensione narrativa, del risolversi di un conflitto interiore del quale il protagonista non è completamente consapevole. A questo punto il soggetto (Cyril) e l'oggetto (bicicletta) si interdefiniscono reciprocamente e acquistano esistenza semiotica solo in funzione di questa relazione⁴⁸⁴. Infatti l’*oggetto* non è più considerato dal punto di vista della sua essenza, ma in quanto “luogo di investimento di valori”⁴⁸⁵.

480 *Ibid.*

481 Momento in cui Cyril accetterà Samantha come nuovo genitore, liberandosi della solitudine.

482 Il *dovere* o il *volere*.

483 Cfr. A.J. Greimas, *Du sens II*, Seuil, Paris, 1983, trad. it. *Del senso 2*, Bompiani, Milano, 1985, p. 21.

484 *Ibid.*

485 “Quando qualcuno vuole comperare un’automobile, forse non vuole tanto un oggetto quanto

Investita di valori esistenziali, la bicicletta diventa l'unico appiglio al reale e il protagonista vuole tutelarla ad ogni costo. Pedalando e rincorrendo gli *opponenti* che interferiscono il compimento della *trasformazione*⁴⁸⁶, Cyril sente nascere un nuovo motivo di sfida, questa volta con sè sesso nella posizione di *destinatario* di un contratto che siglò all'inizio del film⁴⁸⁷. Le inquadrature sembrano prediligere la corsa in bicicletta come momento catartico della trasformazione, pedalare è sinonimo di movimento e dunque di azione e di espiazione di un dolore che può in questo modo sfogarsi. Il soggetto non si ferma mai, si muove tra buoni e cattivi senza riuscire a distinguerli, “i ruoli, come i rapporti tra le persone, subiscono continui rovesciamenti in un meccanismo di inversione quanto mai simile al reale”⁴⁸⁸. In questa fase del *programma narrativo*, la bicicletta lo mette nei guai, è come se ad essa fosse associata la disgrazia e l'infelicità di Cyril. Che sia un oggetto magico o semplicemente travolto dalle dinamiche sociali degradanti in cui è immerso il soggetto, la bicicletta più che un tramite sembra un ostacolo per la felicità, un oggetto che in diverse occasioni costringe il bambino ad attivare *piani d'uso* secondari per uscire dal pericolo o dall'umiliazione⁴⁸⁹.

Tutto ad un tratto succede qualcosa nell'animo di Cyril, che si accorge del ruolo materno offertogli in diverse occasioni da Samantha. Anche in questo frangente il legame nasce a bordo della bicicletta ma questa volta essa non è un oggetto iniziatico, bensì un tramite per uno scioglimento narrativo finora sottovalutato. L'apice della *performace*⁴⁹⁰ è raffigurato in una scena finale, in cui Cyril e Samantha si concedono una gita spensierata in bicicletta (fig. 31) e finalmente il

un mezzo di spostamento rapido (...). Oppure quello che acquista è un po' di prestigio sociale, o un senso intimo di potenza. L'oggetto automobile non è altro allora che un pretesto, un luogo di investimento di valori”, A.J. Greimas, *ivi*, p. 19.

486Per approfondire il termine *trasformazione* cfr. A.J. Greimas, *ivi*, p. 26.

487Abbiamo chiarito in precedenza la funzione di *destinante* oltre che di *soggetto* che incarna l'attore protagonista. Il ragazzo si impone di ritrovare la bicicletta per raggiungere un *oggetto di valore*, ma solo in seguito capisce di ambire ad un valore più profondo e di avvicinarsi a bordo della preziosa bicicletta.

488A. Pagliacci, *op.cit.*

489Vacante della figura paterna, Cyril incontra un altro apparente *aiutante* grazie ad una dimostrazione di valore condotta proprio in bicicletta. Il nuovo attore si rivela però un *attente negativo (opponente)* nel processo di affermazione dei valori positivi della famiglia, ingannando e seducendo il ragazzo per sfruttarlo in situazioni illecite e clandestine.

490Momento del programma narrativo nel quale l'eroe, dotato della competenza, compie l'azione che lo conduce all'oggetto di valore $S \rightarrow (S1 S2)(S O)$ e dunque alla sanzione.

bambino accetta la *sanzione* finale, abbandonandosi ad un affetto vero e sincero. Il protagonista supera così il dolore grazie alla bicicletta, che ha *attualizzato* le modalità competenti e lo ha premiato offrendogli l'affetto tanto cercato, sotto nuove vesti. Il programma narrativo può dirsi *realizzato*⁴⁹¹.

4.4 *Il verde della libertà*

Una ragazzina di dieci anni vuole a tutti i costi una bicicletta verde per sfidare il suo compagno di giochi in una gara di velocità. Questo potrebbe essere l'estratto della trama del celebre film di Haifaa Al Mansour, prima regista donna in Arabia Saudita, intitolato, non a caso, *La bicicletta verde*⁴⁹². Eppure questo lungometraggio ha destato l'osservazione di molti critici⁴⁹³ e della stampa internazionale⁴⁹⁴ perché il contesto sociale, religioso e politico in cui prende corpo la narrazione è attuale e pungente quanto il ruolo affidato alla bicicletta (fig. 32).

Abbiamo precedentemente citato alcuni importanti casi in cui il potere rivoluzionario della bicicletta ha sancito la sua efficacia⁴⁹⁵, ma la storia di Wadjda, interpretata dalla giovane Waad Mohammed, sembra chiudere la linea temporale con una proposta contemporanea, visiva e credibile di ciò che quell'oggetto su due ruote può significare.

La regista decide di parlare della condizione odierna nel suo Paese, “dell'Arabia Saudita che, oggi come allora, mantiene la condizione femminile a un livello di segregazione e sudditanza”⁴⁹⁶, attraverso un esempio di riscatto condotto da una ragazzina, che scappa dalle imposizioni morali e societarie a bordo di una bicicletta. È una rivoluzione anche questa, un tentativo di emancipazione pericoloso, una ribellione interna e profonda che, nella commedia come nella

491 Per il passaggio da *virtualizzato* ad *attualizzato* a *realizzato* cfr. M. P. Pozzato, *Semiotica del testo*, Carocci, Roma, 2001, p. 51.

492 *La bicicletta verde (Wadjda)*, dir. Haifaa Al-Mansour, film, Arabia Saudita, distr. ACADEMY TWO, Germania, 2012.

493 “Applausi e commozione per il primo film realizzato completamente in Arabia Saudita e firmato da una regista donna”, A. Finos, in “la Repubblica”, 6 dicembre 2012.

494 “(...)una graziosa commedia che denuncia senza ricorrere a toni drastici”, A.L. Kezich, in “La Stampa”, 6 dicembre 2012, (ultima cons. 5.01.2016).

495 Cfr. infra. 2.2.2.

496 A.M. Pasetti, in “Il Fatto Quotidiano”, 6 dicembre 2012

realità⁴⁹⁷, suscita non poche critiche e obiezioni tra gli abitanti tradizionalisti della periferia di Riyadh.

Chiarito lo scenario in cui si svolge il programma narrativo di Wadjda, veniamo alla sua condizione: figlia di una madre insegnante e di un padre quasi del tutto assente nelle dinamiche della commedia, il soggetto apprende dalla madre il coraggio con cui affrontare la sua sfida personale. La relazione tra i genitori, infatti, è un altro esempio di emancipazione femminile, la madre affronta il secondo matrimonio del marito con la stessa dignità e lo stesso fervore con cui Wadjda rincorre la sua bicicletta. Il *mezzo* è un tramite per il riscatto della protagonista, è la *competenza* da ottenere per affrontare la sfida offertale dall'amico Abdullah, col quale gioca dopo la scuola, è un'occasione per stargli alla pari, anzi, per batterlo in velocità. Si potrebbe dedurre che l'*oggetto di valore* sia la vittoria in un gioco di orgoglio infantile, che Abdullah nello schema narrativo canonico sia il *destinante*⁴⁹⁸, che la *manipolazione* dell'eroe protagonista avvenga attraverso una sfida⁴⁹⁹. Ma questo non è sufficiente. La bicicletta, già di per sé simbolo di trasgressione ed emancipazione⁵⁰⁰, è di colore *verde* che nella nostra⁵⁰¹ sfera simbolica corrisponde alla libertà e in aggiunta, secondo il dizionario dei simboli islamici di Malek Chebel, il verde è il “colore dell'Islam, del Paradiso musulmano, il verde era inoltre il colore preferito del Profeta Maometto e dei suoi compagni. Da ciò, il suo carattere sacro”⁵⁰². Il verde assume significato per simbolismo: ad una categoria plastica (cromatica)⁵⁰³ dell'espressione corrisponde un termine sul piano del contenuto⁵⁰⁴ e il colore verde diventa una sorta di

497“Si tratta, infatti, della prima pellicola girata da una regista in Arabia Saudita, paese dove le donne non hanno diritto al voto, né alla patente e dove persino il cinema è bandito: le sale sono proibite ed i film si vedono solo a casa”, G. Gallozzi, in “L'Unità”, 6 dicembre 2012.

498Cfr. “Destinante”, in G. Bassano, *Il Destinante: considerazioni sul modello attanziale fra teoria narrativa e analisi del diritto*, F. Marsciani, *Seminario sui Fondamenti*, 1 marzo 2012.

499Wadjda ribadisce al ragazzo che l'unico elemento a sancire la disparità nella gioco è la bicicletta (mancante), che rappresenta per il soggetto la modalità del *poter-fare*.

500In Arabia Saudita alle donne non è consentito andare in bicicletta, né guidare un'automobile.

501“Abbiamo convenuto che la luce verde significa via libera, e quella rossa divieto; ma avremmo potuto benissimo convenire il contrario”, J.M. Lotman, *op.cit.*, p. 21.

502M. Chebel, *Dizionario dei simboli islamici. La via dei simboli*, trad.it C. Cerati Mandel (a c.di), Edizioni Arkeios, 1997.

503Cfr. CROMATICA (categoria -), P. Basso, *Per un lessico di semiotica visiva*, in L. Corrain (a c. di), *Leggere l'opera d'arte II. Dal figurativo all'astratto*, Esculapio, Bologna, 1999, p. 106.

504Per approfondire l'*analisi plastica* e la *correlazione simbolica* tra *formante plastico* (colore verde) e *contenuto* (libertà, emancipazione) cfr. A. J. Greimas, *Semiotica figurativa e semiotica*

operatore che sovradetermina il valore dell'oggetto⁵⁰⁵, investendo la bicicletta di un significato mistico-sacrale che pone in accordo anche la religione islamica. Dunque quella di Wadjda è una rivoluzione illecita ma fondata, esterna e sociale quanto interiore e personale, basata sul forte desiderio di uguaglianza e di emancipazione dai sopprusi collettivi e individuali.

Se la bicicletta è l'oggetto in cui si incarnano i valori assoluti a cui tende l'eroina protagonista, notiamo che il *PN* messo in atto per entrarne in possesso è intersecato da *PN d'uso secondari* e frequenti compromessi.

Ad esempio, per comprare la costosa bicicletta, Wadjda accetta di sostenere una prova di corano indetta dalla scuola e per cui in palio c'è un premio in denaro.

Qui entra nella narrazione un secondo *PN d'uso* finalizzato al superamento della prova che presuppone un *saper-fare* del soggetto⁵⁰⁶, in questo caso conoscere a memoria il contenuto del corano.

La vincita leale del concorso scolastico è tuttavia vanificata dall'impossibilità di utilizzare il denaro per comprare una bicicletta, alle donne non è consentito né tanto meno può essere legittimato da una scuola conservatrice. Il premio viene quindi ritirato dalla preside e Wadjda ritorna nella condizione di *volere senza oggetto*⁵⁰⁷.

La bicicletta però deve esserci. Essa è per la narrazione un mezzo attraverso cui addentrarsi nella critica della severa legge coranica e allo stesso tempo un tramite per il riscatto dell'*attente soggetto*, perché permette a Wadjda di cambiare l'enunciato⁵⁰⁸ fondante della sua narrazione: “le donne non possono”.

Wadjda è anticonformista ma non mette in atto una ribellione rumorosa, anzi accetta compromessi di natura sociale pur di proseguire la ricerca della bicicletta:

plastica in P. Fabbri, G. Morrone (a c. di), *Semiotica in nuce*, Meltemi, Roma, 2002, pp.196-210.

505Cfr. A.J. Greimas, *Du sense II, op. cit.*, p.19.

506“Secondo la *logica motivante (ad hoc, ergo propter hoc)*, il soggetto deve prima acquisire una certa competenza per divenire un soggetto performatore; secondo la *logica delle presupposizioni*, il fare del soggetto implica una competenza preliminare del fare”, A.J.Greimas, *op.cit.*, pp.49-50.

507Condizione che garantisce il procedere della ricerca o *percorso narrativo del soggetto*.

508La bicicletta *modalizza il fare* del soggetto *attualizzandolo secondo il potere* (Wadjda può sostenere la sfida di velocità con Abdullah), cfr. P. Magli, M. P. Pozzato (a c. di), *La grammatica narrativa di Greimas*, in A.J. Greimas, *Du sense II*, Seuil, Paris, 1983, trad.it. *Del senso 2*, Bompiani, Milano, 1985, p. XI.

ad esempio rispetta i costumi e le imposizioni della cultura tradizionalista islamica, senza considerarli veri e propri *opponenti* ma riconoscendo in essi una sfida che riesce a vincere ogni volta attenuandone la carica oppressiva. La signora Husa, preside della scuola femminile di Wadjda, impone alle alunne di indossare l'*abaya* intero a coprire il volto e la protagonista risponde portando il velo con non curanza, sotto di esso però spuntano le *All-Stars*; lei ama la musica Rock, ama provocare i grandi, tra i quali riscontra un celato sostegno⁵⁰⁹, e con essi il conformismo sociale che la circonda.

La strada per raggiungere la bicicletta sembra inaccessibile ma, proprio quando l'eroe è sull'orlo di abbandonare la missione, subentra un'*aiutante* inaspettata. La madre di Wadjda ha comprato la *bicicletta verde*, disobbedendo alla morale per assolvere al suo dovere di genitore, che vede prioritaria la felicità della figlia. Dopo l'ennesima delusione e convinta dell'erroneità di alcuni vincoli religiosi del suo paese, la donna infatti cede al desiderio di rivalsa che affida simbolicamente a Wadjda attraverso un *dono*⁵¹⁰, dicendole: “Non hai bisogno di loro, nè dei loro soldi”.

Con la bicicletta, il velo, l'abito nero e le *All -Stars*, Wadjda si dirige dall'amico Abdullah per riproporre la sfida iniziale.

La *fase di performance*⁵¹¹ del *piano narrativo di base* inizia in questo momento, quando la caparbia ragazzina sale sul mezzo che la condurrà ad una vittoria sportiva quanto personale, sfida il suo *anti-soggetto*⁵¹² maschile e vince la competizione. È interessante notare come la *sanzione* finale, nascosta dietro ad un piano d'azione ludico, riveli in realtà un messaggio speranzoso da parte della

509Oltre alla madre la ragazza ottiene l'approvazione nascosta del negoziante di biciclette, cit. “l'ha tenuta da parte per settimane, per una ragazzina coraggiosa”.

510“Designeremo con il nome di (...) *dono* quella [prova] che produce una rinuncia e un'attribuzione solidali. (...) La solidarietà fra *rinuncia* e *attribuzione* (...) soffre tuttavia di un'importante eccezione sulla quale dobbiamo interrogarci: si tratta dello statuto particolare del destinante, il quale, in determinati casi, può effettuare delle attribuzioni senza per questo dover rinunciare ai valori che infatti continua a possedere”, A.J. Greimas, *Du sense II, op.cit.*, pp. 35-36. La madre rinuncia alla somma di denaro risparmiata per comprare un vestito da cerimonia, con essa compra la bicicletta che donerà a Wadjda. Si tratta di una *rinuncia* a favore di un'*attribuzione* ma non susiste la perdita di valori che invece vengono trasmessi dalla madre alla figlia.

511Cfr. A.J. Greimas, *op.cit.*, p. 68.

512L'*anti-soggetto* è l'attante che agisce nel momento della *performance* e investe l'oggetto di un valore contrario a quello del soggetto, quindi il suo *programma narrativo* è *inverso*. Cfr. (tra gli altri) D. Bertrand, *Basi di semiotica letteraria*, Meltemi, Roma, 2002, p.189.

regista: le ultime inquadrature del film focalizzano la predisposizione d'animo di Wadjda durante la corsa, il risvegliarsi della speranza e la vittoria finale inaspettata, una vittoria che allude simbolicamente alla macroscopica battaglia per le libertà individuali in Arabia Saudita. Sul piano religioso inoltre, quello di Wadjda è un “paradiso” che si conquista con la fatica, con il superamento di incessanti prove di resistenza che garantiscono il valore dell'individuo, un valore che genera felicità proprio come mostra il sorriso della ragazzina quando prova finalmente le brezze della bicicletta. Nella scena finale c'è la sanzione servita allo spettatore come ricompensa: l'inquadratura si allarga e si intravedono i valori esistenziali che hanno mosso la narrazione fin'ora, si respira la libertà a cui Wadjda sta giungendo e la soddisfazione⁵¹³ personale è sancita nello sguardo curioso e ridente con cui ella si volge al nuovo panorama, da vincitrice⁵¹⁴.

4.5 *La bicicletta come modalità di riscatto. Il Postino*

La figura del postino ha da sempre occupato un ruolo rilevante tra le categorie sociali artisticamente riconosciute, il cinema ad esempio ha più volte trattato questo personaggio come umile esempio di efficienza o come soggetto in cerca di rivalsa.

Un tempo il “portalettere” conosceva tutti gli abitanti della propria zona, di ognuno sapeva vita, morte e miracoli e quando consegnava una lettera o una raccomandata, intuendo quale potesse essere il contenuto, la recapitava accompagnandola da una frase pertinente. Lui e la sua bicicletta percorrevano le strade del paese con una sorta di protagonismo macchiettistico, il postino era un ruolo riconosciuto all'interno della comunità. Cappello con visiera, divisa di colore scuro (blu o nera), una cartella porta lettere (la postina) e una bicicletta (fig. 33). Essa era fondamentale per svolgere le consegne e dunque intima e fedele

⁵¹³*Soddisfazione*: “piacere che deriva dall'adempimento di ciò che si attende, che si desidera, o semplicemente di una cosa desiderabile”, A.J. Greimas, *Du sense II, op.cit.*, p. 223.

⁵¹⁴La *sanzione* finale è l'ultima fase del *programma narrativo canonico*, la fase in cui il *destinante* giudica se l'operato del soggetto è conforme al *contratto* iniziale. In questo caso la sanzione è positiva. Cfr. P. Fabbri, G. Marrone, *Semiotica in nuce, Vol. 2*, Meltemi, Roma, 2001.

risorsa per il mantenimento dello *status* di un *postino*. Sebbene oggi sia possibile recapitare un pacco o un messaggio da una parte all'altra del mondo con un semplice click e le modalità di consegna della posta si basino su consegne veloci, il ruolo del postino mantiene ancora una certa rilevanza nelle comunicazioni tra individui, seppur modificate le modalità in cui effettua il servizio, sempre più freddo, meccanico e privo di sentimenti⁵¹⁵.

In ogni caso l'immagine del postino è facilmente associabile all'andare in bicicletta e lo testimoniano importanti casi artistici e letterari, che descrivono la sua iconografia senza quasi mai tralasciare il mezzo. Cosa rende così necessaria la presenza della bicicletta nella vita del postino? Quali trasformazioni avvengono sulla persona con il cambiamento di ruolo della bicicletta? In questo paragrafo tratteremo questo mezzo come un simbolo caratterizzante nella personalità del postino, come un tipo particolare di *ciclocorpo*, e analizzeremo la sua rappresentazione in due celebri film distanti temporalmente circa cinquant'anni, che anticiperanno la descrizione del *bike messenger* odierno⁵¹⁶: *Jour de fête*⁵¹⁷ di Jacques Tati e *Il postino*⁵¹⁸ di Michael Radford.

Giorno di festa è ambientato nel contesto agreste di Sainte-Sévère-sur-Indre, quando la quiete viene interrotta dall'arrivo dei saltimbanchi e delle giostre; improvvisamente, il villaggio entra in fibrillazione per la festa imminente, allertandosi per i preparativi. È esattamente in questo momento di rottura della condizione ordinaria che si ambienta il *percorso narrativo* del protagonista François, il postino del paese. La descrizione delle figure di contorno della narrazione avviene con pochi dialoghi e decisive immagini comportamentali sufficienti ad inquadrare la situazione. La vecchia comare del paese si presta ad essere la voce narrante del lavoro di Tati, pur comparando a tratti nelle inquadrature così da sottolineare la sua pertinenza di ruolo e conoscenza delle dinamiche sarcasticamente esplicate. Il postino François (fig. 34), dal canto suo,

⁵¹⁵Il postino odierno si chiama *bike messenger* ma non ha cambiato la sua natura.

⁵¹⁶*Premium Rush*, trad. it. *Senza Freni*, dir. David Koepp, Film, prod. Pariah, USA, 2012.

⁵¹⁷*Jour de fête*, trad.it. *Giorno di festa*, dir. Jacques Tati, film, prod. Fred Orain per Cady Films, Francia, 1949.

⁵¹⁸*Il Postino*, dir. Michael Radford, interpreti M. Troisi, film, Medusa Film, Italia, 1994.

svolge le incombenze quotidiane con la consueta flemma “si limita tutt'al più a bofonchiare pochi monosillabi o brevi frasi incomprensibili”⁵¹⁹, quasi ignaro della novità in arrivo. Giunto nella piazza principale, sconfusionato, viene coinvolto dagli amici negli “allestimenti” ma il suo intervento aumenta solo lo scompiglio. Il regista unisce comicità e poesia in questo racconto, da un lato infatti descrive un bozzetto umile e comico tramite le caratterizzazioni psico-fisiche del personaggi del villaggio, dall'altro aggiunge toni di burlesque con il ricorso a vicende marcate da un'osservazione sociologica satirica:

A far da collante c'è il suo personaggio, imprevedibile e irresistibile come le disavventure che costellano il suo giro postale à l'américaine, curioso campione della mentalità campagnola francese e “specie di incosciente buonuomo al quale tutto sembra riuscire miracolosamente e che in fondo è solo debitore della propria stravagante innocenza.”⁵²⁰

È interessante notare come il ragazzo che dipinge in mezzo alla piazza del paese funga da *osservatore*⁵²¹ esterno e ci suggerisca un particolare punto di vista della scena: dipinge le case e i passanti, ma la telecamera lo coglie soprattutto nell'atto in cui disegna una bicicletta, in primo piano sulla destra. Essa dunque svolge a tutti gli effetti un ruolo in questa giornata ed è tutt'altro che marginale visto il posto riservatole nella *rappresentazione della rappresentazione*⁵²², attraverso la quale il regista marca il senso della narrazione suggerendoci un'interpretazione. In *Jour de fête* è possibile notare una separazione tra due fasi distinte del percorso narrativo: la prima parte è fondamentalmente una descrizione realistica dell'ambiente paesano e campagnolo in cui vive François, attenta a far emergere l'animo semplice dei personaggi che lo popolano; in questo scenario si muove la figura del postino, un uomo che svolge il lavoro quotidiano in accordo con i ritmi

519D. Tomasi, *Il cinema d'autore europeo degli anni Cinquanta e Sessanta*, in P. Bertetto (a c. di), *Introduzione alla storia del cinema*, UTET, Torino, 2002, p. 189.

520P. Mereghetti, *Dizionario dei film, A-L*, Baldini Castoldi, Milano, 2008, p. 1263.

521P. Basso (a c. di), *Per un lessico di semiotica visiva*, in L. Corrain (a c. di), *Leggere l'opera d'arte II. Dal figurativo all'astratto*, Esculapio, Bologna, 1999, voce “Osservatore”:

“Chiameremo *osservatore* il soggetto iper-cognitivo delegato dall'enunciatore e da questi installato (...) nel discorso enunciato. (...) [L'osservatore] implica il darsi di una vera e propria informazione, vale a dire l'assunzione di un sapere, ad un livello gerarchicamente superiore, per mezzo di un ipersapere”.

522Cfr. L. Corrain (a.c. di), *Della rappresentazione*, Mimesis, 2014.

del villaggio. Nella seconda fase, che inizia con una rivelazione scatenante, si verifica un deciso cambio di ritmo e di progressione narrativa, in parallelo alle imprese burrascose e acrobatiche di un François ormai determinato a porsi in concorrenza coi tanto decantati colleghi americani.

Estratto dal suo naturale contesto, il postino diventa la caricatura di se stesso, una figura ridicola e anacronistica in cui è siglata tutta la satira del regista⁵²³.

L'aspetto che a noi interessa di questa separazione è la corrispondenza significativa con la trasformazione della bicicletta e del suo legame con il possessore. Nella prima fase del racconto, la bicicletta è un mezzo che consente al soggetto di svolgere il suo lavoro di postino, condizione per il quale è necessaria. Dunque essa è un *aiutante*, un oggetto investito della *modalità del potere*, un mezzo per raggiungere l'oggetto di valore nel *PN di base del soggetto*, in questo caso *il lavoro*.

Poi però sopraggiunge una nuova condizione, un sapere inaspettato che rimescola le carte in tavola: iniziata la festa, tra la confusione generale François apprende da un documentario, visto per caso durante una sfida tra bevitori, che “gli americani vogliono fare dei postini veri e propri eroi”, renderli celebri per intraprendenza, sacrificio e celerità, con l'aiuto dei mezzi più avanzati, persino gli elicotteri. Il soggetto François viene incitato dai presenti ad emulare i colleghi d'oltreoceano, lanciando una nuova modalità di consegna della posta “all'americana”.

Da questo momento il vecchio postino e la sua bicicletta non esistono più, alla parola d'ordine di “rapidité”, entra in scena un nuovo protagonista, forse due. François sembra aver trovato una particolare efficienza nel suo rapporto con la bicicletta o qualcosa che assomiglia ad una complicità magica tra due soggetti, che hanno la medesima ambizione di *valore*. Lo scatenato postino si lancia a tutta velocità nelle acrobazie più sfrenate, timbra lettere e pacchetti agganciato al cassone di un camion o effettua la distribuzione in corsa, e la bicicletta lo segue. Si sente diverso dai suoi colleghi, si sente rivoluzionario e moderno: “guarda un po' che scherzi fa la velocità!E voi qui a timbrare. Io non so come fate ma un

⁵²³Jacques Tati si orienta al genere della satira sociale, su cui lavorerà anche nei successivi film (*Les vacances de Monsieur Hulot*, *Mon Oncle*, *Playtime*, *Traffic*). Cfr.(tra gli altri), G. Placereani, F. Rosso, *Il gesto sonoro. Il cinema di Jacques Tati*, Milano 2002.

giorno o l'altro finirà, eh se finirà!”). Cresce il valore eroico e l'orgoglio del protagonista e con questi anche i poteri della bicicletta: il *ruolo attanziale*⁵²⁴ di questo oggetto cambia, avvicinandosi alla natura di *soggetto*. Anch'essa infatti ha preso confidenza con la nuova missione e il valore a cui tende è lo stesso del protagonista, che diventa un avversario nella presa del valore. I movimenti del corpo in bicicletta non sono più naturali, c'è una forza invisibile che si sta ribellando al suo domatore Francois che viene più volte ridicolizzato dalla società del villaggio perché goffo e pericolante. Dunque in questa *fase di performance* la bicicletta diventa un *opponente* del postino⁵²⁵ e lo allontana progressivamente dal successo con derisione e umiliazione. La prova di questa tesi arriva quando un gruppo di ragazzini a bordo di un camion spinge la bicicletta giù dalla collina, dandole il “la” per una recita impeccabile. Scatta la competizione per raggiungere la velocità, l'efficienza, la gloria e la bicicletta sembra aver ormai superato il suo guidatore. Sterza in autonomia, mantiene l'equilibrio, evita ostacoli e passanti, fugge dal suo possessore e con essa si allontana *il valore* di cui François l'aveva incaricata. Le due ruote appaiono investite di tutte le modalità tipiche⁵²⁶ del soggetto per compiere la *performance* e avvicinarsi al valore.

Anche dopo essersi rimpossessato della bicicletta e averla rimproverata⁵²⁷, il postino non riesce più a mantenere la resa precedente, ha perso la sua credibilità e la bicicletta gli sfugge. Sullo sfondo tornano ad agire gli abitanti del villaggio, che si muovono lenti e turbati da questo avvento improvviso di modernità. Sono a tutti gli effetti un *opponente collettivo*⁵²⁸, perché con i loro impicci ostacolano fisicamente e moralmente l'impresa di François; lo riportano tramite una progressiva disillusione all'unica realtà in cui può vivere. Il progresso è affascinante ma la società a cui il protagonista appartiene non è pronta a dominarlo, per questo si verifica il linguaggio comico. Il progresso sfugge all'uomo alla velocità del

524 I ruoli attanziali dei personaggi possono cambiare durante la narrazione in quanto “si definiscono in funzione della posizione dell'attante all'interno del percorso narrativo”, A.J.Greimas, J. Courtés, *op.cit.*, voce “Attanziale (ruolo -)”.

525 Con piani narrativi opposti, bicicletta e postino si contendono il medesimo valore.

526 Specialmente il *volere* e il *potere*.

527 Proprio come si fa con un essere umano, Francois si rivolge alla bicicletta dicendole: “Ecco, ti ho trovato malandrina”.

528 “l'attante collettivo denominato società”, A. J. Greimas, *Descrizione e narratività a proposito de Lo spago di Guy De Maupassant*, in A.J.Greimas, *Del senso 2*, op. cit., p. 138.

pedale.

Nell'ultima scena un *destinante sanzionatore*, che finora aveva solo osservato, spiega a François che il valore a cui ambiva era un controsenso: “Ce l'avevo quasi fatta. Mi volevo rinnovare un po', come gli americani” dice con rammarico il postino alla vecchia comare del paese, voce narrante e osservatore della narrazione. Ma la donna sapientemente conclude con la morale che un po' appartiene al regista: “Lascia stare gli americani. I postini americani correranno, ma dico io cosa correte a fare! Se alla gente ci portate cattive notizie, gliele portate pure di corsa?”⁵²⁹.

Il postino di Michael Radford, ispirato all'omonimo libro di Antonio Skármeta, mette in scena il rapporto di stima e amicizia che si crea tra due uomini, nonostante l'abisso sociale che li separa.

Il contesto è poco distante da quello descritto da Tati, siamo nell'estate del 1952 in un'isola del Golfo di Napoli: qui prende corpo la narrazione di Mario Ruoppolo, interpretato da Massimo Troisi,⁵³⁰ un postino di paese che si trova a servire unicamente il poeta Pablo Neruda, lì in esilio politico. Il regista modifica la sceneggiatura originale e “sposta l'ambientazione dal Cile all'Italia, alla ricerca di una riflessione sulla nostra storia che finisce in una nostalgia un po' ambigua”⁵³¹.

In effetti l'esilio di Neruda sembra solo un pretesto per mettere in scena un quadro realistico che tenta di sottolineare i valori che animano i personaggi, tra cui la poesia e l'amore (in primo piano) e la fede politica (sullo sfondo).

“Troisi domina e sorregge tutto il film”⁵³² a bordo di una bicicletta che serve necessariamente per attuare due piani narrativi paralleli e complementari.

1) Mario riceve un compito da un *destinante* esterno, il datore di lavoro, che individua il primo *programma narrativo* del soggetto, il cui *oggetto di valore* è la

⁵²⁹Frase finale del film. “Il suo cinema si richiama esplicitamente alla tradizione della comicità dei tempi del muto e, in particolare, all'opera di Buster Keaton. Ciò è testimoniato, essenzialmente, (...) dalla predominanza che assume il rapporto comico che il suo personaggio instaura con gli oggetti e gli ambienti, spesso irriducibili alla sua volontà”, D. Tomasi, *op.cit.*, p. 189.

⁵³⁰Questo sarà l'ultimo film di Massimo Troisi, colpito da un infarto poche ore dopo la fine delle riprese.

⁵³¹P. Mereghetti, *op.cit.*, M-Z, p. 2280.

⁵³²*Ibid.*

posta, da consegnare tutti i giorni al poeta che abita in cima alla collina.

La *performance*, ovvero l'atto in cui il soggetto consegna la posta, e la *sanzione* giornaliera ricevuta dal destinatario che lo ringrazia con noncuranza, sono veicolate dalla bicicletta, che incarna la *modalità del potere*.

2) In quel tragitto che lo separa dalla dimora di Pablo Neruda, ogni giorno di più, Mario si innamora della bella Beatrice e decide di scoprire il motivo dell'attrazione che le donne nutrono per il poeta, di imparare i suoi trucchi per sfruttarli a suo favore.

Inizia un regolare processo di crescita in cui il poeta diventa un aiutante che investe il postino della *modalità del sapere*, la poesia, e la sua cultura in campo amoroso e politico traslano per osmosi dal *destinante sanzionario* al soggetto, che acquista un motivo di essere, di *voler essere*⁵³³.

In questo caso a far da tramite tra i due personaggi, distanti per estrazione sociale e istruzione, è la poesia per la quale dice don Pablo "serve solo un animo disposto a comprenderla", ma soprattutto la bicicletta che trasforma Mario, postino improvvisato e analfabeta, nell'*eroe* della narrazione.

Tra i due personaggi nasce un'amicizia umile e silenziosa, non quanto il rumore della notizia nell'osteria di paese e tra i compaesani, che cominciano a vedere Mario Ruoppolo con occhi diversi. La sua sorte sembra baciata dalla fortuna, uno dei più grandi poeti del mondo è nella sua terra, nella sua casa ed è persino disposto ad insegnargli l'*ars poetica* per ricongiungerlo con la sua amata.

In effetti il processo di crescita conduce ai risultati sperati, Mario diventa capace di creare metafore e sedurre Beatrice fino al matrimonio. La benedizione di don Pablo è una *sanzione*, la fase in cui le performance del soggetto vengono giudicate positivamente. Dunque il *PN di base* del postino è diventato quello della donna amata e non più del lavoro, grazie al quale però ha ricevuto gli strumenti per conquistarla. E la bicicletta in tutto questo? Essa è sempre stata un *aiutante* nascosto e silenzioso, quasi un osservatore delle vicende vissute e delle passioni che infuocavano l'animo del garzone di paese. Il percorso di crescita non termina con il matrimonio, anzi continua anche dopo l'addio di Pablo Neruda. Il postino ha

⁵³³Il soggetto si dice *virtualizzato secondo il volere* perché ciò che muove il suo percorso narrativo non è più un *dovere* (imposto dal destinante iniziale).

ormai riscattato la sua identità, è stato *iniziato*⁵³⁴ dalla minuta società di cui adesso fa parte. Gestisce l'osteria con la moglie e dimostra l'ardente impegno politico appreso dal poeta cileno. Tuttavia la bicicletta riporta ancora la sua anima a divagare in questa fase di passaggio, in cui il soggetto si è ricongiunto alla donna amata (oggetto di valore), ha ricevuto la sanzione positiva (approvazione di Pablo Neruda e dei compaesani) ma sente dentro di sé un vuoto da colmare. Ruoppolo sente la mancanza del suo mentore, dell'uomo che aveva portato una ventata di aria fresca a quella piccola isola napoletana, dove fino ad allora non era successo nulla di straordinario. Il postino muore durante una manifestazione comunista, Pablo Neruda lo scopre solo cinque anni più tardi quando, per caso, torna sull'isola e trova solo il piccolo Pablito con sua madre Beatrice.

Un film toccante, non solo perché dodici ore più tardi Troisi morì, a causa di un infarto, ma anche e soprattutto perché la bicicletta è, in questo caso più che mai, l'intermediaria silenziosa e discreta tra due amanti e due amici.

4.6 *Il ciclocorpo nello spazio urbano: il bike messenger*

“Corrieri in bicicletta”⁵³⁵, oggi si chiamano così. Sono i nuovi postini, sempre messaggeri sulle ruote ma nel contesto urbano e metropolitano le dinamiche finora affrontate non sono più valide, la loro fruizione dello spazio è ciò che di magico c'è nel nuovo legame tra postino e bicicletta. La missione quotidiana non è più soltanto consegnare le lettere del giorno, concedendosi di assaporare la bellezza di lavorare pedalando, non si “suona – più - due volte” e non si guadagna rispetto dall'essere un postino. Oggi l'obiettivo è la velocità (nel film di Tatì era previsto)⁵³⁶, le consegne sono di qualsiasi tipo e il tempo a disposizione è sempre un nemico, senza considerare lo spazio urbano in cui si succedono imprevisti ogni secondo.

La frenesia accende la *sinestesia*⁵³⁷ e il *bike messenger* scopre il tessuto cittadino

534 Il matrimonio può essere considerato il *momento iniziatico* del percorso narrativo.

535 *Ubm Bologna. Corrieri in bicicletta*, <<http://www.ubmbologna.it>>.

536 In *Giorno di festa* i postini americani, che il protagonista vuole emulare, si distinguono per velocità ed efficienza.

537 P. Basso (a c. di), *Per un lessico di semiotica visiva*, in L. Corrain (a c. di), *Leggere l'opera*

meglio di chiunque altro, sventra e manipola i percorsi secondo necessità, il suo *programma narrativo* sembra essere sempre lo stesso: “consegnare il messaggio”. Ogni volta però cambiano *destinante e destinatario*, cambia la distanza e il tempo che li separa. La bicicletta deve diventare molto più di un *aiutante*, deve fondersi con la struttura che la governa e renderla invincibile.

Per analizzare il rapporto simbiotico che si può generare tra il corpo e la bicicletta, per rendere visivamente la teoria del *ciclocorpo* precedentemente citata⁵³⁸, torniamo a parlare di un *postino* ma in un caso particolare di contesto urbano e di esperienza sensoriale (estrema). *Senza freni* di David Koepp⁵³⁹ è la rappresentazione di uno scenario attuale e molto discusso⁵⁴⁰, è la ripresa di un contesto metropolitano in cui il traffico automobilistico domina indiscusso sullo spazio comune: la strada. Le biciclette sfrecciano vulnerabili tra le auto e i pedoni, tentano ogni giorno di superare una sfida paradossale, quella di circolare per la città rimanendo incolumi (fig. 35). Tuttavia quella di Wilee, *bike messenger* della *Security Courier* di New York, interpretato da Joseph Gordon-Levitt in una versione eroica, è ancora un'altra storia. Siamo nell'ora di punta, nell'ingorgo megalomane della Grande Mela non si distinguono le singole componenti, l'inquadratura aerea pare mostrare un unico enorme *traffic jam*. “Ci sono 1500 corrieri in bicicletta per le strade di New York, puoi usare e-mail, FedEx, fax, scannerizzazioni, ma quando niente di tutto questo funziona e qualcosa deve essere in quel posto a quell'ora, chiamano noi”, spiega la voce fuori campo del protagonista, che in prima persona commenta la situazione drammatica delle spedizioni metropolitane.

Sono le cinque del pomeriggio. La narrazione si svolge proprio all'interno di quella rete impossibile, in due ore esatte. Nei primi trenta minuti in realtà viene illustrata capillarmente la complessità di una consegna in bicicletta, effettuata da quegli eroi che mostrano un'efficienza irraggiungibile dagli altri utenti della

d'arte II, op. cit., p. 139.

538La formazione di una nuova entità chiamata *ciclocorpo* è stata citata nel capitolo precedente di questa ricerca cfr. infra. 2.3.1. Per approfondire il concetto di *ciclocorpo* cfr. C. Mascarello, *Nomadi su due ruote*, op.cit., pp. 1-3.

539 *Premium Rush*, trad. it. *Senza Freni*, dir. David Koepp, Film, prod. Pariah, USA, 2012.

540Cfr (anche), *Bikes vs Cars*, dir. Fredrik Gertten, documentario, 2015.

strada. “I momenti pragmatici dello schema, competenza e performance”⁵⁴¹, si svolgono esattamente in novanta minuti. Un lasso temporale in cui prende campo la figura di Wilee ma soprattutto il suo ruolo in una giornata qualsiasi della New York odierna. Il traffico risalta all'occhio con immagini reali⁵⁴² del palcoscenico su cui i *bike messenger* si muovono infrangendo le consuetudini spazio-tempo osservate da tutti gli altri veicoli. La vita del protagonista è “senza freni”, proprio come il titolo del film e la sua bicicletta. Wilee descrive più volte la sua fedele compagna: “Scatto fisso, telaio in acciaio, niente freni. Scordatevi la ruota libera, i pedali non smettono mai di girare. Non posso fermarmi, anzi, non voglio”. Un mezzo esile e puro, pericoloso ma reattivo, che diventa un prolungamento del corpo. Wilee è il più forte corriere della città, il suo stile di vita è paragonabile al suo andare in bicicletta, che è il suo *oggetto di valore modale*⁵⁴³: sveglio, libero, veloce, efficiente, rischioso ed estasiante.

In sella alla sua bicicletta Wilee diventa un supereroe con poteri sensoriali straordinari, più simile al messaggero Mercurio che ad un postino⁵⁴⁴; si compie il processo di fusione tra i due corpi e si genera una forma nuova dalle potenzialità sconosciute. Il *ciclocorpo* si sente invincibile, si divincola nel traffico aggressivo che ogni secondo minaccia la sopravvivenza dei ciclisti, sprovvisti di protezioni fisiche consistenti. I *bike messenger* seguono il vettore velocità disegnato dalla bicicletta e viaggiano su una scia impercettibile, senza lasciare traccia del proprio passaggio. Il protagonista divora lo spazio e lo conosce al tal punto da riuscire ad

541 A. Giannitrapani, *op. cit.*, p. 39.

542 Le immagini della mobilità cittadina e metropolitana a New York scelte dal regista coincidono con la minuziosa descrizione riportata in T.H.Culley, *The immortal class*, Random House USA Inc, trad.it. G. Pannofino (a c. di), *Il messaggero. L'arte di andare in bicicletta & il caos della metropoli*, Garzanti, 2002. Il sistema di *bike messaging* sta crescendo anche nelle smart cities italiane, cfr. *ubm Bologna*, <<http://www.ubmbologna.it>>.

543 L'oggetto modale bicicletta permette al soggetto di dotarsi della modalità del potere e raggiungere la competenza, “con la competenza il soggetto si dirà attualizzato” e potrà passare alla fase della performance, regno del fare, in cui potrà attualizzarsi. Cfr. A. Giannitrapani, *op.cit.* 145.

544 T.H.Culley, *The immortal class*, Random House USA Inc, trad.it. G. Pannofino (a c. di), *Il messaggero. L'arte di andare in bicicletta & il caos della metropoli*, Garzanti, 2002, p. 31: “Il mio pallido corpo, privato dell'armatura da ciclista, era indefinibile. Il suo alter ego, il bike messenger, lo aveva annientato. Non ero più neppure esattamente umano. Ero un bike messenger incarnato in un essere umano”.

anticipare le dinamiche del tessuto cittadino, il che è probabilmente dovuto alla complicità che dimostra con la sua bicicletta. La conoscenza dello spazio in bicicletta è partecipata dalla quantità di stimoli e sollecitazioni che l'animo sveglio riceve. Percorre una mappa di strade ad una distanza dal suolo che sembra sollevare anche il suo pensiero, per renderlo ardito e pronto⁵⁴⁵. La bicicletta comanda e se vuoi vincere devi stare alle sue regole, “la bici vuole andare veloce, sei più stabile in questo modo. Non mi sono mai fatto male così, soltanto l'esitazione può ucciderti. Odio i freni, i freni uccidono”, afferma sicuro in protagonista. Un paradosso che vede la velocità vincere sulla prudenza, eppure le dinamiche del traffico americano sembrano confermarlo⁵⁴⁶.

A Wilee viene affidata una missione proprio grazie a quella forma di invincibilità che decantano i suoi colleghi, lui è il disegnatore di un vettore velocità che unisce due punti, nel miglior rapporto efficacia ed efficienza. La vicenda di Wilee cambia marcia alle 5.33 del pomeriggio, quando dalla Columbia University riceve una consegna da effettuare a *China Town 147 Doyers Street* alle sette in punto. Novanta minuti da quando il protagonista acquisisce la competenza e inizia l'impresa a quando viene sancita la riconoscenza finale. In questo periodo narrativo la vera protagonista è la bicicletta. Sotto un profilo semiotico Nima, interpretata da Jamie Chung, rappresenta il *destinante manipolatore* del protagonista, il limite che nella narrazione separa lo spazio *paratopico della competenza* da quello *utopico della performance*⁵⁴⁷. La ragazza consegna una lettera a Wilee ed insieme un obiettivo: recapitarla solo alla persona nominata alle 7.00 in punto. C'è un *mittente (enunciatore)* e c'è un *destinatario (enunciario)*⁵⁴⁸ ma il *messaggio* non viaggia attraverso i canali di comunicazione consueti, viaggia su una bicicletta guidata da un uomo che la rappresenta. La bicicletta è un *medium*⁵⁴⁹ attraverso cui la lettera può arrivare a destinazione ma anche l'*oggetto*

545Cfr. 2.3.5, p. 59: “il distacco dal suolo, che conferisce un senso di sicurezza particolare 'perché sembra di essere isolati da tutto quel che può accadere in basso’”.

546A tal proposito è opportuno ritornare sulle immagini esaustive di *Bikes vs Cars*, dir. Fredrik Gertten, documentario, 2015.

547 Cfr. A.J.Greimas, J. Courtés, *op.cit.*, voce “Localizzazione”.

548 I tre attori fondamentali dalla *teoria dell'enunciazione*. Cfr. Ivi, voce: “Destinante/Destinario”.

549Secondo la teoria di McLuhan "il medium è il messaggio" ma è proprio la particolare struttura comunicativa di ogni medium a renderlo influente nell'immaginario collettivo ed impattante sul

attraverso cui Wilee dimostra il suo *valore*⁵⁵⁰. La lettera arriva attraverso Wilee che arriva attraverso la bicicletta, per proprietà transitiva tutto viaggia su una bicicletta. Senza freni. Il *climax* sale e si giunge ad un punto in cui l'importanza della bicicletta si rivela cruciale. La trama non è il motivo primario di attenzione e di riflessione, per alcuni critici entusiasmante per molti altri deludente e ripetitiva, la messa in scena di un'azione senza esitazioni condotta da un pony express per le strade di New York è interessante perché “c'è qualcosa di rinfrescante nel vedere la gomma delle ruote sull'asfalto della città più grande del mondo”⁵⁵¹ tanto da dimenticare dubbi e profondi *gap* nello svolgimento narrativo⁵⁵². I ripetuti inseguimenti che Wilee sostiene, prima con la polizia corrotta, poi con i suoi compagni, sono dominati e vinti grazie alla bicicletta, senza la quale il protagonista è privo della *competenza* utile ad attualizzare la *performance*⁵⁵³ e dunque pari ai suoi antagonisti. In questi inseguimenti sul filo di percorsi immaginari e invisibili a molti, aiutanti e antagonisti condiscono la scena rimanendo sempre a bordo di una bicicletta. Senza le due ruote la narrazione subisce degli arresti, come quando a causa di un incidente imprevisto Wilee viene separato dalla sua bicicletta e diventa vulnerabile. A quel punto il soggetto deve preservare la riuscita della missione e nasconde la busta nel manubrio della bicicletta, assegnando a lei il compito di custodirla. Dopodiché Wilee è disposto a tutto pur di rientrare in possesso del suo potere, più volte ripete “portatemi dalla bicicletta” ed è chiaro il motivo. Il protagonista si trova nella fase performativa, privato della *competenza* (la bicicletta) che deve riavere per compiere la narrazione e arrivare alla *sanzione* finale. La bicicletta è fondamentale per il

processo di comunicazione. Cfr. M.McLuhan, *The Medium is the Message*, Random House, 1967, trad.it. *Il medium è il messaggio*, Feltrinelli, Milano.

550 La bicicletta è un oggetto modale perché rende possibile (competenza) la consegna del messaggio ma allo stesso tempo permette al protagonista di accrescere il suo virtù personale. “Il valore è fissato in un luogo sintattico chiamato oggetto”, A.J.Greimas, *Del senso 2*, *op.cit.*, p. 21.

551 Trad. mia, G.Toro, *Review: “Premium Rush” Sputters To The Finish Line*, in “Indiewire”, 23 agosto 2012 (ultima cons. 04.01.2016).

552 Nella narrazione sono frequenti i *débrayage* temporali e spaziali che rompono la linearità della trama. Per una definizione abbreviata cfr. A. Giannitrapani, *op.cit.*, p.142.

553 “l'attualizzazione, come operazione, può corrispondere – nella misura in cui si effettua a partire da una realizzazione anteriore - a una trasformazione che opera la disgiunzione tra soggetto e oggetto”, A.J.Greimas, J. Courtés, *op.cit.*, voce “Attualizzazione”.

protagonista così come per gli altri *attanti*. Se dal punto di vista della narrazione la bicicletta rappresenta il mezzo attraverso cui l'*enunciatore* raggiunge l'*enunciataro* con un messaggio di contenuto prezioso, le macchine rappresentano il vero *antagonista collettivo*, ostacoli dotati di movimento che generano situazioni mortali per il *ciclocorpo* in azione. Sono marche spaziali variabili, limiti costanti e insidiosi. Il traffico è formato da veicoli pesanti, automobili, trasporti pubblici e privati che svolgono il ruolo antagonista al pari del poliziotto corrotto interpretato da Michael Shannon, che desidera impossessarsi della lettera ad ogni costo. Le automobili sono un pericolo per la mobilità dolce, occupano uno spazio maggiore rispetto a quello richiesto da una bicicletta e sono quindi in grado di schiacciarla. I pedoni sono ostacoli imprevedibili, le barriere architettoniche sono ormai una banalità per il corriere in bicicletta. Non si può più parlare di *attori o soggetti* ma di *attanti*, cioè *personaggi* che svolgono la medesima funzione *attanziale*⁵⁵⁴.

La bicicletta però, viaggiando su una scia, può ridisegnare lo spazio e sfuggire agli ingorghi del traffico, il ciclista può crearsi uno spazio virtuale, visualizzato nel film con le info-grafiche di supporto, quasi una dimensione parallela a quella reale⁵⁵⁵. Il percorso fluorescente di Wilee sovrascrive quelli consueti, non rispetta le marche di enunciazione spaziale e non prevede interruzioni, consapevoli nel numero consistente di limiti che lo separano ogni volta dall'obiettivo.

Il soggetto in bicicletta può *ri-calcolare* lo spazio, *ri-semantizzarlo* continuamente, può deviare gli ostacoli, può ignorare un semaforo rosso, può scendere una scalinata, può attraversare luoghi chiusi e riposizionare le soglie in ogni dove. In tutto questo deve prestare massima attenzione ad ogni variazione del contesto limitrofo.

Come già approfondito in questa ricerca⁵⁵⁶, la fruizione dello spazio in bicicletta è

554Cfr. A. J. Greimas, *Descrizione e narratività a proposito de Lo spago di Guy De Maupassant*, in A.J.Greimas, *Del senso 2*, op. cit., p. 138.

555Nel film David Koeep sceglie il *rallenty* con info-grafica per esaltare la tipologia di percezione e di attivismo cerebrale recitata dal protagonista. Più volte Wilee si trova di fronte ad un bivio, in cui per le strade possibili sono più di due e il tempo per scegliere quella giusta è una frazione di secondo.

556Per approfondire cfr. 2.3.2.

differente rispetto ad ogni altro mezzo, la percezione dell'ambiente è superiore alla media perché a velocità costante e a un ritmo sostenuto l'individuo sviluppa un pensiero attivo e riesce a risolvere ogni intoppo spaziale.

Il protagonista infatti ha la meglio scegliendo la velocità perché in una città, con simili percentuali di attori della strada, ogni esitazione è mortale. Non stiamo più parlando di un postino di paese e dei suoi pacifici giri di consegne; un *bike messenger* non può permettersi di aver paura, soprattutto se la velocità è la prerogativa del suo lavoro, deve lasciarsi guidare dalla bicicletta e guadagnare il vantaggio che gli spetta in termini spaziali e dunque temporali. A volte sono loro stessi un pericolo, ma essendo così esili e agili da riuscire a spaventare ma non ferire, hanno un rapporto personale con tutti gli utenti della strada, possono scusarsi, avvertire del passaggio, inveire e scherzare con i compagni in bicicletta. Sono più veloci delle automobili (nel contesto cittadino) ma sono vulnerabili come i pedoni, e questo li rende vittime al loro pari. Nel film persino gli inseguimenti sono prove di resistenza fisica e mentale, tutto è una sfida per il protagonista: fluire nello spazio, trasformare i limiti, competere con altri individui, ignorare e re-interpretare le marche dell'*enunciatore* urbano⁵⁵⁷. Una sfida che genera una conoscenza *aptica* e approfondita dell'ambiente in cui transita, un'esperienza adrenalinica⁵⁵⁸ e allo stesso tempo liberatoria che permette allo spazio di eliminare le striature e divenire continuo, *liscio*⁵⁵⁹ e arbitrario.

Questa scelta di fruizione rappresenta anche una scelta di vita, consapevole e orgogliosa, il protagonista risponde agli increduli osservatori: “Non riesco a lavorare in un ufficio, non mi piace stare in giacca e cravatta, mi piace pedalare”.

A un'esistenza standardizzata e dominata dalle frenesie cittadine, Wilee preferisce dominare la città, attraversarla, ricalcolarla e interpretarla secondo le sue strutture, ammesso che ne esitano. “Non capiscono perché siamo disposti a rischiare la vita

557 Consideriamo lo spazio urbano come *testo*, l'*enunciatore* è chi pianifica lo spazio urbano e i suoi limiti. Cfr. G. Marrone, *L'invenzione del testo*, Laterza, Roma-Bari, 2010.

558 A proposito di questa esperienza dello spazio P. Howell tralascia i commenti sulla sceneggiatura e scrive “Meglio stare seduti e godersi una scossa di pura adrenalina” (trad. mia), cfr. P. Howell, *Premiun Rush review: Hell on wheels*, in “Toronto Star”, 23 agosto 2012 (ultima cons. 04.01.2016).

559 Per la distinzione tra *liscio* e *striato* cfr. G. Deleuze, F. Guattari, *Mille Plateaux. Capitalisme e schizofrénie*, Minuit, Paris, 1980, trad.it. G. Passerone, M. Carboni (a c. di), *Mille piani – capitalismo e schizofrenia*, Castelvecchi Editore, 2013, pp. 564-593.

in un labirinto mortale per ottanta dollari al giorno, ma se fai questo pensando solo ai soldi non vivrai abbastanza a lungo per goderteli”.

Wilee conosce ogni angolo della città, ogni scorciatoia e barriera, conosce strade che gli automobilisti e i pedoni non conoscono, tant'è che riesce spesso a fuggire negli inseguimenti e depistare i suoi antagonisti grazie alla conoscenza che la bicicletta gli ha fornito del territorio. Cunicoli, scale, strade, tutto diventa una soglia e un varco allo stesso tempo. E alla faticosa domanda: non hai paura di morire? Wilee risponde: “No, a me spaventa quello che è successo ai miei amici usciti dalla facoltà di legge. Quella è un'assoluta follia collettiva. In confronto andare sulla Broadway a ottanta orari senza freni è niente”.

Non è difficile notare quanto la bicicletta abbia formato il soggetto in questa storia, essa è la condizione (o modalità) che influenza maggiormente la personalità del suo guidatore perché dal semplice e virtuoso legame tra corpo e bicicletta nasce una nuova entità che li rappresenta entrambi.

CAPITOLO V

IL LEGAME INTERROTTO conclusioni e prospettive d'intervento

Durante l'analisi di casi studio rilevanti nel vasto e sempre più esplorato scenario culturale a cui la bicicletta appartiene, ci accorgiamo di avere sotto gli occhi il dispiegarsi di un fenomeno vizioso e controproducente per l'evolversi e il persistere del suo legame con l'uomo. Se il soggetto della presente ricerca è la bicicletta e di essa i possibili significati che l'individuo vi associa, proviamo a questo punto a riflettere sulla complessità e la natura dei *legami interrotti*.

Dopo aver analizzato l'intensità e le sfumature espressive della relazione tra uomo e bicicletta, averne discusso il significato a partire da testimonianze storiche, artistiche e cinematografiche ed aver compreso, forse, quale sia la reale importanza di questo mezzo all'interno delle nostre città, possiamo evincere la pericolosità di un fenomeno diffuso e nocivo quale il furto di biciclette.

Partendo da un'analisi territoriale e poi legislativa, tenteremo di evincere l'entità del danno personale e collettivo, di indagare la gravità numerica e qualitativa della perdita di un mezzo con cui l'uomo ha un'infinita gamma di connessioni.

Cosa accade quando questi legami vengono interrotti? Qual è il reale danno arrecato alla comunità? Come possiamo affrontarlo?

In quanto ispirazione rilevante per la modalità artistica di presentazione di un problema sociale abbiamo citato nel capitolo precedente il *Museum of Broken Relationships*⁵⁶⁰ di Zagabria, luogo nato per raccogliere storie e testimoniare quanto un oggetto possa essere un vincolo emotivo e come possa agire dopo l'interruzione della relazione all'interno di cui ha preso significato. Facciamo un passo ulteriore e analizziamo le conseguenze generate dall'interruzione di un legame in cui la bicicletta è soggetto quanto l'individuo a cui appartiene. Non trattiamo più l'oggetto come resto o metafora di un rapporto tra soggetti terzi, ma

⁵⁶⁰Cfr. <<https://brokenships.com/en/visit>> (ultima cons. 7.12.2015).

come attore costitutivo della relazione.

Forse dalla piaga del furto, che comporta la privazione di un elemento importante nella quotidianità dell'individuo, si può evincere l'importanza del legame nascosto dietro quell'oggetto, finora descritto, e dunque ipotizzare una strada per tutelarlo.

Come spesso accade, ci accorgiamo della gravità della perdita proprio e solo quando essa viene a manifestarsi.

5.1 Il furto di biciclette: analisi del fenomeno e del contesto territoriale

Il furto di biciclette è un fenomeno ormai consolidato nello scenario italiano, facilmente visibile in qualsiasi comune e ora del giorno è uno dei principali deterrenti alla diffusione di un mezzo storicamente antico ma ancora all'altezza dei cambiamenti urbanistici e sociali di questo ultimo decennio. Ecologica per natura e sempre più tecnologica per necessità, la bicicletta è diventata il simbolo di una rivoluzione che porta in nuce motivazioni esistenziali ma soprattutto il desiderio di tutelare l'ambiente e le decisioni degli individui che vi appartengono. Chi pedala rivendica il diritto di essere tutelato in una scelta universalmente condivisa e spesso incentivata ma paradossalmente abbandonata a se stessa. I ciclisti, termine con il quale si indicano generalmente i possessori o gli utilizzatori di biciclette, chiedono più attenzione e sicurezza in strada ma anche quando le ruote sono ferme. Di fronte ad un concreto inasprirsi del danno, proporzionale solo agli incentivi rivolti alla mobilità ciclabile, la frustrazione degli utenti continua a crescere e l'indifferenza da parte delle autorità e dei cittadini stessi non è più accettabile.

Un'indagine statistica condotta nel 2013 dalla FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) ha stabilito che il 60% dei ciclisti italiani ha subito almeno una volta il furto del proprio mezzo e che ogni anno vengono rubate nel nostro Paese circa 320.000 biciclette con un danno pari a 150 milioni di euro⁵⁶¹. Se si considerano i dati relativi ai singoli comuni ed in particolare quelli della regione

⁵⁶¹Cfr. FIAB, *Ladri di biciclette. Ieri, oggi. E domani? Risultati indagine sui prefetti*, <<http://fiab-onlus.it/bici/attivita/campagne-ed-interventi/lotta-al-furto/item/772-indagine-furti-bici.html>>, 19 novembre 2013 (ultima cons. 10.10.2015).

Emilia Romagna, è possibile stimare una denuncia ogni 199 abitanti per le prefetture di Ferrara, Bologna, Reggio Emilia e Parma con riferimento ad una popolazione di 1.021.000 abitanti⁵⁶².

Questi dati sono relativi alle denunce effettuate, dunque in difetto se si pensa che viene denunciato solo il 30 o il 40% dei furti effettivamente perpetrati⁵⁶³.

Un altro dato interessante sembra essere la concentrazione dei furti nelle aree urbane del nord e del centro nord e nei comuni che presentano una struttura morfologica urbana tale da rendere la bicicletta il mezzo preferibile per gli spostamenti a corto o medio raggio. Le città più colpite sono in prevalenza quelle turistiche insieme ai più quotati nodi universitari⁵⁶⁴.

Verrebbe da chiedersi come mai questo problema sia tanto difficile da arginare e come mai sia così sporadica la presa di posizione di privati e pubblici cittadini, nel contrastare un fenomeno che si accanisce proprio su quella percentuale virtuosa di popolazione che dovrebbe essere il fondo chiave nei programmi di sicurezza e sviluppo della mobilità sostenibile. Le spiegazioni sono molteplici, innanzitutto la bicicletta non è un bene identificabile, non è targata e chiunque la possieda ne detiene la proprietà. Dimostrare l'appartenenza certa di una bicicletta è molto difficile, specie se comprata in circostanze illecite o se non registrata con sistemi di marchiatura o *GPS*. I normali accorgimenti preventivi, come applicare un adesivo o fotografare il mezzo, vengono considerati ormai un *plus* per il possessore stesso, perché inutili al momento della perdita⁵⁶⁵.

Gli utenti inoltre non denunciano il furto⁵⁶⁶, quando lo fanno è per puro senso civico. La conseguenza diventa al tempo stesso un impedimento alla ricerca risolutiva: in Italia, contrariamente a quanto accade nella maggior parte dei paesi europei, non esiste una reale consapevolezza del fenomeno e i dati registrati

⁵⁶²*Ibid.*

⁵⁶³*Ibid.*

⁵⁶⁴Cfr. FIAB, *Il quadro delle denunce*, <<http://fiab-onlus.it/download/03-Tabella-Fiab-Prefetti.pdf>>, (ultima cons. 12.10.2015).

⁵⁶⁵Ci si riferisce ai commenti delle vittime di furto raccolti sulla pagina Facebook “Bici rubate a Bologna - segnalazioni e avvistamenti”, <<https://www.facebook.com/groups/bicirubateabologna/?fref=ts>>, (ultima cons. 20.12.2015).

⁵⁶⁶Le denunce pervenute alle autorità giudiziarie locali sono numericamente irrilevanti rispetto agli episodi di furto. Il dato emerge da un confronto con l'Ispettore Stefano Berti della Polizia Ferroviaria di Bologna, intervistato dalla scrivente il 2.09.2015.

scarseggiano⁵⁶⁷.

Le biciclette vengono rivendute in strada o sui siti di compravendita on line a coloro i quali, pur di risparmiare sull'investimento e attenuare il valore economico della perdita, scelgono un mezzo rubato⁵⁶⁸.

Chi subisce un furto è infatti più incline ad acquistare una bicicletta sottostimata oppure a rivolgersi al mercato dell'usato, talvolta di dubbia provenienza, concorrendo senza curarsene al reato di ricettazione che prevede conseguenze penali e sociali ben più gravi di quelle riservate al furto stesso⁵⁶⁹.

Per diverse ragioni, sempre più persone scelgono la mobilità sostenibile ma il mercato della ricettazione aumenta proporzionalmente. Un vero e proprio circolo vizioso che le forze dell'ordine ancora non affrontano adeguatamente e in molti preferiscono ignorare⁵⁷⁰. Ricordiamo infine che questo scenario tocca inequivocabilmente il senso civico del singolo, un requisito fortemente influenzato dalla consapevolezza del danno, che si gioca le ultime posizioni con la conoscenza appropriata della disciplina giuridica a riguardo.

Le persone acquistano biciclette di incerta provenienza perché non possiedono la giusta consapevolezza di ciò che precede quell'atto⁵⁷¹, non pensano di arrecare un torto al vecchio possessore, non si rendono conto di commettere un reato pur essendo intimoriti dal furto, dal quale si tutelano spendendo una somma esigua di denaro. Inoltre non si conoscono a sufficienza gli estremi che definiscono i reati di furto e ricettazione, parole negative nell'immaginario comune ma universalmente messe in pratica.

Solo coloro che subiscono ripetuti furti, magari di mezzi con un forte valore economico o affettivo, capiscono e si informano sull'argomento. Una volta fidelizzati la frustrazione cresce e il desiderio di combattere il furto alimenta comportamenti corretti ed esemplari.

567Problema evidenziato durante la riunione della Consulta della Bicicletta in data lunedì 18 maggio 2015 in Sala del Dentone, Palazzo D'Accursio, Piazza Maggiore 6, Bologna.

568*Ibid.*

569Cfr. paragrafo dedicato, p. 12.

570Il primo importante passo nella lotta al fenomeno del furto di biciclette effettuato dalle Istituzioni locali è il *Protocollo d'Intesa* siglato da Comune, Consulta della Bicicletta e Prefettura di Bologna in data 28 maggio 2015.

571Dato emerso da un confronto con l'Associazione *L'Altra Babele* in riferimento all'indagine statistica sui furti di bici condotta nel 2014 dai rappresentanti dell'Associazione.

Queste persone stanno diventando una componente sociale sempre più rilevante e si stanno mobilitando per rivoltare il sistema⁵⁷².

Fortunatamente la maggiore diffusione della cultura ciclabile sta infatti scatenando una rete di interventi che sembrano indicare una possibile strategia nazionale di contrasto al furto. Una dimostrazione reale di quanto un fenomeno assuma rilevanza solo quando numericamente consistente o pericoloso per la libertà personale.

Diverse sono infatti le azioni introdotte sul campo: dai *microchip* ai rilevatori satellitari, dalla punzonatura del codice fiscale alla denuncia elettronica, gli antifurti per biciclette, i parcheggi custoditi, le piattaforme *social*, le *bike-community*, i siti che raccolgono segnalazioni, i database, le indagini statistiche e persino i protocolli d'intesa tra le amministrazioni locali⁵⁷³.

L'aspetto più interessante di questa mobilitazione è dato dalla rete sociale che si sta formando, autoalimentata e gestita dai singoli cittadini o dalle Associazioni e molto attiva nel contrastare i furti⁵⁷⁴. Si segnala un importante dato emozionale che provoca un senso di appartenenza e di necessaria condivisione, due strumenti essenziali per combattere il fenomeno. Dunque la risposta all'offensiva parte proprio dalla cittadinanza, singoli che conducono una campagna di sensibilizzazione positiva. Le soluzioni concrete provengono infatti da questi utenti della rete che sfornano soluzioni e consigli sostenuti dagli enti pubblici e dagli *stakeholders* locali.

Solo per citare l'esempio più recente e sostanzioso, il gruppo Facebook "Bici rubate a Bologna - segnalazioni e avvistamenti" che conta ad oggi 2851 membri⁵⁷⁵

572L'Associazione L'Altra Babele porta avanti dal 2008 la campagna "sCATENAti!", <<http://laltrababele.it/bici/scatenati/>> con un progressivo coinvolgimento e adesione della cittadinanza. Le segnalazioni inoltre provengono dai sempre più numerosi utenti del gruppo Facebook "Bici rubate a Bologna - segnalazioni e avvistamenti", <<https://www.facebook.com/groups/bicirubateabologna/?fref=ts>>, (ultima cons. 20.12.2015). La Consulta della Bicicletta si è riunita in data 14 dicembre 2015 per sollecitare le associazioni aderenti ad elaborare strategie mirate per combattere il problema dei furti di biciclette a Bologna.

573Ibid.

574Tra le iniziative promosse dai privati cittadini si segnalano il registro *Bologna Bike Watch*, <<http://www.bolognabikewatch.com>>, 2015 (ultima cons. 20.12.2015) e la campagna virale "non comprare la mia bici" promossa da Emanuele Lucchetti, <http://bologna.repubblica.it/cronaca/2015/09/07/news/bici_rubate-122364215>, settembre 2015 (ultima cons. 20.10.2015).

575Gruppo Facebook "Bici rubate a Bologna - segnalazioni e avvistamenti",

ha permesso di sventare operazioni di riciclaggio esemplari, ha segnalato avvistamenti che hanno ricondotto il proprietario alla sua bicicletta e ha diffuso alcuni consigli utili per prevenire il danno. Si incentiva in questo modo la denuncia, una tipologia narrativa ed estremamente accessibile che riesce ad essere più efficace della macchina giudiziaria stessa, senza però prevaricarla.

Gli utenti più attivi illustrano alcuni accorgimenti basilari come ad esempio: parcheggiare la bicicletta in luoghi frequentati, non lasciarla incustodita troppo a lungo, legare sempre ruota e telaio, rendere riconoscibile il mezzo con adesivi e incisioni, rimuovere le componenti mobili, le luci e gli accessori, assicurarsi che la rastrelliera o il paletto siano fissati al suolo. Molti incoraggiano alla denuncia, alla discussione e alla solidarietà reciproca, le segnalazioni e gli avvistamenti aumentano costantemente, alcuni ciclisti esternano la propria frustrazione e condividono la perdita con toni amari e polemici.

Le Associazioni e il Comune promuovono la marchiatura del codice fiscale sul telaio, la disposizione di strutture ricettive custodite, le aste concorrenziali, la riparazione assistita, il sistema di vigilanza locale e la raccolta di dati numerici dettagliati. Il cittadino tuttavia si sente spesso obbligato all'autodifesa e cerca nei suoi simili l'associazione, l'unione di intenti. Questo è un aspetto cruciale: la capacità del singolo di creare gruppi di pensiero e condivisione dovrebbe essere un bacino prezioso da cui attingere. È dai sintomi che si procede alla cura ed è evidente che una fetta importante di popolazione sta cercando di esternare un disagio. Potremmo concludere che la denuncia è fondamentale quanto la deterrenza, di cui esistono innumerevoli forme di espressione che spingono l'odierna ricerca. Tutto questo è naturalmente possibile soltanto se il singolo utente comprende la propria responsabilità e si sente protagonista.

<<https://www.facebook.com/groups/bicirubateabologna/?fref=ts>>, (ultima cons. 20.12.2015).

5.2 Il quadro giuridico in tema di furto e ricettazione di biciclette

Al fine di comprendere le ragioni che sono alla base del continuo e progressivo aumento del fenomeno del furto delle biciclette nella società moderna, non si può prescindere da una breve analisi della disciplina penale del furto, così come contenuta nel vigente codice penale⁵⁷⁶.

Nell'ambito dei delitti contro il patrimonio, il furto appartiene alla categoria dei reati commessi mediante violenza sulle cose e non mediante frode (tra cui si annoverano a titolo esemplificativo e non esaustivo la truffa e l'appropriazione indebita).

Occorre preliminarmente rilevare che col termine "furto" ci si riferisce a diverse fattispecie di reato autonomamente previste e disciplinate dal codice penale, in particolare:

- *Il furto comune* (ex art 624 c.p.), eventualmente "aggravato" in presenza delle circostanze di cui all'art. 625 c.p.
- *Il furto in abitazione e con strappo* (ex art 624 bis c.p.)
- *I furti c.d. minori*: a) furto d'uso; b) furto lieve o per bisogno; c) spigolamento abusivo (ex art 626 c.p.);
- *Sottrazione di cose comuni* (ex 627 c.p.).

In considerazione dello specifico ambito della presente ricerca si precisa che verranno trattate, tra le fattispecie indicate, le sole che abbiano un qualche elemento di incidenza con il fenomeno del furto delle biciclette.

5.2.1 Il furto comune

Ai sensi dell'art 624 c.p.:

chiunque s'impadronisce della cosa mobile altrui, sottraendola a chi la detiene, al fine di trarne profitto, per sé o per altri, è punito con la reclusione da sei mesi a tre anni e con la multa da 154 euro a 516 euro. Agli effetti della legge penale, si considera cosa mobile anche l'energia

⁵⁷⁶Per l'elaborazione del seguente testo critico in materia giuridica, ci si è avvalsi della consulenza professionale dell'Avv. Edoardo Stefani, Foro Giudiziario di Torino.

elettrica e ogni altra energia che abbia un valore economico. Il delitto è punibile a querela della persona offesa, salvo che ricorra una o più delle circostanze di cui agli articoli 61, numero 7 e 625.

Occorre scomporre la fattispecie nei suoi elementi costitutivi e analizzarli separatamente.

Il bene giuridico tutelato

Il bene giuridico tutelato dal legislatore con il reato di furto è *il patrimonio*, da intendersi quale bene funzionalmente orientato alla conservazione e sviluppo della personalità dell'uomo, la cui componente più rilevante è da individuarsi nel diritto di proprietà.

Come si evince dal testo della norma (“...a chi la detiene...”), tuttavia, la fattispecie incriminatrice non è posta a presidio del solo diritto di proprietà o altro diritto di godimento sulla *res*, ma estende la propria operatività alla tutela del possesso e della detenzione, quali autonome relazioni di fatto sulla cosa che si manifestano nel potere di utilizzarla, gestirla e disporne⁵⁷⁷.

Quanto all'interpretazione da attribuire al concetto di *detenzione*, è consolidata, ormai, in dottrina e giurisprudenza la corrente secondo la quale debba intendersi nel senso di autonomo potere materiale sulla cosa, in forza del quale un soggetto si trovi nella possibilità immediata e attuale di signoreggiarla (ossia comportarsi nei confronti della stessa come se fosse il proprietario). Potere che può essere esercitato in *contatto o in vicinanza*, cioè quando il bene si trovi nella sfera della propria accessibilità fisica e diretta, oppure *a distanza*, purché il detentore conservi oltre alla volontà, anche la disponibilità di stabilire, a propria discrezione, il contatto fisico con la cosa stessa (si pensi a titolo esemplificativo a chi detenga una bicicletta presso un box in un luogo lontano da quello della propria abitazione o addirittura in un'altra città, ma per mezzo delle chiavi del luogo di custodia sia nella possibilità materiale di accedervi a proprio piacimento). Ne consegue una tutela molto ampia volta a reprimere il furto, quale intromissione

⁵⁷⁷Tra le diverse pronunce della Giurisprudenza di legittimità sul punto, si segnala *Cass. Pen.* 7598/1990.

non autorizzata e illegittima nel rapporto di fatto con la cosa, a prescindere dal titolo giuridico che lega l'utilizzatore abituale al bene stesso (proprietà, possesso o semplice detenzione).

I soggetti

Il furto appartiene alla categoria dei cosiddetti *reati comuni*, pertanto soggetto attivo può essere chiunque.

Quanto al soggetto passivo, la sua individuazione è strettamente connessa alla scelta esegetica operata dal legislatore in relazione ai concetti di "altruità" e "possesso" richiamati dalla norma incriminatrice. In base alle considerazioni già svolte, si può affermare che il titolare del bene giuridico offeso è colui che intrattiene una relazione di interesse giuridicamente rilevante con la cosa della quale è stato spossessato. Soggetto passivo sarà, pertanto, il proprietario o il semplice detentore, con l'unica differenza che nel secondo caso il proprietario diviene un mero danneggiato dal reato.

L'oggetto materiale

L'oggetto materiale del furto è la *cosa mobile* altrui.

Secondo interpretazione consolidata in giurisprudenza per *cosa mobile* deve intendersi qualsiasi entità suscettibile di essere materialmente posseduta o detenuta e quindi a contrario di cui si possa essere spossessati e privati: in particolare sono oggetto di furto tutti quei beni che possono essere trasportati da un luogo ad un altro⁵⁷⁸.

Se da un lato non è necessario che il bene abbia un valore economico in sé, dovendosi fare riferimento alla normale destinazione d'uso della cosa e allo speculare profitto che ne ricava chi l'abbia sottratta al legittimo utilizzatore (si pensi ad una vecchia bicicletta con evidenti segni di utilizzo, tuttavia, perfettamente funzionante e quindi in grado di assolvere alla funzione di mezzo di trasporto cui è destinata); dall'altro lato, tuttavia, per aversi il furto si necessita di un ulteriore elemento: l'altruità della cosa mobile sottratta. Si richiede, pertanto,

⁵⁷⁸Ex multis *Cass. Pen.* SSUU 19054/2013; *Cass. Pen.* 20647/2010.

che la cosa oggetto di impossessamento da parte del ladro sia di proprietà o in possesso di altri, senza che l'agente possa vantare su di essa alcuna legittimazione del potere che indebitamente esercita, sottraendola.

Ne consegue l'esclusione dal reato di furto, non potendone costituire l'oggetto, delle cosiddette *res nullius* (le cose di nessuno) e delle *res communes omnium* (utilizzabili da tutti senza limiti quali aria, mare, luce, ecc.), mentre le *res delerictae* (cose abbandonate) possono formare oggetto del reato di "appropriazione di cose smarrite" di cui all'art. 647 c.p.

La condotta

La condotta incriminata consiste nell'impossessarsi della cosa mobile altrui sottraendola a chi la detiene. Due sono quindi gli elementi di cui si compone la condotta illecita: la *sottrazione* e l'*impossessamento*.

La sottrazione, elemento negativo della condotta, coincide con lo spossessamento ovvero con l'interruzione del possesso altrui sulla cosa; l'impossessamento, (elemento positivo della condotta) comporta, invece, l'instaurazione di un nuovo potere di fatto sulla cosa, esercitato dall'agente.

Benché spesso contestuali, non è necessario che i due momenti coincidano e, pertanto, è possibile che possano verificarsi in tempi diversi (si pensi al caso del ladro che rompe il lucchetto della catena, ma che solo in un secondo momento torni sul luogo per portare via la bicicletta). In linea generale si può affermare che non vi è sottrazione finché la *res* resti nella sfera di vigilanza del detentore.

L'elemento soggettivo

L'elemento psicologico richiesto ai fini dell'integrazione del reato di furto è il *dolo specifico*: si richiedono in capo all'agente la coscienza e la volontà della sottrazione e l'impossessamento unito alla consapevolezza dell'altruità della cosa, con lo specifico fine di trarne profitto per sé o per altri.

Per la determinazione del concetto di *profitto* si propende per un'interpretazione assai ampia, potendo lo stesso consistere in una qualsiasi utilità o vantaggio, anche di natura non patrimoniale, richiedendosi solamente che l'agente abbia

agito per il perseguimento di un qualsiasi interesse anche meramente psichico e personale (si pensi al caso di un soggetto che rubi per il solo gusto di rubare, senza aver alcuna intenzione di utilizzare o rivendere il bene per trarne un profitto economico. Il soddisfacimento dell'interesse personale, nella specie, meramente psicologico, non esclude l'integrazione della fattispecie di reato).

Analizzati i singoli elementi costitutivi della fattispecie occorre ora soffermarsi sui profili processuali di maggior interesse, per comprendere in concreto come avviene l'applicazione della pena, che natura abbia la pena inflitta e se e in quali casi l'agente rischi di scontare effettivamente la pena detentiva in carcere.

I profili processuali

Così come novellato dalla L. 205/1999, l'ultimo comma dell'art. 624 c.p. dispone che “*il delitto è punibile a querela della persona offesa, salvo che ricorra una o più delle circostanze di cui agli artt. 61, n. 7, e 625 c.p.*”. In quest'ultimo caso la procedibilità sarà d'ufficio.

Sul punto pare opportuno premettere che il codice di procedura penale distingue tra i reati *perseguibili a querela* della persona offesa (la regola) e i delitti *perseguibili d'ufficio* (l'eccezione).

Mentre nei primi si richiede la querela della persona offesa (ossia una dichiarazione sottoscritta contenente la breve esposizione dei fatti e la richiesta che il querelato sia perseguito ai sensi della legge penale per il fatto commesso), nei secondi il procedimento può essere attivato ammesso che giunga, a qualsiasi autorità competente, la notizia di reato.

Altra distinzione doverosa è quella che intercorre tra *querela* e denuncia: mentre la prima può essere effettuata solo dalla persona offesa entro il breve termine di tre mesi dal giorno in cui quest'ultima ha avuto notizia del fatto che costituisce il reato ed è accompagnata dalla dichiarazione esplicita che si proceda penalmente nei confronti del reo; la *denuncia* può essere presentata da chiunque e non deve necessariamente contenere una manifestazione di volontà per la procedibilità

penale⁵⁷⁹. Ne consegue, inoltre, un'ulteriore differenza sul piano processuale: mentre la prima può sempre essere oggetto di rimessione, la seconda non può essere ritirata. Come è facile intuire, la denuncia diviene il mezzo più efficiente per portare a conoscenza dell'autorità competente la notizia di reato nei casi in cui la procedibilità sia stabilita d'ufficio. Proprio perché si tratta di reati più gravi, una volta effettuata la denuncia, quest'ultima non può più essere rimessa, pertanto, il procedimento inizierà a prescindere dalla volontà del denunciante. Si tratta infatti di reati o contravvenzioni ritenute dal legislatore di assoluta rilevanza, cui consegue l'esigenza di reprimere la commissione del reato nell'interesse generale della comunità.

Nel caso del delitto di furto, il regime eccezionale della procedibilità d'ufficio è previsto in ipotesi di furto aggravato, ovvero quando sussistono una o più delle circostanze previste dall'art. 61, n 7 c.p. (circostanza aggravante generica) e 625 c.p. (circostanze aggravanti speciali, previste per il solo delitto di furto).

La presenza di eventuali circostanze aggravanti assume rilievo non solo in riferimento all'aumento di pena, ma per altri profili procedurali, tra cui l'arresto in flagranza, obbligatorio nel caso di due aggravanti e il fermo dell'indiziato, legittimo solo in presenza delle medesime circostanze.

Pare quindi opportuno richiamare le menzionate circostanze aggravanti, soffermandosi sulle sole che nella prassi possono essere effettivamente contestate in caso di furto di bicicletta.

5.2.2 Il furto aggravato

Le circostanze aggravanti speciali ex art 625 c.p.

Le circostanze aggravanti del delitto di furto sono indicate dall'art 625 c.p., mentre quelle attenuanti dal successivo art 625 bis c.p. (così come introdotto dalla L. 128/2001).

Ai sensi del primo comma la pena è aumentata con la reclusione da uno a sei anni

⁵⁷⁹ Per un approfondimento sul tema cfr. <<http://www.studio-avvocato-penale.it>> (ultima cons. 31.10.2015).

e con la multa da €103 a 1.032 (mentre per il furto comune la pena coincide con la reclusione da sei mesi a tre anni e con la multa da €154 a €516) quando ricorrono una o più delle circostanze elencate dalla norma.

Del lungo elenco previsto, solo tre assumono rilievo per il furto di biciclette. Si rende opportuna la trattazione separata:

1) Violenza sulle cose

La definizione di “violenza sulle cose” agli effetti della legge penale è fornita dall’art. 392 c.p. (esercizio arbitrario delle proprie ragioni con violenza sulle cose) il quale prende in considerazione le ipotesi in cui la cosa sia danneggiata, trasformata oppure ne venga mutata la destinazione.

Tale circostanza assume rilevanza fondamentale in tema di furto di biciclette in quanto viene contestata ogniqualevolta la sottrazione del veicolo viene preceduto dalla rottura della catena o del lucchetto di protezione. Consolidato in Giurisprudenza è, infatti, l’orientamento secondo cui in tema di furto, ai fini della configurabilità della circostanza aggravante della violenza sulle cose “ (...) non è necessario che la violenza sia esercitata direttamente sulla res oggetto di impossessamento, sussistendo l’aggravante anche quando la violenza sia diretta nei confronti dello strumento materiale apposto alla cosa per garantirne una difesa più efficace (...) ciò che si verifica in caso di manomissione e/o rottura del lucchetto o della catena posta a presidio e a difesa della bicicletta al fine di prevenire l’eventualità del furto”⁵⁸⁰.

2) Fatto commesso con destrezza

Con unanimità di vedute dottrina e giurisprudenza individuano la destrezza nella particolare abilità, astuzia o sveltezza dell’agente nel commettere il reato.

In concreto la circostanza aggravante si verifica quando la condotta di sottrazione e impossessamento del bene si realizza mediante approfittamento delle condizioni più favorevoli per cogliere l’attimo del momentaneo distacco del proprietario della cosa e dunque in una condizione di attenuata difesa, quale quella di colui che

⁵⁸⁰Cass. Pen 3372/2013.

perde di vista la cosa per qualche istante senza precludersi, tuttavia, il controllo e il ricongiungimento immediato con la stessa⁵⁸¹.

In ambito di furto di bicicletta si tratta di un'ipotesi residuale, che si manifesta quando il proprietario o il possessore della stessa, pur trovandosi nei pressi della cosa ed esercitando un controllo sulla medesima, si distrae per una frazione di tempo permettendo al ladro di approfittare della situazione.

La residualità della contestazione della circostanza si deve sia alla difficoltà materiale di porre in essere il delitto in condizione di semi-vigilanza del legittimo proprietario-detentore, sia dai riscontri empirici del fatto che nella maggioranza dei casi il reato viene perpetrato in assenza del soggetto, il quale si allontana dal bene confidando nell'efficacia dei sistemi di sicurezza adottati.

3) Cose esposte a pubblica fede

Con la formula "pubblica fede" la legge penale si riferisce all'affidamento che il proprietario di un bene ripone o è tenuto a riporre nella coscienza civile dei consociati, quando si trovi a dover lasciare i propri beni nella piena disponibilità della collettività (si pensi a una bicicletta lasciata nelle pubbliche vie).

La ragion d'essere dell'aggravante si fonda sulla considerazione che ogni violazione dell'affidamento nella comunità incide notevolmente sulla fiducia nel prossimo e di conseguenza sull'ordinaria e pacifica convivenza tra i consociati.

La circostanza in oggetto richiede la presenza di due elementi: deve trattarsi di cose esposte a pubblica fede e tale esposizione deve dipendere dalla necessità, consuetudine o destinazione della cosa medesima.

Se da un lato è indubbio che le biciclette parcheggiate lungo la strada siano esposte a pubblica fede, deve rilevarsi un orientamento assai recente in giurisprudenza di legittimità volto a escludere l'applicazione dell'aggravante ogni volta che il proprietario-possessore abbia dotato il mezzo di un apposito sistema antifurto, quale un lucchetto o catena⁵⁸². Si tratta una pronuncia rilevante se si

⁵⁸¹Cass. Pen. 12473/2014.

⁵⁸²Cass. Pen. 3196/2012: "una bicicletta deve intendersi esposta per necessità alla pubblica fede quando il detentore la parcheggi per una sosta momentanea lungo la strada. Aggravante che potrebbe non ricorrere solo laddove il detentore abbia inteso proteggere il velocipede mediante sistemi antifurto, la cui effrazione potrebbe comportare l'integrazione di altre aggravanti (violenza

considera l'ampiezza dei casi a cui risulta possibile applicarla (assai di rado una bicicletta lasciata in strada è sprovvista di sistema di sicurezza).

Analizzate le circostanze aggravanti risulta opportuno richiamare brevemente anche le speculari attenuanti, al fine poi di comprendere quali effetti ne derivino in ambito di applicazione della pena.

Le circostanze attenuanti

Al fine di conformare il giudizio discrezionale attribuito al Giudice in sede di applicazione della pena ai canoni del giusto processo (art. 111 Cost.) onde favorire un equo bilanciamento di interessi contrapposti, il legislatore ha previsto accanto alle circostanze aggravanti, le opposte circostanze attenuanti, ovvero quegli elementi di fatto che qualora sussistenti comportano una diminuzione della pena.

Al pari delle aggravanti, esse si distinguono in *comuni* e *speciali*, a seconda che siano applicabili a tutte le fattispecie di reato o siano previste per un singolo delitto. In un'ottica garantista che connota l'intero procedimento penale accusatorio previsto dal nostro ordinamento, importanza fondamentale assume altresì una terza categoria di attenuanti, le cosiddette *attenuanti generiche* previste dall'art. 62 bis c.p.

Al pari del *modus operandi* utilizzato per la trattazione delle aggravanti, ci si soffermerà sulle sole che possano avere incidenza con l'oggetto specifico della nostra ricerca.

Le circostanze attenuanti comuni ex art 62 c.p.

Dell'elenco previsto dalla norma, solo quella della *speciale tenuità del danno* ex art 62 n. 4 c.p. assume rilievo per delitti contro il patrimonio.

Si tratta in concreto della circostanza specularmente opposta a quella già analizzata di cui all'art 61 n. 7 c.p. (*danno patrimoniale di rilevante gravità*).

L'attenuante in argomento è stata particolarmente discussa in dottrina e in giurisprudenza allo scopo di determinare i contorni del concetto astratto di "speciale tenuità del danno" utilizzato dal legislatore.

sulle cose)".

A seguito di un lungo dibattito la tesi prevalente pare essere quella per cui il danno deve essere oggetto di una duplice valutazione, una prima oggettiva con riferimento al valore del bene, una seconda soggettiva in riferimento alle condizioni patrimoniali del soggetto passivo⁵⁸³.

Benché meramente sussidiaria, tale apertura alla valutazione dell'elemento soggettivo della condizione economica del danneggiato comporta un'applicazione discrezionale e variabile dell'attenuante a seconda del soggetto che subisce la condotta furtiva.

Si pensi al furto di una bicicletta con un valore pari a €100: nonostante il valore del bene sia di per sé esiguo, il danno inciderà diversamente a seconda del soggetto passivo del reato. Nel caso in cui il derubato sia un lavoratore, economicamente autosufficiente, l'attenuante troverà più facile applicazione; diversamente, qualora si tratti di uno studente non economicamente autosufficiente, l'attenuante sarà di difficile applicazione.

Le attenuanti generiche

Tali circostanze trovano la propria giustificazione nel fine di consentire il migliore adeguamento della pena al caso concreto.

Ai sensi dell'art 62 bis c.p. “il Giudice, indipendentemente dalle circostanze previste dall'art 62, può prendere in considerazione altre circostanze diverse, qualora le ritenga tali da giustificare una diminuzione della pena. Esse sono considerate in ogni caso come una sola circostanza, la quale può anche concorrere con una o più delle circostanze indicate nel predetto art 62”.

Come si evince dal testo della norma si tratta di valutazioni rimesse al Giudice al fine di accordare un trattamento più favorevole di pena nei casi in cui ritenga il reo non pericoloso per la collettività. Nonostante il carattere fortemente discrezionale di tali valutazioni, si deve rilevare nella prassi un riscontro altissimo di applicazione delle suddette circostanze attenuanti.

⁵⁸³Cfr. T. D'Elisiis, *I presupposti richiesti per l'applicazione dell'attenuante prevista dall'art. 62, co I, n. 4 c.p.*, <<http://www.diritto.it>>, (ultima cons. 14.10.2015).

5.2.3 Applicazione della pena: calcolo delle circostanze

In sede di applicazione della pena, nei limiti edittali previsti dalla singola fattispecie incriminatrice, il Giudice deve tener conto della presenza delle circostanze e dell'eventuale concorso tra di esse.

Il codice penale detta tutta una disciplina particolare di cui agli artt. 59 ss per il calcolo delle circostanze e il relativo effetto in sede di aumento o riduzione di pena, distinguendo tra i casi di concorso omogeneo (più circostanze del medesimo segno, ovvero nel caso di più circostanze tutte aggravanti o tutte attenuanti) e concorso eterogeneo (più circostanze di segno opposto, una o più aggravanti in concorso con una o più attenuanti).

In tema di furto di biciclette, posto che da un lato in forza del regime più favorevole delle attenuanti queste sono quasi sempre applicate, dall'altro il furto è quasi sempre aggravato in base alle considerazioni già svolte, rileva principalmente il concorso eterogeneo (nella specie: concorso tra le attenuanti generiche ex art 62 bis e/o "speciale tenuità del danno ex art 62 n. 4 con le aggravanti di "violenza sulle cose" e/o "destrezza" e/o "esposizione a pubblica fede").

Il concorso di circostanze eterogenee è disciplinato dall'art. 69 c.p. che impone al Giudice un giudizio di prevalenza o equivalenza fra le stesse.

In caso di *prevalenza* si applicano soltanto gli aumenti e le diminuzioni relative alle circostanze riconosciute prevalenti; in caso di *equivalenza* si applica la pena senza tener conto di alcuna circostanza.

La sospensione condizionale della pena

Dal quadro alquanto complesso analizzato emerge un dato materiale: in forza del giudizio di bilanciamento delle circostanze, il furto di bicicletta, comune o aggravato, viene sanzionato con una pena detentiva inferiore ai due anni di reclusione. Tale riscontro empirico assume importanza fondamentale in quanto legittima il Giudice a ricorrere all'istituto della *sospensione condizionale della pena*.

Si tratta di un istituto che deve essere inquadrato nella tendenza sempre più cogente da parte della legislazione recente di favorire forme di applicazione della pena alternative alla detenzione carceraria, al fine di risolvere il problema dell'affollamento delle carceri italiane e snellire un sistema giudiziario logoro e inefficiente.

Risulta evidente che tale necessità di efficienza sconti la propria ragionevolezza nella frustrazione dell'esigenza generale di certezza della pena: la non punibilità genera, infatti, una diffidenza collettiva nei confronti delle istituzioni, favorendo da un lato forme di giustizia privata, intollerabili per un paese civilizzato, dall'altro disincentivano il cittadino a rivolgersi alle autorità competenti per effettuare denuncia-querela, in assenza della quale le stesse rimangono sovente "con le mani legate", non potendo dare avvio all'esercizio dell'azione penale.

Venendo brevemente all'istituto, la sospensione condizionale della pena è disciplinata dagli artt. 163 ss del codice penale. Ai fini della sua applicabilità è richiesta la pronuncia di una sentenza di condanna con la quale il Giudice, oltre ad accertare la responsabilità del reo, determina la pena da irrogare al condannato. In presenza di specifici presupposti oggettivi (pena inferiore ai due anni) e soggettivi (modesta capacità di delinquere e scarso timore di recidiva) il Giudice ordina che l'esecuzione delle pene principali e di quelle accessorie rimanga sospesa per il periodo determinato dalla legge (in genere 5 anni).

Com'è facile intuire l'istituto è strettamente connesso al continuo aumentare del fenomeno del furto delle biciclette in quanto determina nel ladro una minor preoccupazione per le conseguenze penali derivanti dalla commissione del reato.

La consapevolezza di non rischiare il carcere favorisce la perpetrazione del reato, smorzando la funzione della pena quale deterrente alla commissione dei delitti.

In quest'ottica deve evidenziarsi un progetto di riforma di Legge attualmente in discussione alle Camere per la depenalizzazione dei cosiddetti *reati bagatellari* (ovvero quelli che prevedono una pena massima di 5 anni di carcere qualora il danno arrecato sia tenue e il comportamento non seriale). Ai sensi della riforma verrà introdotta la non punibilità per i fatti di lieve entità con archiviazione preventiva delle indagini preliminari per i suddetti reati al fine di dare respiro alla

macchina ingolfata della giustizia penale.

Ne consegue una vera e propria depenalizzazione del reato, tra cui il furto di bicicletta, in grado di incrementare ancor di più la commissione dello stesso.

5.2.4 La ricettazione e l'incauto acquisto

Il furto avviene in tutta la città ed è sbagliato pensare che sia l'unico reato connesso a tale operazione. Le biciclette si rubano e rivendono nella zona universitaria, vicino alle stazioni ferroviarie, lungo i depositi, ma non solo. Le autorità giudiziarie cercano di rimuovere il fenomeno alla fonte, non cercano i ladri ma i ricettatori. Veri e propri covi di smistamento, riparazione e rivendita di biciclette che alimentano un mercato locale consistente, secondo i dati raccolti dalle segnalazioni e dalle denunce effettuate da cittadini bolognesi, non solo di furto ma anche di avvistamenti. Sono purtroppo ancora tante le persone che comprano mezzi sottostimati e spesso rubati e dunque proporzionati i venditori che soddisfano la domanda.

Il dramma sembra poi essere il grado di consapevolezza e intervento che i cittadini mostrano su questa circostanza di reato. La ricettazione è sotto gli occhi di tutti e considerata un reato minore, per alcuni non punibile.

Il furto, visto nelle sue aggravanti violente, è considerato un reato scomodo che pochi commetterebbero. La ricettazione è un reato, ma tutti continuano a commetterlo.

In tema di delitti contro il patrimonio, in particolar modo in ambito di furto di biciclette, non si può prescindere da una breve trattazione della disciplina della ricettazione ex art 648 c.p. e dell'incauto acquisto ex art. 712 c.p.

Ai sensi dell'art 648 c.p. :

fuori dei casi di concorso nel reato, chi, al fine di procurare a sé o ad altri un profitto, acquista, riceve od occulta denaro o cose provenienti da un qualsiasi delitto, o comunque si intromette nel farle acquistare, ricevere od occultare, è punito con la reclusione da due ad otto anni e con la multa da euro 516 a euro10.329.(...) la pena è della reclusione sino a sei anni e della multa

sino a €516, se il fatto è di particolare tenuità (...).

Ai sensi dell'art. 712 c.p. :

chiunque, senza averne prima accertata la legittima provenienza, acquista o riceve a qualsiasi titolo cose, che per la loro qualità o per la condizione di chi le offre o per la entità del prezzo, si abbia motivo di sospettare che prevengano da reato, è punito con l'arresto fino a sei mesi o con l'ammenda non inferiore a euro 10.

Si tratta di fattispecie assai rilevanti nella lotta contro il furto poiché sono finalizzate a sanzionare penalmente (in caso di ricettazione con pene assai elevato) la condotta di chi acquisti o riceva merce proveniente da altro delitto. Il legislatore vuole colpire l'atteggiamento egoistico del consociato il quale, per ottenere un vantaggio patrimoniale (acquisto di una bicicletta a prezzo residuo), si disinteressa delle conseguenze negative che la sua condotta (compravendita di merce rubata) riversa sulla collettività.

In termini giuridici la ricettazione e l'incauto acquisto costituiscono rispettivamente un reato (ricettazione) e una contravvenzione (incauto acquisto) cosiddetti *plurioffensivi* poiché tutelano due beni giuridici diversi: il patrimonio e l'amministrazione della giustizia.

Posto che le condotte contemplate dalle norme sono le medesime, il criterio distintivo tra le due fattispecie risiede nell'elemento soggettivo riguardo la consapevolezza dell'illecita provenienza della merce: in caso di dolo (sia pure eventuale⁵⁸⁴) vi sarà ricettazione, in caso di colpa incauto acquisto. Si tratta di una linea di demarcazione assai dibattuta in giurisprudenza ma ritenuta doverosa in vista delle diverse conseguenze penali che derivano dall'integrazione dell'una o dell'altra fattispecie (si pensi che la ricettazione è punita con la pena minima di due anni di reclusione, mentre l'incauto acquisto con l'arresto massimo sino a sei

584 Il *dolo eventuale* è una particolare forma di manifestazione del dolo riscontrabile quando il risultato della condotta non è voluto in via diretta come conseguenza della propria azione od omissione ma come una delle sue possibili conseguenze. In particolare l'evento illecito non costituisce l'obiettivo che persegue l'autore, ma viene previsto come conseguenza possibile della condotta posta in essere. Cfr. Avv. L. Viola, *Dolo eventuale e colpa cosciente*, <<http://www.overlex.com>>, (ultima cons. 18.10.2015).

mesi).

La questione è stata risolta dalle Sezioni Unite della Corte di Cassazione in una recente pronuncia secondo cui l'incauto acquisto ex art 712 c.p. :

configura una fattispecie strutturalmente colposa, inidonea come tale ad attrarre nella propria sfera applicativa le ipotesi in cui l'agente agisca invece con dolo (sia pure eventuale) che integrano il più grave delitto di ricettazione (...) dall'altra parte a integrare il dolo della ricettazione non è sufficiente un semplice sospetto in capo all'agente. Il dolo eventuale nella ricettazione presuppone la previa rappresentazione da parte del soggetto attivo del reato della possibilità della provenienza illecita della cosa acquistata, desumibile in base a circostanze oggettive inequivoche⁵⁸⁵.

Nonostante la pena assai elevata anche la ricettazione, certamente comminabile in caso di acquisto nelle pubbliche vie di biciclette rubate, non pare combattere efficacemente il fenomeno criminale del furto di biciclette costantemente in aumento. In questo caso le ragioni del fallimento sono da ricercarsi su un altro versante: l'ignoranza in capo al consociato medio della sussistenza della fattispecie. Su larga scala pochissimi ciclisti che si avvalgono del "mercato nero" delle biciclette rubate hanno piena cognizione del fatto che acquistandone una sarebbero passibili di ricettazione con il rischio di scontare minimo due anni di carcere. Si ricordi, infatti, che la ricettazione prevede la pena minima di due anni di reclusione, quindi in caso di mancata applicazione delle attenuanti la pena inflitta sarebbe pari o superiore a due anni con conseguente inapplicabilità della sospensione condizionale della pena. Con un semplice acquisto compiuto in leggerezza al fine di ottenere un mezzo a buon mercato, il cittadino rischia due anni di carcere a fronte del risparmio di poche decine di euro.

⁵⁸⁵ *Cass. Pen. SSUU* 12433/2010.

5.2.5 Il fallimento della funzione deterrente nella disciplina codicistica e la strada della sensibilizzazione preventiva

Tutto quanto osservato pone in evidenza un dato oggettivo: il fallimento della politica criminale di tipo convenzionale. Se per politica criminale si deve intendere la modalità di intervento del legislatore al fine di ottenere i migliori risultati nella lotta contro il crimine, è palese, dati empirici alla mano, che essa in riferimento al furto di biciclette abbia totalmente fallito: da un lato la pena ha notevolmente ridimensionato la propria funzione deterrente, dall'altro i consociati non collaborano con le autorità competenti, impedendo alle stesse di combattere con efficacia la lotta al furto.

Considerando la scarsa incidenza della pena e la crescente sfiducia nelle possibilità di debellione del fenomeno, l'unica strada percorribile è la prevenzione. Questo può significare la presa di coscienza da parte di Istituzioni pubbliche che emanano decreti e dispongono di maggiori confort di sicurezza, lo sviluppo di nuovi sistemi anti-furto o di monitoraggio del fenomeno e la nascita di strutture all'interno del tessuto urbano che garantiscano assistenza e tutela. A tutto questo si aggiunge la sensibilizzazione, componente sempre più rilevante se considerata la problematicità della politica criminale e l'influenza esercitata sui fattori che agevolano e determinano l'insorgenza del crimine.

I furti esistono perché ci sono i ladri ma anche perché c'è chi compra biciclette rubate. Per contrastare il furto delle biciclette occorre investire sulla ricerca di nuove tecnologie antifurto, ma prima ancora sulla prevenzione e sulla consapevolezza.

Lavorare sulla *deterrenza* significa:

- 1) marchiare le biciclette;
- 2) inserirle in un registro pubblico ufficiale, provinciale o nazionale⁵⁸⁶;
- 3) installare rastrelliere portabici "funzionali";

⁵⁸⁶Come si evince da uno studio condotto dal *Bici Sicura Competence Center (BSCC)*, conviene investire sulla deterrenza anche per l'alto rapporto valore merce rubata/valore merce recuperata.

- 4) utilizzare correttamente antifurto meccanici "realmente" sicuri;
- 5) prestare attenzione a dove e come si parcheggia la bici;
- 6) avere la "convinta" collaborazione dell'Amministrazione Pubblica e delle Forze dell'Ordine.

Alla *deterrenza* si aggiunge poi la *consapevolezza*, uno strumento fondamentale per alimentare comportamenti positivi nel contrasto al furto.

Il reato come ogni altra azione umana è il prodotto di una volontà, anche nei soggetti considerati normali scaturisce da predisposizioni interne influenzate da fattori esogeni di carattere sociale. “I fattori ambientali, sociali e personali sono, pertanto, essenziali nella determinazione del processo di socializzazione e di interiorizzazione delle norme giuridiche. Se questi ultimi portano ad atteggiamenti e comportamenti antigiuridici, la condotta dell'uomo risulta allora socialmente deviante. I migliori tentativi di spiegazione del reato sotto il profilo sociale ruotano tutti intorno alla comprensione di questo complesso fenomeno (...)”⁵⁸⁷.

Il vero cambiamento, che porterebbe ad un intoppo nella macchina della ricettazione, e dunque del furto, ha radici nella componente sociale. Piccoli accorgimenti che un cittadino anche non organizzato può e deve attuare, sostenuto da una cospicua politica di sensibilizzazione da parte delle Autorità Amministrative a cui spetta l'elaborazione di una buona politica sociale, elemento sempre più essenziale ai fini di un'efficiente politica criminale. Per ottenere questo risultato si rende quindi necessaria una maggiore informazione ed un attento approfondimento sul fenomeno, avente ad oggetto non solo le condotte anti-giuridiche con le relative conseguenze penali, ma anche le ragioni che stanno alla base delle stesse.

La sensibilizzazione civica aiuta a lenire la percezione di disagio e scatena una volontà partecipativa fondamentale nella diminuzione delle pratiche legate al furto di biciclette.

⁵⁸⁷ V. Musacchio, *Le politiche sociali come strumento di politica criminale nel terzo millennio*, <http://www.diritto.it/osservatori/scienze_criminali/dottrina/musacchio1.html>, 16 marzo 2002 (ultima cons. 20.10.2015).

5.3 La FIAB e uno sguardo globale

La *FIAB* (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) onlus è l'Associazione di Protezione Ambientale per la mobilità ciclistica aderente alla E.C.F.⁵⁸⁸ e alla Confederazione della Mobilità Dolce Co.Mo.Do.

La finalità principale della Federazione e delle Associazioni aderenti su scala nazionale è promuovere l'uso della bicicletta sia come mezzo di trasporto urbano sia come forma di turismo rispettoso dell'ambiente (cicloturismo).

La bicicletta sembra diventata la *conditio sine qua non* per presentare un quadro dei trasporti esaustivo in termini di misure anti-smog, possibilmente entro e secondo i termini previsti dalle Nazioni Unite e dal Vertice Internazionale sul Clima tenutosi a Parigi dal 30 novembre all'11 dicembre 2015, durante il quale 195 governi mondiali hanno discusso e poi sottoscritto una nuova intesa sul taglio delle emissioni e la riduzione del riscaldamento globale⁵⁸⁹.

Incentivare l'uso della bicicletta significa “fare una rivoluzione pacifica volta ad una transizione ecologica – dice il sindaco di Parigi, Anne Hidalgo – che dovrà mostrare ai Paesi ricchi ed a quelli poveri come essere sobri nella gestione delle risorse e delle energie rinnovabili”⁵⁹⁰. In termini concreti questo obiettivo si traduce con misure sbalorditive come per esempio l'incentivo di 0,25 centesimi erogato ai parigini per ogni km trascorso in bicicletta nel tragitto casa-lavoro. Il ministro dell'ecologia francese Ségolène Royal ha dichiarato che questa indennità, erogata dalle aziende in cambio di agevolazioni fiscali, dovrà aiutare il cittadino ad abbattere notevolmente i costi relativi agli spostamenti e le emissioni inquinanti. Anche l'Italia sceglie di incentivare il cambiamento e partecipa rappresentata dalla FIAB al progetto europeo “Bike2Work – smart choice for commuters”⁵⁹¹ che coinvolge altri 14 partner europei. L'obiettivo del progetto è

588European Cyclists Federation.

589Cfr. *195 countries adopt the first universal climate agreement*, in “United nations conference of climate change”, <<http://www.cop21.gouv.fr/en/195-countries-adopt-the-first-universal-climate-agreement/>>, 11 dicembre 2015 (ultima cons. 20.12.2015).

590Lione, *Vertice Mondiale sul Clima: arrivederci a Parigi*, in “Euronews”, <<http://it.euronews.com/2015/07/02/lione-vertice-mondiale-sul-clima-arrivederci-a-parigi/>>, 2 luglio 2015 (18.07.2015).

591<<http://www.bike2work-project.eu/en/>>.

quello di spostare quote di mobilità dall'auto alla bicicletta, con un programma di cambiamento della visione collettiva di lavoratori pendolari (e aziende) verso gli spostamenti quotidiani in bicicletta. Una campagna di comunicazione meno incisiva se paragonata alla misura fiscale francese ma altrettanto valida perché promotrice di notevoli ritorni in termini di salute e risparmio economico.

Parigi non è dunque l'unica città a riconoscere ufficialmente la bicicletta come mezzo di trasporto efficiente e da valorizzare, ma di sicuro sta tentando di aggiudicarsi l'appellativo di “capitale mondiale della bicicletta” che da tempo Lione e Siviglia si contendono. Il sindaco Anne Hidalgo propone di triplicare gli spostamenti ciclabili entro il 2020 in una città in cui, nonostante la presenza del sistema *Velib* sia forte e consolidata, si registra ancora solo il 5% di transiti in bicicletta, con una netta prevalenza dei mezzi di trasporto pubblico. Questo è probabilmente dovuto alla conformazione geografica svantaggiosa, che invece favorisce una città come Berlino dove ogni anno si vendono 3,8 milioni di veicoli a due ruote e i bambini delle scuole medie fanno lezioni di bicicletta durante l'orario di educazione fisica.

La Germania però sembra essere anche “la nazione delle biciclette rubate”, come ha rivelato il sito di assicurazioni Geld.de, che ha condotto un'indagine specializzata sul fenomeno. Il primo posto se lo aggiudica Berlino con 26.000 furti accertati nel 2014, circa 70 ogni giorno, seguono a ruota Amburgo con 13.500 furti e Colonia (8.000).⁵⁹²

Questi dati sono numericamente sconcertanti, ma lo sono ancor più se valutati in termini di perdita personale. Nonostante la mobilità ciclabile si stia rafforzando a livelli da record un virus latente e altamente nocivo sta divorando le fondamenta di questo pensiero globale. Il furto, come la mancanza di sicurezza per le strade, rappresenta un grande peso sul piano dei “contro” nel bilanciamento della scelta finale per un utente che sta approdando nella filosofia sostenibile. Per questo i Governi incentivano gli utilizzatori con altri mezzi, di natura fiscale o economica come nel caso francese, a volte anche di natura psicologica o comunicativa.

Hanno paura che, non riuscendo a garantire la piena sicurezza del mezzo, possano

⁵⁹²Berlino, *capitale della bicicletta rubata*, in “Il Mitte”, <<http://www.ilmitte.com/biciclette-rubate-berlino/>>, 25 giugno 2012 (ultima cons. 13.09.2015).

perdere la risposta dei cittadini e di conseguenza la possibilità di aiutare il sistema. Alcune realtà italiane, Bologna in primis, possiedono tutte le carte in regola per accettare la sfida e posizionarsi tra i protagonisti capofila di questa “rivoluzione a pedali”, garantendo il naturale e consono diffondersi della forma di spostamento possibile.

Lo statuto⁵⁹³ della Federazione Italiana Amici della Bicicletta si allinea perfettamente con le linee guida dei programmi europei, riportando il perseguimento delle seguenti attività senza scopo di lucro:

- valorizzare e tutelare l’ambiente urbano, extraurbano e naturale, rendendolo più fruibile e vivibile, tutelando la salute e la sicurezza pubblica e migliorando la qualità della vita;
- ridurre la congestione del traffico urbano e quindi i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico;
- combattere il riscaldamento globale, diminuendo l’emissione di CO2 e favorendo il risparmio energetico.

In vista di tale obiettivi la FIAB, riconosciuta dal Ministero dell’Ambiente quale associazione di protezione ambientale (art. 13 Legge n. 349/86), si serve del prezioso sostegno delle Associazioni aderenti su scala nazionale⁵⁹⁴ che nel territorio di competenza si impegnano a condurre attività volte a migliorare la qualità della vita cittadina e delle pratiche ciclistiche.

Purtroppo però, l’esempio della diatriba berlinese tra ladri e amanti della bicicletta rimane calzante anche per il nostro paese.

Tra le attività di respiro nazionale è particolarmente consolidata la campagna contro i furti di biciclette, azione che interessa nello specifico questa ricerca. Il furto infatti genera un danno all’utente in termini economici ma soprattutto psicologici, un danno molto impattante sulla propria sensibilità verso la mobilità dolce.

593Cfr. ultima modifica, assemblea straordinaria del 29 novembre 2009, <<http://fiab-onlus.it/bici/la-fiab/statuto-ed-organi-dirigenti/statuto-e-regolamenti/item/105-statuto.html>>.

594Tutte le regioni italiane ospitano almeno una delegazione FIAB, ad eccezione della Valle d’Aosta che rientra nella delegazione nord-ovest (Piemonte, Liguria e Valle d’Aosta). Le Associazioni aderenti sono attualmente 144, di cui 13 in Emilia Romagna. Cfr. <<http://fiab-onlus.it/bici/la-fiab/associazioni-aderenti/sedi-locali.html>>, (ultima cons. 24.08.2015).

La FIAB ne è consapevole e lo ha dimostrato considerevolmente dal novembre 2013 quando, dopo un lungo periodo di ricerche statistiche sui furti di biciclette, ha lanciato il 1°_Convegno Nazionale sul Furto di Biciclette, in occasione del 65° anniversario della prima proiezione del film di Vittorio De Sica *Ladri di Biciclette* (24 novembre 1948).

Per permettere un inquadramento più esaustivo della situazione, FIAB ha promosso un'indagine su tre fronti che ha coinvolto le prefetture, i capoluoghi di provincia e i cittadini stessi, portandone i risultati al convegno. I valori registrati dalle prefetture sono relativi solamente alle denunce effettuate, unico strumento in grado di monitorare numericamente il fenomeno. Il dato complessivo proveniente dalle 46 prefetture esaminate per un totale di 5.577.000 abitanti, rileva 13.736 denunce e cioè una media di una ogni 406 abitanti. Comuni e capoluoghi sono formati però anche dagli abitanti, risorsa basilare per ricevere la parte mancante del dato. I ciclisti, tramite questionari, rivelano infatti che le biciclette smarrite sono molte di più, che solo il 40% dei furti viene regolarmente denunciato e che il dato registrato dai prefetti (1 denuncia ogni 406 abitanti) si scontra con quello reale (1 furto ogni 150 abitanti).

"Come delegato ANCI sulle questioni riguardanti la mobilità voglio ringraziare FIAB per questa importante indagine che mette in luce quanto la costante crescita dei ciclisti metropolitani renda più che mai necessaria un'attenzione a livello nazionale sui furti di biciclette", ha dichiarato Pierfrancesco Maran, assessore del Comune di Milano e Delegato nazionale Anci per la Mobilità in occasione del Primo passo verso una azione coordinata di contrasto al fenomeno.⁵⁹⁵

La Federazione invita gli enti locali ad analizzare con accuratezza il fenomeno e a promuovere sistemi di marchiatura o registrazione elettronica, a risolvere l'emergenza rastrelliere, ad aumentare i sistemi di vigilanza, a procedere con campagne di informazione e sensibilizzazione che possano combattere il fenomeno.

⁵⁹⁵Cfr. FIAB, *Ladri di biciclette. Ieri, oggi. E domani? Risultati indagine sui prefetti*, <<http://fiab-onlus.it/bici/attivita/campagne-ed-interventi/lotta-al-furto/item/772-indagine-furti-bici.html>>, 19 novembre 2013 (ultima cons. 10.10.2015).

5.4 Start up e altri progetti contro il furto

Nel dibattito e sempre più vasto bacino di utenti che si applicano per contrastare il furto di biciclette, spesso a seguito di ripetuti episodi spiacevoli che coinvolgono direttamente i futuri promotori di progetti speciali, si toccano tutte le sfaccettature della prevenzione e della tutela. L'obiettivo comune è innalzare gli standard di qualità e sicurezza dei mezzi acquistati. C'è chi studia campagne di sensibilizzazione preventiva o di informazione, chi analizza i dati a livello statistico, chi pensa alla marchiatura di un codice associato al possedente, chi studia una bicicletta impossibile da rubare, chi introduce tecnologie antifurto controllate da app satellitari. C'è anche chi unisce strumenti e dati per creare un database di oggetti riconosciuti.

5.4.1 La marchiatura e il registro elettronico

È il caso del progetto “MiBiciSicura” sviluppato dalla Città metropolitana di Milano con il quale la Provincia istituisce il Registro provinciale delle biciclette. “MiBiciSicura” consente a qualunque cittadino di recarsi con il proprio mezzo presso una delle 22 Ciclo-Officine aderenti al progetto in Milano e Provincia, di marciare la propria bicicletta con un microchip elettronico e finalizzare l'iscrizione di tutti i dati nell'apposito registro.

A registrazione effettuata il ciclista verrà dotato di una tessera RFID associata al chip installato sulla bicicletta e potrà così accedere al registro via web per verificare il corretto inserimento dei propri dati.

Il sistema di marchiatura con chip RFID (Radio Frequency IDentification) rientra anche tra quelli annoverati dal Registro Italiano Bici (RIB), un'anagrafe pubblica nazionale riconosciuta ufficialmente dalle Forze dell'ordine, insieme al più consueto metodo di micro-punzonatura, al servizio *Easy Tag*⁵⁹⁶ e agli adesivi speciali. Registrare la propria bicicletta non impedisce il furto ma permette di ricondurre il veicolo al proprietario in caso di ritrovamento da parte del privato

⁵⁹⁶Cfr. <<http://www.easytag.it>>, (ultima cons. 12.09.2015).

cittadino o delle autorità. Il RIB consente a chiunque di accedere al database nazionale delle bici rubate o ritrovate, monitorando in qualsiasi momento le comunicazioni da parte Forze dell'ordine e le segnalazioni .

Registrare la propria bicicletta con metodi di marchiatura ed inserirla in appositi database provinciali o nazionali è sicuramente la strada giusta per contrastare il fenomeno e permettere una qualche *chance* a chi tenta il ritrovamento, ma è accertato che l'unico escamotage per tracciare la posizione del veicolo rimane il dispositivo GPS, che può essere utilizzato costantemente e senza soluzione di continuità.

5.4.2 *Sherlock*

In questa direzione si è mosso il team torinese di *Sherlock*⁵⁹⁷, costituito come società a giugno 2015, con una *start-up* nata per mettere a punto un antifurto GPS collegato ad una applicazione smartphone, che permette ai ciclisti di individuare con precisione le loro biciclette e di recuperarle in caso di furto. Sei specialisti, tra cui due dottorandi del Politecnico di Torino e un project manager esperto di *start-up*, hanno studiato un modulo allarme dotato di connessione internet (GSM/GPRS) che permette la localizzazione precisa fino a 5 metri. “Abbiamo vinto un bando finanziato dalla Comunità Europea destinato alle start-up innovative riguardanti la mobilità e le Smart cities, questo ci ha permesso di finanziare i primi dieci mesi di rodaggio e la prototipazione” afferma Nathalie Biolcati, membro del team esecutivo⁵⁹⁸.

Sherlock è un *chip* previsto per essere collocato nel manubrio della bicicletta. Una volta attivato il dispositivo, se la bici viene mossa oltre un certo raggio, l'utente riceve una notifica *push* sullo smartphone. A quel punto l'utente ha la possibilità di ignorare la segnalazione oppure di inoltrarla direttamente alla Polizia Municipale, che ha una sua piattaforma su cui visualizzare le denunce in tempo reale. Non solo, le forze dell'ordine sono in grado, grazie alla localizzazione satellitare, di

⁵⁹⁷Per le informazioni riportate si ringrazia Nathalie Biolcati, membro del team start-up Sherlock.

Intervistata dalla scrivente in data 29.10.2015.

⁵⁹⁸Intervistata dalla scrivente in data 29.10.2015.

individuare esattamente la posizione del mezzo rubato, fermo o in movimento. “Sherlock ha anche un allarme sonoro “on/off”, che può essere attivato a discrezione del proprietario”.

La possibilità di intervento tempestivo è il maggiore vantaggio offerto da Sherlock, considerando la pre-denuncia come uno strumento ancora non valido legalmente⁵⁹⁹.

Il progetto è stato presentato al Comune di Torino e al Comune di Bologna.

Giovedì 4 febbraio 2016 questa startup italiana è arrivata a Londra, direttamente alla Camera dei Comuni di Sua Maestà la regina Elisabetta d’Inghilterra⁶⁰⁰.

5.4.3 *Yerka bike*

Yerka Bike è uno speciale progetto introdotto sul mercato da tre studenti di ingegneria cileni che, dopo ripetuti furti perpetratesi e consapevoli dell’impatto emotivo della perdita, hanno studiato e messo a punto “la prima bicicletta al mondo impossibile da rubare”; *Yerka* ha bisogno solo di un palo come punto di appoggio.

Il suo telaio e alcune componenti essenziali vengono smontate dal possessore in pochi secondi, rendendo il furto di questo sistema arduo e poco conveniente.

La soluzione avanguardistica, collocata sulla piattaforma di crowdfunding “Indiegogo” per raccogliere finanziamenti internazionali, si basa infatti sulla possibilità di smontare il tubo obliquo del telaio al cui interno è riposto un sistema di bloccaggio, che una volta aperto è in grado di contenere e fissare il reggisella al palo. Chiusa la morsa, la bicicletta è sicura.

Per rubarla è necessario tagliare il tubo del telaio o il reggisella, altrimenti ci riserva la magra consolazione di una ruota. Ma anche a questo c’è una soluzione: il possessore del veicolo può facilmente rimuovere il sellino e i bulloni che

⁵⁹⁹La procedura di denuncia prevede che il derubato si rechi personalmente a fare denuncia di furto presso un Ufficio Denunce Giudiziario, mediante dichiarazione dettagliata in presenza di un pubblico ufficiale.

⁶⁰⁰Cfr. F. Assandri, *Sei amici che esportano l’app per combattere i ladri di biciclette*, in “La Stampa”, 30 gennaio 2016, <<http://www.lastampa.it/2016/01/30/italia/cronache/sei-amici-che-esportano-lapp-per-combattere-i-ladri-di-biciclette-pNJIVpQWGkkxPi7VJUNzpJ/pagina.html>> (ultima cons. 11.02.2016).

chiudono i mozzi anteriore e posteriore sono stati pensati a prova di ladro. Per allentarli e rimuovere la ruota è necessaria una chiave specifica in possesso solo degli *Yerka bikers*.

Il punto debole di un normale sistema anti-furto è proprio la scissione tra le componenti coinvolte: la bicicletta e il relativo blocco (catena, archetto o lucchetto). A questo difetto risponde *Yerka*, eliminando tale scissione tramite attribuzione alla bicicletta di una duplice funzione: mezzo di trasporto e sistema di custodia. Il pregio di questo progetto risiede proprio nella funzionalità a cui si accompagna per giunta una notevole componente estetica. Il raffinato e contemporaneo design di *Yerka* è un valore aggiunto che molti considerano ormai un *surplus* specie se adottato per un bene notevolmente esposto al furto. Il team di *Yerka* dimostra però che la durevolezza è possibile e l'affidabilità consente di azzardare investimenti più importanti.

La ricerca tecnologica non è soltanto una disciplina che risolve problemi pratici e migliora le prestazioni di un bene, può essere qualcosa che rende l'oggetto apprezzabile e degno di investimento. A *Yerka* non manca il profilo sperimentale, con alcune componenti realizzate tramite stampa 3D, e la tecnologia *bluetooth*, utile per bloccare il lucchetto attraverso una comoda *app smartphone*. Altrettanto degna di nota è l'*affordance*⁶⁰¹ generata da questa bicicletta: il semplice meccanismo di protezione, intuitivo e veloce, è in grado di rendere l'oggetto gradevole ed affidabile, punto di forza che permette al consumatore di valutare il proprio acquisto con maggiore consapevolezza. Inoltre *efficacia*, *efficienza* ed *estetica* portano ad una soddisfazione elevata e dunque ad una migliore propensione all'acquisto.

5.4.4 My Fido Bike

My Fido Bike è un sistema di allarme per le biciclette che si inserisce in un'ampia gamma di prodotti nati per garantire la sicurezza di oggetti, veicoli, motori fuori bordo e locali privati. Il team di *My Fido*, con sede a Puja in provincia di Udine, si

601Cfr. J. J. Gibson, *The ecological approach to visual perception*. Boston, Houghton Mifflin, 1979.

propone al mercato bolognese presentando per la prima volta un sistema antifurto per biciclette durante l'inaugurazione della velostazione *Dynamo* nel mese di settembre 2015.

Si tratta di un sistema di *telecontrollo* adattabile ad una catena con lucchetto, basato sul funzionamento di un circuito elettrico che, interrotto quando il cavo contenuto nella scocca viene reciso o fuso, scatena un allarme anti-furto.

Nel caso ci fosse un tentativo di manomissione del mezzo, verrebbero immediatamente attivate le procedure di allarme: una sirena, un sms “furto in corso” inviato al proprietario della bicicletta e *My Fido Pepper*, un diffusore di gas irritante al peperoncino.

Un passo avanti ed un'ulteriore garanzia di sicurezza che, con il crescente valore assunto dalla bicicletta nei centri urbani, potrebbe non essere più un lusso per soli veicoli a motore.

Gli allarmi vengono accesi tramite il telecomando presente nel kit in dotazione, inviando un segnale da telefono cellulare oppure tramite l'*app My Fido Bike* da installare su *smartphone* o *tablet*. Ecco fatto: “allarme inserito”.

In questo modo è possibile proteggere qualsiasi oggetto legato tramite una catena anche se non si tratta di un catenaccio comune, come precisa Francesco Fallica, System Administrator di *My Fido*, “stiamo parlando di un sistema anti-furto differente perché semplice da installare, auto-configurato, componibile, adattabile e facilmente gestibile”⁶⁰².

Il prodotto è stato lanciato sul mercato nel mese di giugno 2015, dopo una lunga fase di ricerca richiesta dalla complessità dei sistemi progettati; nasce per rispondere all'esigenza concreta di un rivenditore locale che, avendo subito ripetuti furti di biciclette da corsa con un danno economico molto elevato, fece richiesta di un sistema anti-furto più efficace. Il problema, spiega ancora Francesco Fallica, sta nella rapidità del furto e nella necessaria tempestività di intervento, “i furti veloci possono causare danni ingenti, in pochi minuti. Il nostro obiettivo era dunque l'efficienza in termini di tempo e risposte”⁶⁰³.

⁶⁰²Intervistato dalla scrivente il 13 ottobre 2015. Per approfondire cfr. < <https://www.my-fido.it>> , (ultima cons. 13.10.2015).

⁶⁰³*Ibid.*

My Fido Bike è stato adottato da alcuni rivenditori locali anche nella città di Bologna e si assicura la presenza sul territorio tramite punti vendita autorizzati del marchio.

I Comuni italiani, seguono attentamente le nuove direttive internazionali in tema di eco-sostenibilità, promuovono Associazioni e progetti con incentivi per favorire l'uso della bicicletta e, parallelamente, combattono con fervore la piaga del furto che ha ormai assunto dimensioni difficilmente controllabili. Data la scarsa efficacia delle misure punitive previste dal nostro ordinamento, si è sempre più convinti che la strada per arginare questo triste fenomeno sia la sensibilizzazione preventiva.

Quale sia la forma espressiva più adeguata ancora non è chiaro, certo è innegabile che la si stia cercando.

La proposta progettuale, descritta dettagliatamente nel secondo volume di questa tesi, intende denotare il valore collettivo della protesta trasformando la città di Bologna in un teatro espositivo, non solo di una problematica che affligge le sue componenti fisiche, ma anche di un corpus civile che mira a illuminarla e a sovvertirla.

BIBLIOGRAFIA

Libri

Alberati, P., 2009, *Fausto Coppi. Un uomo solo al comando*, Giunti, Firenze.

Ambrozy, L., a cura, 2011, *Ai Weiwei's Blog. Writings, Interviews and Digital Rants, 2006-2009*, MIT; trad.it., *Ai Weiwei. Il blog. Scritti, interviste, invettive, 2006-2009*, Johan&Levi Editore, Milano, 2011.

Augè M., 2008, *Éloge de la bicyclette*, Editions Payot & Rivages, Paris; trad.it., *Il bello della bicicletta*, Bollati Boringhieri, Torino, 2009.

Augè, M., 1992, *Non-lieux*, Seuil, Paris; trad.it., *Nonluoghi*, Elèuthera, Milano, 1993.

Bairo, L., 2009, *Bici ribelle – Percorsi di fantasia, resistenza e libertà*, Stampa Alternativa/Nuovi Equilibri, Roma.

Barilli, R., 2007, *Scienza della cultura e fenomenologia degli stili*, Bononia University Press, Bologna.

Bassano, G., 2012, *Il Destinante: considerazioni sul modello attanziale fra teoria narrativa e analisi del diritto*, Marsciani, F., *Seminario sui Fondamenti*, 1 marzo 2012.

Beha, O., 2014, *Un cuore in fuga*, Edizioni Piemme, Milano.

Bergonzi, P., Trifari, E., a cura, 2009, *Un secolo di passioni - Giro d'Italia 1909-2009*, Rizzoli, Milano.

Bernardi, W., 2013, *La filosofia va in bicicletta. Socrate, Pantani e altre fughe*, Ediciclo Editore, Portogruaro (VE).

Bertetto, P., a cura, 2002, *Introduzione alla storia del cinema*, UTET, Torino.

Bertrand, D., 2000, *Précis de sémiotique littéraire*, Édition Nathan HER, Paris; trad.it., *Basi di semiotica letteraria*, Meltemi, Roma, 2002.

Birolli, Z., a cura, 1971, *Umberto Boccioni. Gli scritti editi e inediti*, Feltrinelli, Milano.

Boccioni, U., 1917, *Dinamismo plastico*, Milano, Istituto editoriale italiano.

Boninsegna, F., 1990, *La bicicletta. Evoluzione – Meccanica – Accessori –*

- Manutenzione – Modelli*, Hoepli, Milano.
- Boschesi, B. P., 1988, *Olimpiadi: da Atene a Seul*, Editrice Piccoli, Milano.
- Burnham, D. H., 1909, *Plan of Chicago*, Chicago, Commercial Club, Chicago.
- Caligaris, L., Fava, S., Tomasello, C., a cura, 2005, *Manuale di meccanica*, Hoepli, Milano.
- Carlsson, C., 2002, *Critical Mass. Bicycling's defiant celebration*, AK Press, US; trad.it., *Critical Mass. L'uso sovversivo della bicicletta*, Feltrinelli, Milano, 2003.
- Casetti, F., 1986, *Dentro lo sguardo. Il film e il suo spettatore*, Bompiani, Milano.
- Castronovo, V., 2006, *Storia economica d'Italia. Dall'Ottocento ai giorni nostri*, Piccola Biblioteca Einaudi, Torino.
- Chebel, M., 1997, *Dizionario dei simboli islamici. La via dei simboli*, Edizioni Arkeios.
- Clark, S., 2012, *Universo*, Dedalo, Bari.
- Corrain, L., Valenti, M., a cura, 1991, *Leggere l'opera d'arte. Dal figurativo all'astratto*, Esculapio, Bologna.
- Corrain, L., a cura, 1999, *Leggere l'opera d'arte II. Dal figurativo all'astratto*, Esculapio, Bologna.
- Corrain, L., a cura, 2004, *Semiotiche della pittura. I classici. Le ricerche*, Meltemi, Roma.
- Corrain, L., a cura, 2014, *Della rappresentazione*, Mimesis, Roma.
- Culley, T.H., 2002, *The immortal class*, Random House USA Inc; trad.it., *Il messaggero. L'arte di andare in bicicletta & il caos della metropoli*, Garzanti, Milano, 2002.
- De Certeau, M., 1990, *L'invention du quotidien. Arts du faire*, Gallimard, Paris; trad. it., *L'invenzione del quotidiano*, Edizioni Lavoro, Roma, 2001.
- Deleuze, G., Guattari, F., 1980, *Mille plateaux, Capitalisme et schizophrénie*, Les Édition de Minuit; trad. it., *Mille piani – capitalismo e schizofrenia*, Castelvecchi Editore, 2010³.
- Dufour, C., Durry, J., 2002, *Piccola enciclopedia della bicicletta*, Rizzoli, Milano.

- Fabbri, P., Marrone, G., 2000, *Semiotica in nuce, Vol.1*, Meltemi, Roma.
- Fabbri, P., Marrone, G., 2001, *Semiotica in nuce, Vol. 2*, Meltemi, Roma.
- Facchinetti, P., 2004, *Gli anni ruggenti di Alfonsina Strada*, Ediciclo, Portogruaro (VE).
- Fattorino, E., 1981, *Piccolo elogio della bicicletta*, Excelsior, Milano.
- Ferrari, M.A., a cura, 2012, *Giovannino Guareschi. L'Italia in bicicletta*, Excelsior, Milano.
- Fischer, C. S., 1994, *Storia sociale del telefono. America in linea (1876-1940)*, UTET Università, Torino.
- Fiz, A., a cura, 2001, *L'Arte della bicicletta. Da Duchamp a Rauschenberg*, Catalogo della mostra, De Agostini Rizzoli Arte & Cultura, FAI, Fondo per l'ambiente italiano, Milano.
- Fontanille, J., 1989, *Les espace subjectives. Introduction à la sémiotique de l'observateur*, Hachette, Paris; trad.it. parz., *L'osservatore come soggetto enunciativo*, in Fabbri P., Marrone, G., 2001.
- Fontanille J., 2004, *Figure del corpo. Per una semiotica dell'impronta*, Meltemi, Roma.
- Foot, J., 2011, *Pedalare! A History of Italian Cycling*, RCS Libri, Milano; trad. it., *Pedalare! La grande avventura del ciclismo italiano*, Rizzoli, Milano, 2011.
- Franzinelli, M., 2013, *Il Giro d'Italia: Dai pionieri agli anni d'oro*, Feltrinelli editore, Milano.
- Giannantoni, F., Paolucci, I., 2010, *La bicicletta nella resistenza: storie partigiane*, Edizioni Arterigere, Varese.
- Giannitrapani, A., 2013, *Introduzione alla semiotica dello spazio*, Carocci editore, Roma.
- Gibson, J. J., 1979, *The ecological approach to visual perception*, Houghton Mifflin, Boston.
- Governi, G., 2014, *Gino Bartali. L'uomo d'acciaio che salvò l'Italia*, Reality Book.
- Graziani, L., Ragazzini V., a cura, 1932, *Bicyclula*, Zanichelli, Bologna.

- Greimas, A. J., 1966, *Sémantique structurale. Recherche de méthode*, Larousse, Paris; trad.it., *Semantica strutturale. Ricerca di metodo*, Meltemi, Roma, 2000.
- Greimas, A.J., 1970, *Du sens*, Seuil, Paris; trad.it., *Del senso*, Bompiani, Milano, 1974.
- Greimas, A.J., 1976, *Maupassant. La sémiotique du texte: exercices pratiques*, Seuil, Paris; trad. it., *Maupassant. Esercizi di semiotica del testo*, Centro Scientifico Editore, Torino, 1995.
- Greimas, A.J., 1976, *Sémiotique et sciences sociales*, Seuil, Paris; trad. it., *Semiotica e scienze sociali*, Centro Scientifico Editore, Torino, 1991.
- Greimas, A.J., Courtés, J., 1979, *Sémiotique. Dictionnaire raisonné de la théorie du langage*, Hachette, Paris; trad.it., *Semiotica, Dizionario ragionato della teoria del linguaggio*, Mondadori, Milano, 2007.
- Greimas, A.J., 1983, *Du sens II – Essais sémiotiques*, Seuil, Paris; trad.it., *Del senso 2. Narrativa, modalità, passioni*, Bompiani, Milano, 1985.
- Greimas, A.J., 1987, *I maestri della ricerca*, I seminario, trad.it., *Lezione*, Palermo, 27-30 aprile 1987.
- Greimas, A. J., 1995, *Miti e figure*, Esculapio, Bologna.
- Hachen, M., 2007, *Scienza della visione*, Apogeo, Milano.
- Hack, M., 2011, *La mia vita in bicicletta*, Ediciclo, Portogruaro (VE).
- Hammad, M., 2006, *Il Museo della Centrale Montemartini (Roma)*, Segnature, Meltemi, Roma.
- Illich, I., 1973, *Energie et équité*, Seuil, Paris; trad.it. *Elogio della bicicletta*, Bollati Boringhieri, Torino, 2006.
- Jarry, A., 2010a, *Acrobazie in bici*, Bollati Boringhieri, Torino.
- Jarry, A., 2010b, *Ciclismo patafisico*, Shake, Milano.
- Kalczynska, A., Scheiwiller, V., 1990, *Una bicicletta in mezzo ai libri. Giovanni Scheiwiller, libraio, editore, critico d'arte (1889-1965)*, Libri Scheiwiller, Milano.
- Landowski, E., Marrone, G., a cura, 2002, *La società degli oggetti. Problemi di interoggettività*, Meltemi, Roma.
- Lotman, J., Uspenskij, B., 1975, *Tipologia della cultura*, Bompiani, Milano.

- Lotman, J., 1979, *Introduzione alla semiotica del cinema*, Officina, Roma.
- Mancini, M., Inserra, I., a cura, 2008, *Robert Rauschenberg. Un ritratto*, Johan & Levi, Monza.
- Marani, D., 2010, *Germania in bicicletta*, Ediciclo, Portogruaro (VE).
- Marin, L., 2006, *Opacité de la peinture. Essais sur la représentation au Quattrocento*, Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris; trad.it., *Opacità della pittura. Saggi sulla rappresentazione nel Quattrocento*, La Casa Usher, Lucca, 2012.
- Marrone, G., 2001, *Corpi sociali*, Einaudi, Torino.
- Marrone, G., 2010, *L'invenzione del testo*, Laterza, Roma-Bari.
- Marsciani, F., Zinna, A., 1991, *Elementi di semiotica generativa*, Esculapio, Bologna.
- Marthaler, C., 2000, *L'insostenibile leggerezza della bicicletta*, Ediciclo, Portogruaro (VE).
- Martin, B., 2013, *Hanging Man. La vita, le opere e l'arresto di Ai Weiwei*, Il Saggiatore, Milano.
- McLuhan, M., 1967, *The Medium is the Message*, Random House; trad.it., *Il medium è il messaggio*, Feltrinelli, Milano.
- Mereghetti, P., 2008a, *Dizionario dei film, A-L*, Baldini Castoldi, Milano.
- Mereghetti, P., 2008b, *Dizionario dei film, M-Z*, Baldini Castoldi, Milano.
- Messina, M. G., Lamberti, M. M., a cura, 2006, *Metropolis. La città nell'immaginario delle avanguardie 1910-1920*, Catalogo della mostra, Edizioni GAM, Torino.
- Munari, B., 2014 (1a ed. 1964), *Il cerchio*, Corraini Edizioni, Mantova.
- Norman, D. A., 1980, *La caffettiera del masochista*, Giunti, Firenze.
- Obrist, H. U., 2012, *Ai Weiwei parla*, Il Saggiatore, Milano.
- Penn, R., 2010, *It's All About the Bike*, Particular Books; trad.it., *Ciò che conta è la bicicletta. La ricerca della felicità su due ruote*, Ponte alle grazie, Milano, 2011.

- Perelli, L., 2006, *Public Art. Arte, interazione e progetto urbano*, Franco Angeli, Milano.
- Placereani, G., Rosso, F., 2002, *Il gesto sonoro. Il cinema di Jacques Tati*, Milano.
- Poli, F., a cura, 2013, *Arte contemporanea*, Electa, Milano.
- Pozzato, M. P., 2001, *Semiotica del testo*, Carocci, Roma.
- Pozzo, G., Maccarana, A., 2010, *La macchina perfetta. Teoria, pratica e storie della bicicletta*, Milano, Il Saggiatore, Milano.
- Rauschenberg, R., 1959, *Sixteen Americans*, catalogo della mostra, Musuem of Modern Art, New York.
- Recalcati, M., 2007, *Il miracolo della forma: per un'estetica psicoanalitica*, Mondadori, Milano.
- Rondinella, G., "Masse" in *bicicletta. Una pratica sociale anomala e l'immaginario urbano dominato dall'automobile. Esperienze di Critical Mass a Milano*, tesi di laurea, Università IUAV di Venezia, Facoltà di Pianificazione del Territorio, Corso di laurea in Scienze della Pianificazione Urbanistica e Territoriale, a.a. 2003-04, rel. M. R. Vittadini.
- Rosati, M., Santambrogio A., a cura, 2002, *Émile Durkheim: contributi ad una rilettura critica*, Meltemi, Roma.
- Rovati, F., 2015, *L'arte del primo Novecento*, Einaudi, Torino.
- Salaris, C., 2009, *Futurismo. L'avanguardia delle avanguardie*, Giunti editore, Milano.
- Sidwells, C., 2004, *Il manuale completo della bicicletta*, Mondadori Electa, Milano.
- Sironi, R., 2015, *La macchina del tempo non ha il motore!*, Cavinato Editore, Brescia.
- Spagnoli, L., 2012, *Storia dell'urbanistica moderna. Vol. 2. Dall'età della borghesia alla globalizzazione (1815-2010)*, Zanichelli, Bologna.
- Tronchet, D., 2014, *Piccolo trattato di ciclosofia. Il mondo visto dal sellino*, Il Saggiatore, Milano.
- Turrini, L., 2009, *Bartali: l'uomo che salvò l'Italia pedalando*, supplemento per

“Il Giornale”, Milano.

Turrini, L., 2013, *Il Pirata e il Cowboy. Pantani e Armstrong. Le storie maledette*, Imprimatur editore, Reggio Emilia.

Van Gennep, A., 1909, *Les rites de passage*, Nourry, Paris; trad.it., *I riti di passaggio*, Boringhieri, Torino, 1981.

Vitta, M., 2001, *Il progetto della bellezza. Il design fra arte e tecnica, 1851-2001*, Einaudi, Torino.

Wildman, E., 2008, *Famous Leaders of Industry*, Neilson Press, Covina (CA).

Zamboni, S., 2009, *Rivoluzione bici: la mappa del nuovo ciclismo urbano*, Edizioni Ambiente, Milano.

Zheutlin, P., 2011, *Il giro del mondo in bicicletta. La straordinaria avventura di una donna alla conquista della libertà*, Elliot, Milano.

Saggi e raccolte

Corato, N., 2011, “*Acrobazie ed evoluzioni della mente in bici*”, in L. Parolin, a cura, *Pedalo dunque sono. Pensieri e filosofia su due ruote*, Ediciclo, Portogruaro (VE), 2011.

Fabbri, P., “Profanazioni”, in N. Dusi, G. Marrone, a cura, *Destini del sacro*, Meltemi, Roma, 2008.

Greimas, A.J., 1984, “Semiotica figurativa e semiotica plastica”, in L. Corrain. M. Valenti, a cura, *Leggere l'opera d'arte. Dal figurativo all'astratto*, Bologna, Progetto Leonardo, 1991.

Gurisatti, G., 2011, “L'arte di essere felici in sella ad una bici”, in L. Parolin, a cura, *Pedalo dunque sono. Pensieri e filosofia su due ruote*, Ediciclo, Portogruaro (VE), 2011.

Hammad, M., 2008, “Dei percorsi: tra manifestazioni non verbali e metalinguaggio semiotico”, in G. Marrone, I. Pezzini, a cura, *Linguaggi della città. Senso e metropoli II: modelli e proposte d'analisi*, Meltemi, Roma, 2008.

Humbert, M., 1994, “Giochi linguistici e linguaggio in Duchamp: dalla ruota di bicicletta a *With my tongue in my cheek*”, in *Studi in Onore di Giulio Carlo Argan*, Scandiacchi, La Nuova Italia Editrice, Firenze, 1994.

La Cecla, F., 2006, “Per una critica delle automobili”, in I. Illich, *Energie et*

équité, Paris, Seuil, 1973; trad.it. *Elogio della bicicletta*, Torino, Bollati Boringhieri, 2006.

Mangano, D., 2008, “Città: istruzioni per l'uso. Testo urbano e segnali stradali”, in G. Marrone, I. Pezzini, a cura, *Linguaggi della città*, Meltemi, Roma, 2008.

Mascarello, C., 2011, “Tracce di un pensiero immaginifico”, in L. Parolin, a cura, *Pedalo dunque sono. Pensieri e filosofia su due ruote*, Ediciclo, Portogruaro (VE), 2011.

Mascarello, C., 2015, “Nomadi su due ruote”, Inedito concesso dall'autore.

Parolin, L., a cura, 2011, *Pedalo dunque sono. Pensieri e filosofia su due ruote*, Ediciclo, Portogruaro (VE).

Pascoli G., 1974, “La bicicletta”, in *Opere*, G. Contini, a cura, Mondadori, Milano, 1974.

Wellner, M., 2009, “Talk with Ai Weiwei”, in A. Weiwei, M. Siemons, a cura, *Ai Weiwei. So Sorry*, Catalogo della mostra, Munich, New York, Prestel, 2009.

Zilberberg, C., 1993, “Seuils, limites, valeurs”, in *On the Borderlines of Semiotics, Acta Semiotica Sennica II*, Oylä-Vuoksi, Imatra; trad.it., “Soglie, limiti, valori”, in P. Fabbri, G. Marrone, a cura, Fabbri, P., Marrone, G., *Semiotica in nuce, Vol. 2*, Meltemi, Roma, 2001.

Articoli da riviste

Anonimo, 1946, “La corsa del popolo nella sua fulgida giornata di passione”, *La Gazzetta dello Sport*, anno 50, n.151.

Bertrand, D., Bordron, J.F., 2008, “Bilan provisoire du séminaire «Espace et signification, I» (2008-2009)”, *Nouveaux Actes Sémiotique*, prépublications du séminaire, 2008-2009.

Cavicchioli, S., 1996, “Spazialità e semiotica: percorsi per una mappa”, *Versus*, 73-74, pp. 3-43.

Fiz, A., 2001, “Pedalando attraverso la storia dell'arte”, articolo di presentazione della mostra, concesso alla scrivente dal FAI - Fondo Ambiente Italiano in data 20.01.16.

Guarnieri, S., 1948, “Il romanzo italiano tra le due guerre”, *La Fiera Letteraria*, III, n.2.

Marrone, G., 2010, “Dieci testi per uno studio semiotico della città. Appunti, osservazioni, proposte”, *Versus*, 109-111.

Petrini, F., 2012, “La crisi energetica del 1973. Le multinazionali del petrolio e la fine dell’età dell’oro (nero)”, *Contemporanea*, 2012, n. 3, p. 445-471.

Phillips, P.C., 1989, “Temporality and Public Art, in Critical Issue in Public Art”, *Art Journal*, vol. 48, n. 4.

Schwarz, A., “Éros c'est la vie”, *I Maestri del Colore*, fascicolo n.249, Milano, Fabbri Editore, 1963-1967.

SITOGRAFIA

Articoli da riviste digitali

Andreoli, A., 2009, *Natale a Bologna*, in *Virtual Bologna*,
<http://www.virtualbologna.it/?item=Speciale8qinxxb2azv&lang=it>

Anonimo, 11 giugno 2005, “Sessant' anni da cannibale”, in *La gazzetta dello sport*, Archivio storico,
http://archiviostorico.gazzetta.it/2005/giugno/11/Sessant_anni_cannibale_sw_0_0_50611385.shtml.

Anonimo, 2 luglio 2015, “Lione, Vertice Mondiale sul Clima: arrivederci a Parigi”, in *Euronews*, <http://it.euronews.com/2015/07/02/lione-vertice-mondiale-sul-clima-arrivederci-a-parigi/>.

Anonimo, 25 giugno 2012, “Berlino, capitale della bicicletta rubata”, in *Il Mitte*,
<http://www.ilmitte.com/biciclette-rubate-berlino/>.

Anonimo, 25 maggio 2010, “Partigiane, la Resistenza taciuta”, in *Archivio Caltari*, <http://www.archiviocaltari.it/2010/04/25/partigiane-la-resistenza-taciuta/>.

Anonimo, 8 ottobre 2015, “Bike The Nobel”, in *Caterpillar*,
<http://caterpillar.blog.rai.it/bikethenobel/>.

Assandri, F., 30 gennaio 2016, “Sei amici che esportano l’app per combattere i ladri di biciclette”, in *La Stampa*,
<http://www.lastampa.it/2016/01/30/italia/cronache/sei-amici-che-esportano-lapp-per-combattere-i-ladri-di-biciclette-pNJIVpQWGkkxPi7VJUNzpJ/pagina.html>.

Bracker, A., 19 settembre 2015, “Ai Weiwei. Introduction to the Exhibition”, in *Royal Academy of Arts*, https://royal-academy-production-asset.s3.amazonaws.com/uploads/00adeea4-2828-421c-9c9e-1a935b01ca0b/AWeiwei_final_lowres.pdf.

Cop21, dicembre 2015, “195 countries adopt the first universal climate agreement”, in *United nations conference of climate change*, <http://www.cop21.gouv.fr/en/195-countries-adopt-the-first-universal-climate-agreement/>.

Crevar, A., 10 giugno 2015, “36 hours in Zagreb, Croatia”, in *The New York Times*, http://www.nytimes.com/2015/06/14/travel/what-to-do-in-36-hours-in-zagreb-croatia.html?_r=2.

D’Elisiis, T., 5 novembre 2012, “I presupposti richiesti per l’applicazione dell’attenuante prevista dall’art. 62, co I, n. 4 c.p.”, in *Diritto.it*, <http://www.diritto.it..>

FIAB, 19 novembre 2013, “Ladri di biciclette. Ieri, oggi. E domani? Risultati indagine sui prefetti”, in *Fiab Onlus*, <http://fiab-onlus.it/bici/attivita/campagne-ed-interventi/lotta-al-furto/item/772-indagine-furti-bici.html>.

FIAB, 2013, “Il quadro delle denunce”, in *Fiab Onlus*, <http://fiab-onlus.it/download/03-Tabella-Fiab-Prefetti.pdf>.

Howell, P., 23 agosto 2012, “Premiun Rush review: Hell on wheels”, in *The Star*, <http://www.thestar.com>.

Musacchio, V., 16 marzo 2002, “Le politiche sociali come strumento di politica criminale nel terzo millennio”, in *Diritto.it*, http://www.diritto.it/osservatori/scienze_criminali/dottrina/musacchio1.html.

Olivieri, G., 7 settembre 2015, “La campagna virale contro il commercio illegale delle due ruote si diffonde sulle bacheche, anche virtuali”, in *Bologna Repubblica*, http://bologna.repubblica.it/cronaca/2015/09/07/news/bici_rubate-122364215/.

Pacoda, P., 29 dicembre 2009, “Dopo l'albero della piazza illumino la Scala. Il light designer Mario Nanni”, in *Il Resto del Carlino*, http://redigo.viabizzuno.com/projects/v0inlinea/uploadedfiles/ececd3cff01bb6137f0578be5337a5f2_MD5_12_resto%20del%20carlino_241209.pdf.

Pagliacci, A., maggio 2011, “Il ragazzo con la bicicletta. Un film di Jean-Pierre e Luc Dardenne,” in *Cult frame*, <http://www.cultframe.com/2011/05/ragazzo-con-bicicletta-film-jean-pierre-luc-dardenne/>.

Perreault, J., 6 gennaio 2006, “Rauschenberg's combines”, in *Artopia*,

http://www.artsjournal.com/artopia/2006/01/rauschenbergs_combines.html.

Toro, G., 23 agosto 2012, “Review: 'Premium Rush' Sputters To The Finish Line”, in *Indiewire*, <http://blogs.indiewire.com/theplaylist/review-premium-rush-sputters-to-the-finish-line-20120823>.

Viola, L., 3 giugno 2005, “Dolo eventuale e colpa cosciente”, in *Overlex*, <http://www.overlex.com>.

Volpato, P., 2 dicembre 2015, “Germania, la prima 'autostrada' per bici”, in *Bikeitalia*, <http://www.bikeitalia.it/2015/12/02/germania-la-prima-autostrada-per-bici/>.

Siti web

<http://www.bicigeneratori.it> (ultima cons. 2.02.2016).

<http://www.tfam.museum/Exhibition> (ultima cons. 3.02.2016).

<http://www.ca-shin.com> (ultima cons. 2.02.2016).

<http://www.ilsole24ore.com/art/cultura/2010-11-06/weiwei-arresti-domiciliari-pechino-172303.shtml?uuid=AYb1NjhC> (ultima cons. 2.02.2016).

<http://www.galleriacontinua.com/exhibitions/exhibition/236> (ultima cons. 5.02.2016).

<http://www.lissongallery.com/exhibitions/genius-loci-spirit-of-place> (ultima cons. 05.02.2016).

<http://www.marionanni.com> (ultima cons. 20.01.2016).

<http://www.scotiabanknuitblanche.ca/2013-event/ai-weiwei.html> (ultima cons. 5.02.2016).

<http://www.socialstreet.it> (ultima cons. 18.10.2015).

<http://www.tetesdebois.it/progetti-in-corso/palco-a-pedali> (ultima cons. 18.12.2015).

<http://www.tfam.museum> (ultima cons. 18.02.2016).

<http://www.urbancenterbologna.it/mostra-permanente> (ultima cons. 8.01.2016).

<http://www.viabizzuno.com> (ultima cons. 2.02.2016).

<https://brokenships.com> (ultima cons. 3.02.2016).

<https://www.moma.org> (ultima cons. 11.01.2016).

<http://www.ubmbologna.it> (ultima cons. 3.02.2016).

<https://brokenships.com/en/visit> (ultima cons. 7.12.2015).

<http://laltrababele.it/bici/scatenati/> (ultima cons. 15.11.2015).

<http://www.bolognabikewatch.com> (ultima cons. 20.12.2015)

<http://www.studio-avvocato-penale.it> (ultima cons. 31.10.2015).

<http://www.bike2work-project.eu/en> (ultima cons. 7.12.2015).

<http://fiab-onlus.it/bici/la-fiab/associazioni-aderenti/sedi-locali.html> (ultima cons. 24.08.2015).

<http://www.easytag.it> (ultima cons. 12.09.2015).

<https://www.my-fido.it> (ultima cons. 13.10.2015).

<https://www.facebook.com/groups/bicirubateabologna/?fref=ts> (ultima cons. 20.12.2015).

FILMOGRAFIA

Alfonsina e la bici, Têtes de Bois, dir. A. Ferrente, con la partecipazione di Militant A (Assalti Frontali) e Margherita Hack, Album *Goodbike*, 2010.

Bikes vs Cars, dir. Fredrik Gertten, documentario, 2015.

Il Postino, dir. Michael Radford, interpreti M. Troisi, film, Medusa Film, Italia, 1994.

Il ragazzo con la bicicletta (Le Gamin au vélo), dir. Jean-Pierre e Luc Dardenne, interpreti Cécile de France, Thomas Doret, film, distr. Lucky Red, Francia, 2011.

Jour de fête, trad.it. *Giorno di festa*, dir. Jacques Tati, film, prod. Fred Orain per Cady Films, Francia, 1949.

La bicicletta verde (Wadjda), dir. Haifaa Al-Mansour, film, Arabia Saudita, distr. Academy Two, Germania, 2012.

La reine bicyclette. Histoire des Français à vélo, dir. Laurent Védrine, documentario, 2013.

Ladri di biciclette, dir. Vittorio De Sica, Film, distr. ENIC, 1948.

Premium Rush, trad. it. *Senza Freni*, dir. David Koepp, Film, prod. Pariah, USA, 2012.

The New Woman: Annie "Londonderry" Kopchovsky, dir. Gillian K. Willman, documentario, 2013.

Timelapse of Ai Weiwei's Forever Bicycles Build, Toronto, 2013, time-lapse video, You tube, <<https://www.youtube.com/watch?v=5Rj3x7vKU4Y>> (ultima cons. 3.01.2016).

Totò al giro d'Italia, dir. Mario Mattoli, interpreti Antonio de Curtis, Isa Barzizza, Fausto Coppi, Gino Bartali, Peg Produzioni film, Italia, 1948.

Voglio una ruota, dir. Antonella Bianco, documentario, 2015.

MOSTRE ED ESPOSIZIONI

Arte della bicicletta. Da Duchamp a Rauschenberg, a cura di A. Fitz, allestimento Gae Aulenti, FAI con De Agostini Rizzoli Arte & Cultura, Villa menafoglio litta Panza, Varese, Biumo Superiore, 12 Maggio - 16 Settembre 2001.

Arte su due ruote: la macchina del tempo non ha motore!, a cura di R. Sironi, Associazione culturale "Un artista in bicicletta", Spazio Seicento, Milano, 18-28 giugno 2015.

Berlin 192010, a cura di L. Vitone, Galleria de' Foscherari, Bologna, 31 ottobre 2015- 19 febbraio 2016.

Ciclismo, Cubo-Futurismo e la Quarta Dimensione. 'Al velodromo' di Jean Metzinger, a cura di E. Weddingen, Collezione Peggy Guggenheim, Venezia, 9 giugno - 16 settembre 2012.

Michelangelo Pistoletto. Divisione e moltiplicazione dello specchio - L'arte assume la religione", Galleria Giorgio Persano, Torino, 1978.

INTERVISTE

Avv. Edoardo Stefani, Foro Giudiziario di Torino. Intervistato dalla scrivente in data 20.09.2015.

Chiara Mascarello, Phd presso Università degli studi di Padova, Dip. di Filosofia. Intervistata dalla scrivente in data 14.09.2015.

Francesca Lenzi, presidente coop. Le Ali. Intervistata dalla scrivente in data 29.01.2016.

Francesco Fallica, System Administrator My Fido. Intervistato dalla scrivente in data 13.10.2015.

Nathalie Biolcati, membro del team start-up Sherlock. Intervistata dalla scrivente in data 29.10.2015.

Roberto Sironi, artista, musicista e scrittore. Intervistato dalla scrivente in data 2.09.2015.

Simona Larghetti, presidente Associazione Salvaiciclisti Bologna e Consulta Comunale della Bicietta, project manager Dynamo Velostazione. Intervistata dalla scrivente in data 15.09.2015.

Stefano Berti, Ispettore della Polizia Ferroviaria di Bologna. Intervistato dalla scrivente in data 2.09.2015.



Fig. 1 - Roberto Sironi, *Metropoli del futuro*, 2012, tecnica mista su cartocino, Collezione privata, Milano.



Fig. 2 - Roberto Sironi, *Il politico*, 2013, tecnica mista su cartocino, Collezione privata, Milano.



Fig. 3 - Roberto Sironi, *Ciclisti tra le nuvole*, 2013, tecnica mista su cartocino, Collezione privata, Milano.



Fig. 4 - Roberto Sironi, *Classica d'autunno*, 2012, tecnica mista su tela, Collezione privata, Milano.



Fig. 5 - Roberto Sironi, *Cycling and swing*, 2012, tecnica mista su cartocino, Collezione privata, Milano.



Fig. 6 - Roberto Sironi, *Gentlemen in bicicletta*, 2012, tecnica mista su tela, Collezione privata, Milano.



Fig. 7 - Roberto Sironi, *Gregari in fuga*, 2013, tecnica mista su cartocino, Collezione privata, Milano.



Fig. 8 - Marcel Duchamp, *Ruota di bicicletta*, 1913-1964, ready made, altezza cm. 126,5, Galleria Nazionale d'Arte Moderna, Roma, donazione Arturo Schwarz.



Fig. 9 - Martin Puryer, *Desire*, 1981, pine, red cedar, poplar, Sitka spruce, 16' x 32', FAI Fondo per l'Ambiente Italiano, Villa Menafoglio Litta Panza, Varese, Collezione Panza.



Fig. 10 - Giacomo Balla, *Velocità astratta + rumore*, 1913–14, Olio su tavola, 54,5 x 76,5 cm compresa la cornice dipinta dall'artista, Collezione Peggy Guggenheim, Venezia.



Fig. 11 - Umberto Boccioni, *Dinamismo di un ciclista*, 1913, olio su tela, cm. 70 x 95, Collezione Peggy Guggenheim (deposito collezione Mattioli), Venezia.



Fig. 12 - Gerardo Dottori, *Ciclista*, 1916, acquerello su carta, cm. 29x44, Collezione privata, Milano.



Fig. 13 - Mario Sironi, *Il ciclista*, 1916-17, olio su tela, cm. 96 x 71, Collezione privata, Bergamo.



Fig. 14 - Fortunato Depero, *Ciclisti*, 1922, Olio su tela, 54,5 x 76,5 cm, collezione privata.

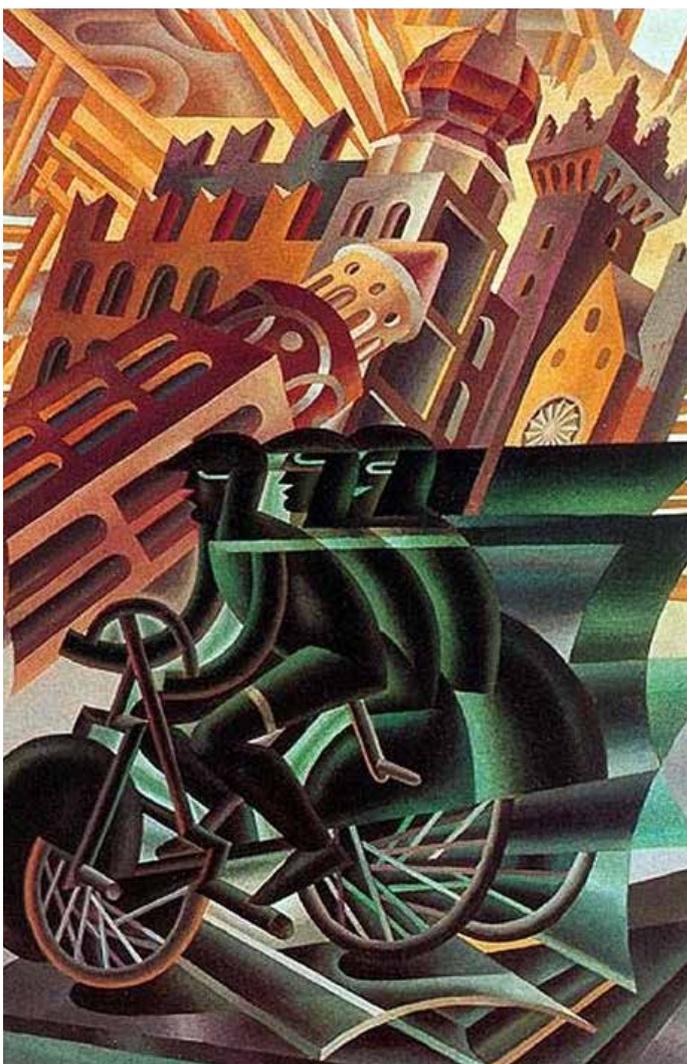


Fig. 15 - Fortunato Depero, *Chiroterro metropolitano (Ciclista attraverso la città)*, 1945, Olio su tavola, cm. 108,5 x 73, Museo d'Arte Moderna e Contemporanea di Trento e Rovereto, Trento.

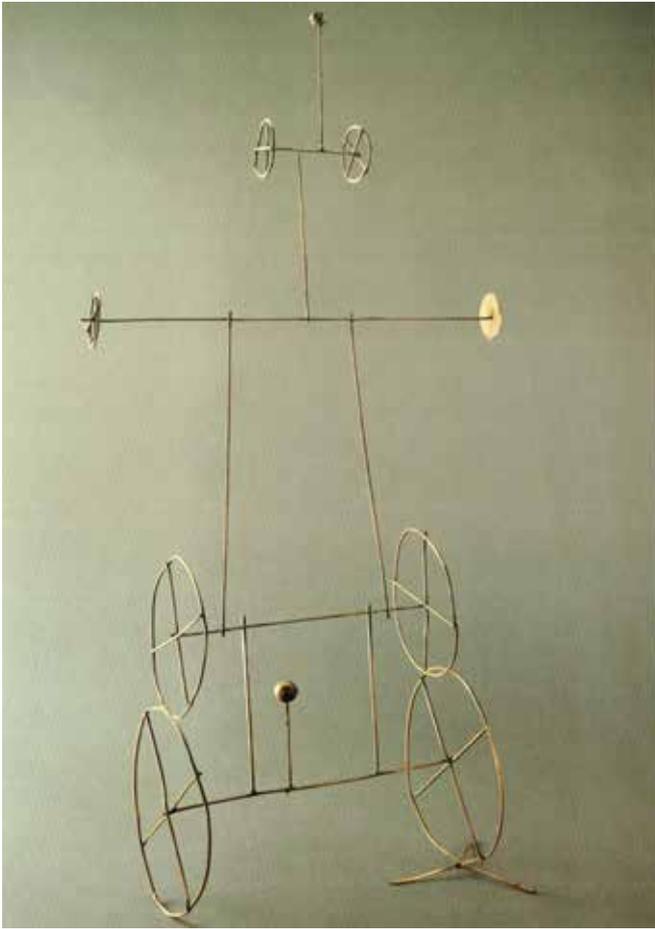


Fig. 16 - Fausto Melotti, *Omaggio a Scheiwiller*, 1962, fili d'ottone, cm. 103 x 50 x 20, Collezione privata, Milano.



Fig. 17 - Cèsar, *Compressione*, 1970, compressione di bicicletta, cm. 50 x 60 x 60, Collezione privata Courtesy Galleria Tega, Milano.



Fig. 18 - Michelangelo Pistoletto, *Struttura dello specchio*, 1978-80, bicicletta, specchio, tela, cm. 218 x 273, Collezione Marcello Levi, Torino.



Fig. 19 - Arman, *Omaggio a Ladri di biciclette*, 1979, accumulazione di biciclette, cm. 300 x 300 x 100, Courtesy Fondazione Mudima, Milano.



Fig. 20 - Robert Rauschenberg, *Bicycloid VII*, 1992, bicicletta con luce al neon su base in alluminio specchiante, cm. 150 x 188 x 53,3, Courtesy Galleria Jamileh Weber, Zurigo.



Fig. 21 - Robert Rauschenberg, *Riding Bikes*, 1998, Fluorescent tubes on bicycles on metal stands, cm. 185.4 x 208.3 x 66, Daimler Art Collection, Berlino.



Fig. 22/22b/22c - F. Lenzi, M. Nanni, *Eco-Tree*, 2009, Albero di Natale alimentato a pedali, Bologna.



Fig. 23/23b - Ai Weiwei, *Forever Bicycles*, 2011, 1000 biciclette, in "Ai Weiwei Absent," 29 ottobre 2011 - 29 gennaio 2012, Taipei Fine Arts Museum.



Fig. 24 - Ai Weiwei, *Stacked*, 2013, 760 biciclette, 27 ottobre 2012 - 16 Febbraio 2013 , Galleria Continua, San Gimignano.

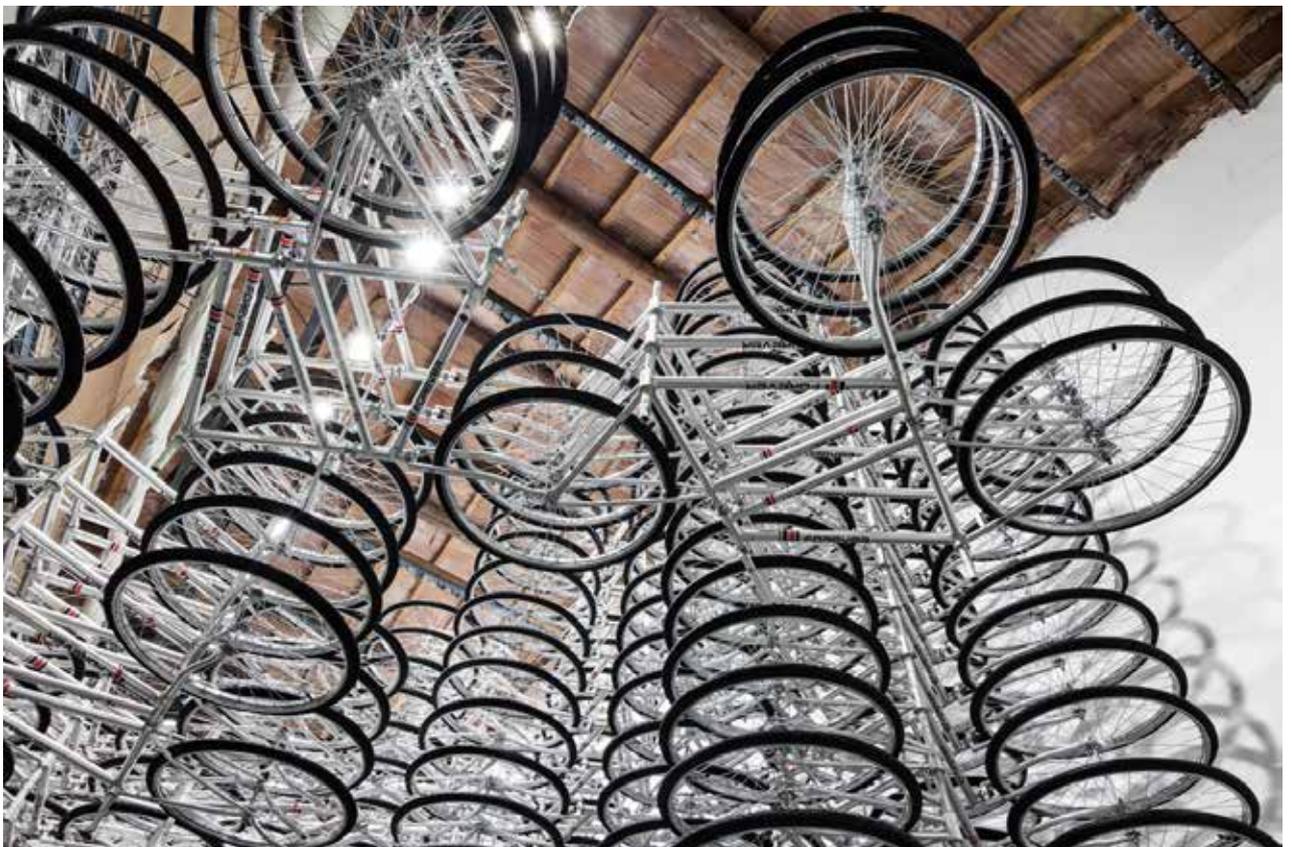


Fig. 24b - Ai Weiwei, *Stacked* (vista dal basso).



Fig. 25 - Ai Weiwei, *Forever Bicycles*, 2013, 3144 interconnected bicycles, Toronto.



Fig. 25b - Ai Weiwei, *Forever Bicycles* (particolare).

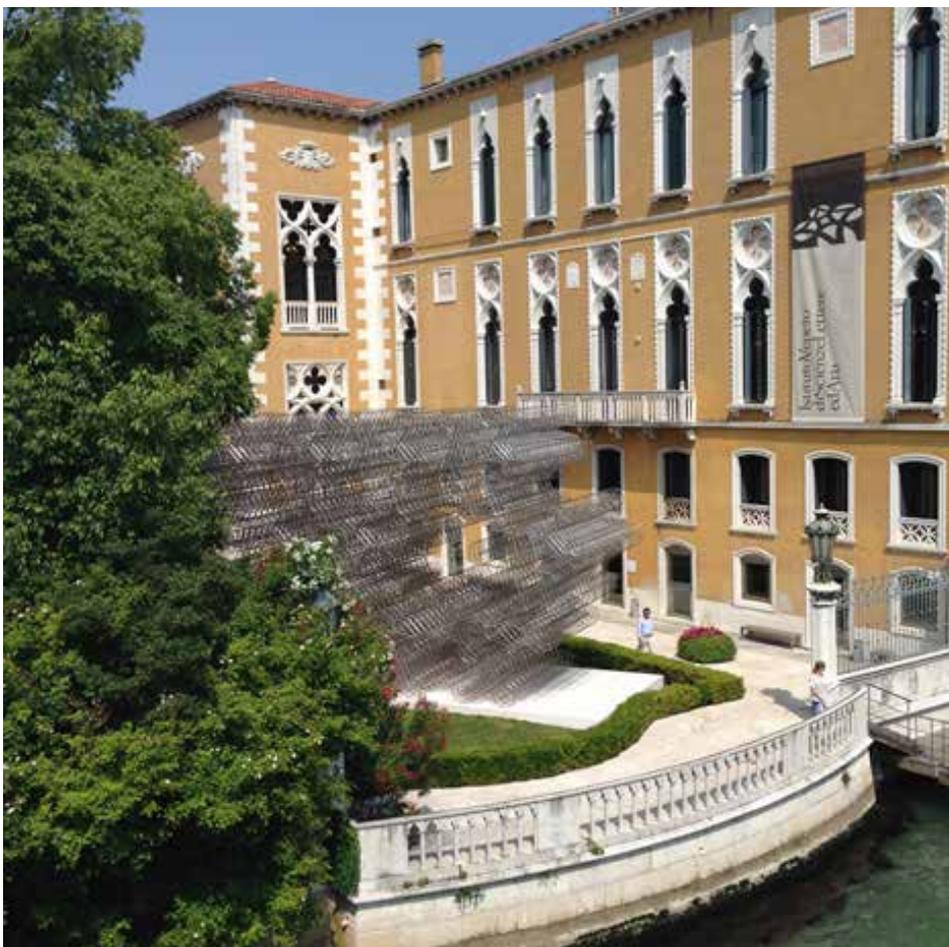


Fig. 26/26b - Ai Weiwei, *Forever bicycle*, 2014, 1179 bicycles, cm. 728.6 x 1603.8 x 397.9, Palazzo Franchetti, Venezia.



Fig. 27 - *A bicycle*, 1990 – 2001, Zagreb, Croatia.

This is an exhibit from a past-life relationship. One of the things I never took with me. (I hope the rest ended up in Caritas, like I asked.)

The person I was with after this relationship considered my wish incredibly stupid, went to my ex's and took the bike back. When I ended this other relationship, I left on a scorching summer day. I thought that going on foot or taking a tram would be unbelievably dumb. So I got on the bike... Anyway, it's great to have a means of transport out of a relationship.

(donor's message)



Fig. 28 - *Very old red racing bike 16 years*, Ittterbeek, Belgium.

He left it there ... for me,
That rickety road racer.
He had bought himself a
new bike,
And there was no room in
his 'new life' for the old
one...

I looked it over,
Tried it out,
Bought special clipless
shoes
And raced it round Pajot-
tenland to chase away the
blues
Last week I bought a new
one, thinking what the
heck,
A carefree singleton like
me has no use for that old
wreck.

(donor's message)



Fig. 29 - *Ladri di biciclette*, dir. Vittorio De Sica, Film, distr. ENIC, 1948.



Fig. 30 - *Totò al giro d'Italia*, dir. Mario Mattoli, interpreti Antonio de Curtis, Isa Barzizza, Fausto Coppi, Gino Bartali, Peg Produzioni film, Italia, 1948.



Fig. 31 - *Il ragazzo con la bicicletta*, dir. Jean-Pierre e Luc Dardenne, interpreti Cécile de France, Thomas Doret, film, distr. Lucky Red, Francia, 2011.



Fig. 32 - *La bicicletta verde*, dir. Haifaa Al-Mansour, film, Arabia Saudita, distr. Academy Two, Germania, 2012.



Fig. 33 - *Il Postino*, dir. Michael Radford, interpreti M. Troisi, film, Medusa Film, Italia, 1994.



Fig. 34 - *Giorno di festa*, dir. Jacques Tati, film, prod. Fred Orain per Cady Films, Francia, 1949.



Fig. 35 - *Senza Freni*, dir. David Koepp, Film, prod. Pariah, USA, 2012.

ALMA MATER STUDIORUM — UNIVERSITÀ DI BOLOGNA
SCUOLA DI LETTERE E BENI CULTURALI

Corso di Laurea Magistrale in
ARTI VISIVE

vol. I
IL LEGAME TRA UOMO E BICICLETTA
Significati e testimonianze

vol. II
IL LEGAME INTERROTTO
Proposta progettuale “Ladri in guanti gialli”

Tesi di Laurea Magistrale in
STORIA DELL'URBANISTICA IN ETÀ CONTEMPORANEA

RELATORE:
Prof.ssa Ines Tolic

PRESENTATA DA:
Giulia Caffaro

CORRELATORE:
Prof.ssa Lucia Corrain

III SESSIONE
ANNO ACCADEMICO 2014-2015

VOL. II

IL LEGAME INTERROTTO

Proposta progettuale “Ladri in guanti gialli”

INDICE

1. Analisi meta-progettuale

1.1 Il problema del furto e della ricettazione di biciclette a Bologna	p. 4
<i>1.1.2 Analisi quantistica e geografica locale</i>	p. 4
1.2 Iniziative in atto a livello locale	p. 10
<i>1.2.1 Il Comune e le autorità amministrative</i>	p. 11
<i>1.2.2 Le Associazioni e i progetti contro il furto</i>	p. 15
<i>1.2.3 La velostazione Dynamo</i>	p. 20
<i>1.2.4 Il registro bici-rubate di Bologna</i>	p. 23
1.3 La strada della sensibilizzazione preventiva	p. 23

2. *Ladri in guanti gialli*: descrizione del progetto

3. *Ladri in guanti gialli*: planning attività e rete progettuale

4. *Ladri in guanti gialli*: studio del logo

CAPITOLO I

ANALISI META-PROGETTUALE

Prima di procedere con la descrizione dettagliata del progetto “Ladri in guanti gialli”, presentato al bando rivolto alle Libere Forme Associative emesso dal Comune di Bologna – Settore Mobilità e Infrastrutture per l'anno 2015/2016, è necessario riassumere la fase analitica del meta-progetto, ovvero la componente istruttoria della proposta (raccolta dei dati e analisi del contesto).

Nello specifico procediamo con lo studio del contesto ambientale e sociale in cui prende corpo il fenomeno dei furti di biciclette, individuando dinamiche, elementi percettivi e comportamenti abituali connessi. Una volta mappato il territorio, si prosegue individuando e articolando un linguaggio artistico adeguato che possa coinvolgere i cittadini e svolgere un'azione deterrente nei riguardi della problematica in questione. All'interno di tale fase si analizza soprattutto il target a cui indirizzare la proposta di sensibilizzazione culturale e gli obiettivi finali del progetto.

La fase concettuale, preceduta da un'opportuna ricerca sulle tipologie di interventi affini per tematica e linguaggi, verrà analizzata maggiormente nel progetto allegato, scritto e strutturato secondo le linee guida indicate dal Settore Mobilità Sostenibile del Comune di Bologna.

1.1 Il problema del furto e della ricettazione di biciclette a Bologna

La città di Bologna si presenta allo stato attuale come un modello di *Smart City* italiana, intraprendente, costantemente attiva sul piano artistico-culturale e sensibile alle problematiche che vengono segnalate dalle sue componenti sociali. Le caratteristiche morfologiche e la dimensione urbana favoriscono una mobilità che guarda soprattutto alla sostenibilità e al benessere, puntando su aree pedonali diffuse e sulla promozione della bicicletta come mezzo alternativo per uno spostamento agevole nelle vie del centro storico e dei territori limitrofi.

La maggior parte dei cittadini possiede una bicicletta ma, più o meno fidelizzati, tutti i bolognesi vogliono tutelare il loro mezzo e la loro scelta di vita. Purtroppo questo desiderio viene quotidianamente infranto dall'incombente minaccia del furto. In alcune zone più di altre, ogni giorno vengono rubate e rivendute centinaia di biciclette. I privati, gli assessori comunali e le associazioni attive contro questo fenomeno sono molteplici e altrettante sono le iniziative per contrastarlo, tuttavia è ancora cospicua la frustrazione dei cittadini, che continuano ad alimentare il mercato nero comprando mezzi rubati a basso costo perché spaventati da un investimento inutile.

1.1.2 Analisi quantitativa e geografica locale

Prendiamo in analisi il risultato di un'indagine statistica condotta dall'Associazione L'Altra Babele e resa pubblica nel giugno 2014¹. Questo documento rappresenta un campione di 1349 persone intervistate nel contesto cittadino della città di Bologna. L'Associazione L'Altra Babele conduce questo studio cercando di individuare i dati rilevanti per furto e ricettazione anche in termini di sensibilizzazione e percezione del fenomeno. I questionari sono stati

¹ L'indagine sui furti è una delle attività previste nell'ambito del progetto "Clean Air Is Your Move! Bike Is Your Solution", con riferimento alla campagna "sCATENAti! contro il mercato delle biciclette rubate e per la mobilità sostenibile", finanziato dal Comune di Bologna con fondi del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, tramite il Bando per le Libere Forme Associative 2013. Per verificare l'esito dell'indagine cfr. <<http://www.scatenati.info/indagine-statistica-furti-biciclette>>, 2015 (ultima cons. 11.10.2015).

somministrati tramite campionamento casuale in strada, interviste personali e *on line* ad un campione auto-selezionato. Gli utenti intervistati sono risultanti suddivisi in modo quasi paritario su entrambi i sessi, mentre l'età media risulta di 25 anni. Si potrebbe dunque affermare che il target di riferimento è quello della popolazione giovanile, che rappresenta probabilmente la fascia più colpita dal fenomeno e più sensibile alle dinamiche interne. La zona in cui vengono raccolti i dati, infatti, è anche quella in cui, secondo fonti ufficiali amministrative, si verificano più spesso i furti di biciclette e vengono conseguentemente registrate pratiche di ricettazione. Si tratta del contesto universitario che gravita intorno a via Zamboni, l'area interna al quartiere San Vitale in cui transitano ogni giorno migliaia di studenti e membri del personale universitario.

Questa riflessione è sorretta dal dato percentuale di studenti presenti nel campione di analisi (circa il 78%) contro il 19% di lavoratori e il 3% di utenti di altro genere.

Il 60% del campione rappresenta utenti fuori sede, quindi non residenti nella città di Bologna. Questo è un dato significativo perché fa emergere un uso della bicicletta non attribuibile soltanto alla cittadinanza, ma anche a chi transita o permane nel tessuto urbano temporaneamente con motivazioni che possono andare dal lavoro al turismo. L'uso della bicicletta in città è sicuramente consistente e lo testimonia il 33% degli intervistati che dichiara di usare questo mezzo molto spesso, aggiungendosi poi a coloro che scelgono la mobilità dolce ogni giorno (24%).

Proseguiamo entrando nella fase saliente della ricerca e analizzando le modalità di utilizzo di questo mezzo e le pratiche più usuali di “messa in sicurezza” per prevenire il furto. Il 60% di solito lega la bicicletta ad un palo o ad un elemento di arredo urbano arbitrario mentre il 43% sceglie la rastrelliera, sempre che la postazione sia libera. Da questo primo confronto emerge un comportamento indice di alcune mancanze, nel tessuto urbano a livello di postazioni per parcheggiare e assicurare adeguatamente il mezzo, nel comune senso civico a livello di conoscenza delle corrette procedure e delle possibili sanzioni. La normativa infatti prevede che le biciclette vengano depositate nelle apposite

rastrelliere o in parcheggi custoditi privati, non è invece ammessa la sosta sui marciapiedi o su isole spartitraffico², usanza che incede potenzialmente nella rimozione forzata del veicolo. Chiaro è che il caso della ciclista bolognese multata nei primi mesi del 2014 per aver lasciato la bicicletta in sosta su un marciapiede legata ad un palo, è “fortemente isolato”, come dichiarò l'Assessore alla Mobilità Andrea Colombo in un'intervista incentrata sull'episodio³. La motivazione è duplice: in primo luogo perché la Polizia Municipale non ha indicazioni a procedere da parte dell'Amministrazione e in secondo luogo perché una campagna generalizzata di rimozione biciclette “sarebbe in contrasto con le politiche di promozione dell'uso delle due ruote” che lo stesso Comune sta portando avanti, continua l'Assessore Colombo. Consapevoli poi della insufficienza numerica di rastrelliere se paragonate al quantitativo di biciclette in circolazione, la rimozione e le sanzioni pecuniarie avvengono su precisa richiesta dei cittadini che avanzano una necessità di intervento. Il fenomeno dei parcheggi “illeciti” in città è molto diffuso e denota sicuramente un *deficit* nel senso civico comune, probabilmente deteriorato dalla frequenza con cui avvengono i furti, a cui si aggiunge però una scarsa disposizione di servizi urbani. L'Assessore alla Mobilità prende posizione riguardo tale mancanza e rilancia⁴, due importanti modifiche al Regolamento Urbano Edilizio e di Igiene Pubblica, approvate nello stesso 2014⁵, con la disposizione di oltre 2000 nuove rastrelliere nelle zone carenti entro il 2016 e la direttiva comunale secondo cui tutti gli edifici con cortili interni dovranno consentire la sosta di biciclette di condomini e lavoratori limitrofi⁶. In merito alla prima iniziativa l'Assessore Colombo precisa: “È oramai evidente la necessità di

2 Cfr. Art. 158, I, lett. h), D.lgs. 30 aprile 1992 n. 285 (Nuovo Codice della Strada).

3 Cfr. *Bici in sosta sul marciapiede, scatta multa di 84 euro*, in “Bologna Today”, <<http://www.bolognatoday.it/cronaca/multe-bici-marciapiede-bologna.html>>, 4 aprile 2014 (ultima cons. 16.06.2015).

4 *Comunicato Stampa*, <<http://urp.comune.bologna.it>>, 5 settembre 2014 (ultima cons. 12.09.2015).

5 Cfr. Comune di Bologna, *Approvazione della graduatoria definitiva per l'assegnazione di rastrelliere a condomini nell'ambito del progetto di dotazione rastrelliere per la sosta delle biciclette in spazi ed aree privati*, <http://www.comune.bologna.it/media/files/det._dirig._p.g._n._641022015.pdf>, PG.N. 64102/2015, (ultima cons. 15.12.2015).

6 Assessore Andrea Colombo: "In tutti i cortili (esistenti o di nuova edificazione) deve essere consentita la sosta delle biciclette di chi abita o lavora nei numeri civici collegati al cortile". Cfr. anche il Protocollo d'Intesa, Bologna, 28 maggio 2015, art. 6.

incrementare il numero di stalli per biciclette, in particolare nel centro della città, visto il notevole aumento dei flussi ciclabili, stimato circa intorno al +30% negli ultimi tre anni”, onore ritenuto meritevole di sostegno dalla Giunta comunale e dal Ministero dell’Ambiente, da cui è arrivato un importante finanziamento.⁷ Il tema del parcheggio è strettamente connesso a quello dei furti e dell’impotenza cittadina nei riguardi di tale fenomeno, la sicurezza presuppone non solo strumentazioni fisiche e servizi ma anche azioni di prevenzione e analisi fenomenica.

È indubbio che il Comune di Bologna debba rispondere in termini di tutela e servizi al crescente numero di utenti che sceglie la bicicletta per spostarsi in città e che spesso non sa dove parcheggiarla o come assicurarsi dal furto.

Il secondo dato numerico che smuove questo intervento è fornito ancora una volta dall’indagine statistica in analisi, in cui si sottolinea quanto la paura di subire un furto sia quasi pari a quella di incorrere in un incidente, dato sostenuto dal 31% degli intervistati che dichiara di essere stato derubato del proprio mezzo almeno una volta negli ultimi tre anni. Le condizioni in cui avviene il furto sono risultate consuete, il 79% dei furti dichiarati è avvenuto in un luogo pubblico prevalentemente di giorno⁸ il che può significare che le modalità sono più sistematizzate e che la visibilità diurna non è più un deterrente sufficiente.

Il problema principale rimane tuttavia la mancanza di risposte concrete. La Questura di Bologna rileva infatti una tragica scarsità di denunce rispetto ai fatti noti il che impedisce agli ufficiali incaricati, anche in caso di ritrovamento, di restituire la bicicletta rubata al suo legittimo proprietario. Soltanto il 24% degli intervistati ha sporto denuncia alle autorità competenti e di costoro il 42% credeva davvero nel ritrovamento, mentre il 28% lo ha fatto per senso civico e, si ipotizza, per incentivare la sensibilizzazione pubblica. Pur essendo in crescita il numero di cittadini che sporgono denuncia in caso di furto, rimane diffusa la convinzione che quest’azione non serva a nulla (67,49% di coloro che non sporgono denuncia) e

7 Cfr. *Mobilità ciclabile, il comune spinge: investimenti per oltre 200 mila euro in posti bici*, in “Bologna Today”, <<http://www.bolognatoday.it/green/mobilita/bici-bologna-rastrelliere-centro.html>>, 2 ottobre 2015 (ultima cons. 12.10.2015).

8 Dato in aumento rispetto all’indagine statistica del 2011. I furti in pieno giorno risultano del 57% nel 2014 rispetto al 49% nel 2011.

che sia più dispendioso in termini di tempo rispetto alla reale utilità del gesto.⁹ C'è dunque un desiderio latente di intervento e di punizione ma c'è anche la consapevolezza che una definitiva soluzione al problema non esista.

L'anello mancante di questa catena dannosa non tarda a manifestarsi. Il 18% delle persone interpellate durante l'indagine ammette di aver comprato un bicicletta rubata, integrando così i presupposti del reato di *ricettazione*.¹⁰ È chiaro che questo numero appare esiguo se si immaginano tutti coloro che incorrono in questa pratica senza dichiararlo o ancora peggio esserne consapevoli (32% degli intervistati). Molte persone infine acquistano biciclette rubate a basso costo pur sapendo di commettere un reato e di alimentare il mercato nero perché il valore di un oggetto comprato legalmente ad un prezzo decisamente maggiore non è apprezzabile se dopo poco tempo il legame utente-oggetto viene interrotto. La frustrazione genera anche in questo caso comportamenti sbagliati.

La percezione del fenomeno furto è notevole tant'è che il 36% degli intervistati, a fronte di un 50% che ha confermato il dato degli anni precedenti, dice di aver aumentato la sensibilità e la conoscenza dei fatti dannosi, purtroppo non più solo nella zona Universitaria. Per contrastare il mercato delle biciclette rubate e il furto in sé servirebbero più controlli da parte della Polizia, più campagne di sensibilizzazione (36%), più rastrelliere e più azioni di intervento concreto. È interessante notare che la percentuale di coloro che credono nella sensibilizzazione preventiva è molto alta, probabilmente si sta cercando una soluzione alternativa al circolo vizioso senza fine che vede i derubati non denunciare, i ladri liberi di agire certi dell'impunità e le istituzioni ignorare questa lotta perché poco redditizia sul piano del consenso.

Sembra infatti ovvio, dopo tali premesse, che l'unica soluzione valida per contrastare il furto sia smettere di comprare biciclette rubate, interrompendo a

9 Il 76% della popolazione intervistata non ha sporto denuncia dopo aver subito un furto di bicicletta. Solo il 12% del restante campione ha ritrovato la bicicletta.

10 Art. 648 c.p. : “Fuori dei casi di concorso nel reato [110], chi, al fine di procurare a sé o ad altri un profitto, acquista, riceve od occulta denaro o cose provenienti da un qualsiasi delitto, o comunque si intromette nel farle acquistare, ricevere od occultare, è punito con la reclusione da due ad otto anni e con la multa da euro 516 a euro 10.329 [709,712] (2). La pena della reclusione sino a sei anni e della multa sino a euro 516 (2), se il fatto è di particolare tenuità [62 n. 4, 133].”

monte lo scopo del danno. Per non essere vittime occorre non permettere a qualcun di esserlo prima, non accrescere la domanda di un mercato nocivo per gli stessi acquirenti. La sensibilizzazione preventiva è una strada che viene battuta da anni¹¹ dalle Associazioni coinvolte ma che ancora vede scarsi risultati nella prassi abituale.

Cosa succede dopo un furto subito? La prassi prevede la necessità di sporgere denuncia, il che può avvenire in qualsiasi ufficio della Polizia o dei Carabinieri dove l'ufficiale preposto raccoglie la denuncia per trasmetterla all'autorità giudiziaria competente. È implicito sottolineare che quando si tratta di reati “minori” l'attenzione dovuta è proporzionale al raggiungimento di un certo grado di rilevanza sociale, il furto di una bicicletta è un reato considerato minore ma procura un discreto danno all'immagine e al welfare cittadino. Un danno sociale consistente, soprattutto in città come Bologna dove si registra un massiccio e costante uso della bicicletta e una crescita vertiginosa degli investimenti volti a dare alla mobilità sostenibile una possibilità di crescita esemplare.

11 Nel 2008 venne bandito un concorso rivolto agli studenti dell'Alma Mater di Bologna per creare una campagna di sensibilizzazione contro la vendita di biciclette rubate. Cfr. testo del bando <http://www.magazine.unibo.it/archivio/2008/bici_rubate/concorsobici> (ultima cons. 17.10.2015).

1.2 Iniziative in atto a livello locale

Il ruolo assunto dalla bicicletta in molte città e comuni italiani è testimoniato anche da un background di cronache e attività per contrastare il furto di biciclette che registra record di pubblicazioni¹². Il presente¹³ è un periodo storico prezioso per la città di Bologna, in cui la promozione del territorio si basa su primati e miglioramenti ciclabili degni di nota¹⁴. Accanto al progetto ricco e competitivo condotto dal Settore Mobilità Sostenibile¹⁵, dall'Università, dall'Ufficio Cittadinanza Attiva¹⁶ e dall'operato di più di quaranta Associazioni¹⁷ che si battono per i diritti della bicicletta, le forze giudiziarie e i singoli cittadini si stanno armando per combattere una guerra importante¹⁸, si impongono di portare la bicicletta a godere dei benefit necessari alla sua diffusione come mezzo di trasporto prioritario negli spostamenti a corto-medio raggio. Se non ci fosse la sanguinosa piaga del furto sarebbe tutto più semplice. Purtroppo infatti, il contesto favorevole, i progetti e le innovazioni concrete, esposti in ambito mobilità sostenibile, non sono sufficienti ad incoraggiare l'uso di un mezzo che potrebbe

12 Digitando nella casella di ricerca sul motore *Google* i termini “bicicletta bologna cronaca 2015” escono “Circa 368.000 risultati”, <https://www.google.it/?gws_rd=ssl#q=bicicletta+bologna+cronaca+2015>, (ultima cons. 20.12.2015).

13 Anno 2015/2016.

14 Nel 2015 sono state avviate iniziative consistenti per la promozione della mobilità sostenibile e per la tutela dei diritti dei ciclisti. Cfr, (tra gli altri) Comune di Bologna, *Mobilità e Strade*, <<http://www.comune.bologna.it/trasporti/servizi/2:3026/>> e Urban Center, *Bici Plan*, <<http://www.urbancenterbologna.it/biciplan>>, (ultima cons. 20.12.2015).

15 Cfr. in particolare, perché rivolto alle forme associative del territorio, Comune di Bologna, *Avviso pubblico per la concessione di contributi economici a sostegno di progetti/attività promossi da associazioni iscritte all'elenco comunale delle Libere Forme associative. Anni 2015-2016*, <http://www.comune.bologna.it/media/files/avviso_pubblico_2015_2016_1.pdf>, PGN. 333404/2014, (ultima cons. 20.12.2015).

16 Cfr. Comune di Bologna, *Avviso pubblico per la formulazione, da parte di cittadini, di proposte di collaborazione con l'amministrazione per la cura e la rigenerazione dei beni comuni urbani*, <http://www.comune.bologna.it/media/files/allegato_a_al_pg_n._1978852014.pdf>, PG n. 197885/2014, (ultima cons. 10.12.2015).

17 Il numero si riferisce soltanto alle Associazioni regolarmente iscritte alla Consulta della bicicletta di Bologna. Cfr. Consulta della bicicletta, *Elenco associazioni*, <<http://www.comune.bologna.it/consultabicicletta/contenuti/164:26555/>>, (ultima cons. 20.12.2015).

18 Cfr. *Operazione stop ai furti: firmato il protocollo d'intesa tra consulta bici, comune e prefetto*, in “Salvaiciclisti Bologna”, <<http://salvaiciclisti.bologna.it/news/operazione-stop-ai-furti-firmato-il-protocollo-dintesa-tra-consulta-bici-comune-e-prefetto>>, 28 maggio 2015 (ultima cons. 30.05.2015).

essere un vero vanto per la città.

I furti sono tanti, troppi¹⁹ per ricordare alle persone che andare in bicicletta fa bene al singolo e alla comunità. Certo, il frangente delle infrastrutture e della viabilità sono essenziali per permettere al cittadino di utilizzare la bicicletta quotidianamente, ma se poi si ha timore di abbandonarla incustodita il problema si sposta alla fonte.

Subisco un furto, compro una catena più resistente. Subisco un altro furto, compro una bicicletta rubata. Ancora un furto, il cerchio si chiude.

La frustrazione crescente dell'individuo è il deterrente principale per l'evoluzione del legame tra uomo e bicicletta. È necessario prevenire il *fenomeno ricettazione*, per debellare il furto, è opportuno sensibilizzare il singolo utente e renderlo consapevole del tipo di legame che potrebbe tutelare.

1.2.1 Il Comune e le autorità amministrative

Sporgere denuncia rimane l'unica strada possibile per sperare di riavere la propria bicicletta ma appare altrettanto perentoria la necessità di un iter più accessibile e veloce, cosicché anche le vittime non fiduciose possano scegliere di aderire alla causa comune ufficializzando il loro disagio e favorendo le attività investigative.

In questa direzione verte il Protocollo d'Intesa firmato in data 28 maggio 2015 dal Prefetto di Bologna Ennio Mario Sodano, dall'Assessore Mobilità e Trasporti Andrea Colombo e dalla Presidente della Consulta comunale della bicicletta Simona Larghetti, con l'obiettivo di “mettere in atto una strategia complessiva, integrata e coordinata, di contrasto ai fenomeni del furto, diffuso e organizzato, della ricettazione e dell'incauto acquisto di biciclette nella città di Bologna, mediante il coinvolgimento attivo e collaborativo degli enti locali, dell'associazionismo e della cittadinanza con le istituzioni territorialmente preposte alla tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica, in un ottica di sicurezza partecipata”.²⁰

¹⁹ Prendiamo ad esempio le 514 segnalazioni contenute nel recente registro *Bologna Bike Watch*, <<http://www.bolognabikewatch.com>>, 2015 (ultima cons. 12.12.2015).

²⁰ Comune di Bologna, *Protocollo d'Intesa tra la Prefettura, il Comune e la Consulta della bici*

Tra gli intenti delle Parti si rileva a proposito l'impegno della Prefettura a concordare con le Forze di Polizia “un modello-tipo di denuncia per furti di bicicletta” e a pubblicizzare “il servizio di denuncia on-line di Polizia e Carabinieri”²¹.

Gli ambiti principali di azione, corredati di successivi impegni dei rispettivi soggetti firmatari, sono i seguenti: sensibilizzazione (art. 3), acquisto e noleggio legale (art. 4), marchiatura (art. 5), sosta sicura (art. 6), attività preventive e di contrasto (art. 7) e denuncia (art. 8).²²

Questo documento è alquanto importante se si pensa alle politiche di promozione della mobilità sostenibile che il Comune di Bologna, nello specifico il Settore Mobilità sostenibile e Infrastrutture, sta portando avanti con fervore nella speranza di incentivare l'uso della bicicletta e di assicurare ai cittadini le migliori condizioni di accessibilità e sicurezza (v. tangenziale della bicicletta, zone 30km/h²³, sistema di marchiatura “Securmark”, ecc.).

I fenomeni di furto e ricettazione, che spesso si inseriscono in circuiti illeciti molto estesi, rappresentano un reale ostacolo per l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto e dunque un grossa ferita nei progetti che ambiscono a vestire Bologna di sostenibilità e avanguardia. A ciò si aggiunge un grave rallentamento degli interventi stabiliti dal Piano Generale del Traffico Urbano, approvato con delibera del Consiglio Comunale O.d.G. n. 128 del 25 giugno 2007, P.G. 109827/2007, per garantire un'accessibilità sostenibile e diffusa in tutte le aree della città.

di Bologna per il contrasto ai furti di biciclette,

<http://www.comune.bologna.it/sites/default/files/documenti/Protocollo%20furti%20bici%20bologna_0.pdf>, 28 maggio 2015 (ultima cons. 30.05.2015).

21 Cfr. Ministero dell'Interno, *Vita dura a Bologna per i ladri di biciclette*, 28 maggio 2015 <<http://www.interno.gov.it/it/notizie/vita-dura-bologna-i-ladri-biciclette>>, (ultima cons. 20.12.2015).

22 Il Protocollo ufficiale è disponibile on line sul sito della Prefettura – Ufficio Territoriale della Città di Bologna cfr. <<http://www.prefettura.it/bologna>>.

23 “Si tratta di 'isole ambientali' in cui, in accordo con i Quartieri, si realizzano interventi finalizzati alla moderazione del traffico (ad esempio la limitazione della velocità massima a 30 km orari, contenimento dei flussi di attraversamento) allo scopo di proteggere l'utenza debole (i pedoni e i ciclisti), migliorare la funzionalità e la sicurezza della strada, ridurre l'inquinamento atmosferico, acustico e visivo”, Comune di Bologna, *Zone 30*, in “Mobilità e Strade”, <<http://www.comune.bologna.it/trasporti/servizi/2:3023/5517/>>, agg. 12 novembre 2013 (ultima cons. 20.12.2015).

Ecco perché al tavolo della trattativa partecipa anche la Consulta Comunale della Bicicletta, istituita dal Comune di Bologna su proposta del Presidente della Commissione Mobilità, Infrastrutture e Lavori Pubblici con le seguenti finalità:

- promuovere l'utilizzo della bicicletta e sostenere politiche attive per la mobilità ciclabile;
- valorizzare l'esperienza e le competenze delle associazioni interessate alla promozione e allo sviluppo della mobilità ciclabile come sostegno all'azione di promozione dell'uso della bicicletta e di realizzazione di interventi da parte dell'Amministrazione comunale.²⁴

All'atto del Protocollo la Consulta della Bicicletta si impegna a coordinare le Associazioni aderenti, a incoraggiare la cittadinanza verso la denuncia immediata e a collaborare con le Forze di Polizia per il seguire positivo delle indagini.

Tra le iniziative organizzate e promosse, spicca l'azione dell'Associazione Salvaiciclisti recentemente conclusasi come testimonianza positiva della collaborazione con le Forze dell'Ordine. Nel mese di maggio 2015 “personale della Polizia Ferroviaria di Bologna, in esecuzione a decreti emessi dalla locale Autorità Giudiziaria, ha proceduto alla perquisizione di due immobili, all'interno dei quali sono state rinvenute una decina di biciclette, numerosissimi accessori (campanelli, fari, dinamo, catene e bulloneria) ed arnesi atti allo scasso”. Il tutto a seguito di una serie di denunce sporte presso gli uffici della Polizia Ferroviaria, unite a segnalazioni cittadine raccolte dall'Associazione Salvaiciclisti che con “l'operazione stop ai furti” e il gruppo facebook “Bici rubate a Bologna-segnalazioni e avvistamenti”, ha spinto la cittadinanza ad una collaborazione attiva tramite canali agevolati.

Il lavoro della Polfer è iniziato dalle segnalazioni, corredate di foto, che sono state incrociate con quelle apparse sul web dell'usato urbano ed extraurbano. Dopodiché il fenomeno è stato monitorato compiendo delle verifiche incrociate con altre immagini in archivio, spiega l'Ispettore Stefano Berti²⁵ della Polizia Ferroviaria di Bologna, in relazione all'operazione condotta dalla sua task force:

24 Atto di Consiglio Comunale P. G. N.: 175605/2012 , N. O.d.G.: 1/2013, 14 gennaio 2013.

25 Intervistato dalla scrivente il 2.09. 2015.

“Abbiamo individuato il luogo e, dopo il decreto di perquisizione emesso dalla Procura, siamo intervenuti. L'irruzione ha portato alla luce diverse biciclette e componenti correlate, successivamente abbiamo reso pubbliche le fotografie proprio per trovare i legittimi proprietari”.

Simona Largetti, anche attuale presidente della Consulta, ha collaborato attivamente con la task force per le investigazioni²⁶.

Da notare nell'insieme delle procedure volte ad aumentare la sicurezza delle biciclette e dei legittimi proprietari, l'offerta del servizio di marchiatura Securmark® promossa e ampliata dal Comune di Bologna (Protocollo d'Intesa, art. 5). Mediante una fresa diamantata viene inciso sul telaio della bicicletta un codice alfanumerico, accompagnato da un adesivo con funzione deterrente. I dati della registrazione, che associano al codice i dati anagrafici del proprietario, confluiscono in un database elettronico nazionale, disponibile tramite password sul sito web della *Securmark*; al proprietario viene inoltre rilasciata una certificazione di titolarità del mezzo che, allegata alla denuncia, contribuisce alla rivendicazione di proprietà in caso di ritrovamento.²⁷

La Prefettura e la Consulta si impegnano a diffondere la conoscenza di tale sistema di sicurezza, rispettivamente tra il personale delle Forze di Polizia e la comunità dei ciclisti.

Nei tre anni di applicazione sperimentale del Protocollo, le Parti²⁸ si impegnano a diffondere i punti saldi della strategia complessiva e a condurre specifiche attività, comprese massicce campagne di sensibilizzazione, per contrastare i fenomeni di furto e ricettazione ricercando il sostegno della cittadinanza che potrà agire autonomamente²⁹ oppure rivolgendosi alle Associazioni presenti sul territorio.

26 Polizia di Stato, 15 maggio 2015, <<http://questure.poliziadistato.it/Bologna/articolo-6-77-81511-1.htm>> (ultima cons. 30.05.2015).

27 Il servizio è attualmente gestito da TPER e disponibile il mercoledì pomeriggio presso il parcheggio Tanari e il sabato nell'area pedonale del centro storico; la marchiatura è a titolo gratuito per le biciclette provenienti dall'asta pubblica (progetto “sCATENAti!”), per tutti gli altri utenti il costo agevolato è pari a 5 euro.

28 Rispettivamente: Prefettura, Comune di Bologna, Consulta comunale della bicicletta di Bologna.

29 L'ufficio Cittadinanza Attiva del Comune di Bologna accoglie iniziative dei cittadini anche in tema di sensibilizzazione, rigenerazione e innovazione sociale. Per approfondire cfr. <<http://www.comune.bo.it/cittadinanzaattiva>>, (ultima cons. 20.09.2015).

1.2.2 Le Associazioni e i progetti contro il furto

L'associazionismo, che sia di natura studentesca, culturale o di promozione sociale, è un fenomeno molto diffuso nella città di Bologna ed ha una grande influenza sul territorio proprio perché generato da una rete di partner e sostenitori molto attivi e soprattutto una grande adesione da parte della cittadinanza dovuta all'attenzione particolare rivolta alle problematiche e alle carenze presenti nel tessuto urbano stesso. Le associazioni sono quei gruppi di persone, legalmente riconosciuti, che si interpongono tra i cittadini e le istituzioni per dar voce e visibilità a questioni che altrimenti ne avrebbero poca³⁰. Le attività e i servizi offerti dalle associazioni che gravitano nel mondo della bicicletta sono molto apprezzate e diversificate a seconda dell'ambito sociale in cui operano³¹.

All' "operazione stop ai furti" condotta dalla Salvaiciclisti, per esempio, si aggiunge quella di ruBBici³² che incentiva gli utenti a "fare massa critica" pubblicando le segnalazioni di biciclette rubate sul proprio sito. È richiesta anche la collaborazione di coloro che intendano esporre iniziative per contrastare il fenomeno e per la sensibilizzazione pubblica, non ultima la compilazione del sondaggio on-line "Ti hanno mai rubato la bici?"³³ (fig.1).

Molti sono i progetti che si propongono di contrastare il furto e la ricettazione di biciclette, tra questi sicuramente merita una menzione approfondita il progetto *sCATENAti!* ideato e avviato dalle Associazioni "L'Altra Babele" e "Terzo Millennio" nel 2006. Di natura studentesca, queste associazioni collaborano da anni con l'Amministrazione e le Autorità per cambiare le abitudini e sensibilizzare studenti e *city users* contro la compravendita di bici rubate in particolare nella zona universitaria di Via Zamboni.

30 Cfr. *Regolamento interno Consulta della Bicicletta*, <http://www.comune.bologna.it/media/files/regolamento_interno_consulta_bicicletta.pdf>, 14 gennaio 2013 (ultima cons. 18.12.2015)

31 Cfr. *Elenco associazioni*, in "Consulta della Bicicletta", <<http://www.comune.bologna.it/consultabicicletta/contenuti/164:26555/>>, (ultima cons. 20.12.2015).

32 Cfr. <<http://www.rubbici.it/home>>, (ultima cons. 12.09.2015).

33 Su 4267 votanti solo 289 non hanno mai subito un furto. Cfr. fig.1. *Ti hanno mai rubato la bici?*, in "Rubbici", <<http://www.rubbici.it/component/poll/15-ti-hanno-mai-rubato-la-bici>>, (ultima cons. 23.08. 2015).

Nell'ambito del progetto *Clean air! It's your move, Bike Is Your Solution!*, vincitore del Bando rivolto alle associazioni iscritte all'elenco comunale delle LFA (Libere Forme Associative) promosso dal Settore Mobilità per l'anno 2013³⁴, l'Azione n.4 “sCATENAti!Contro il mercato delle bici rubate” consiste proprio nella messa in atto di una serie di interventi volti a contrastare in maniera efficace il fenomeno sia in forma diretta sia indiretta, attraverso azioni di disturbo, sensibilizzazione e promozione di sistemi di sicurezza³⁵. L'Azione n.1 racchiude poi un'attività ormai “tradizionale” per l'Associazione, ovvero l'asta di biciclette che continua a riscuotere grande successo tra i cittadini sempre più desiderosi di aggiudicarsi una bicicletta a basso prezzo di provenienza lecita. Grazie a questa iniziativa dal 2008 è stato possibile rimettere in circolazione più di 3000 biciclette provenienti da privati o dai depositi comunali, successivamente riparate dai meccanici affiliati per la vendita all'asta.

All'asta, ormai entrata a tutti gli effetti tra gli interventi di cui sopra (Azione n.4), si offrono biciclette ad un prezzo competitivo con quello che si può trovare nelle zone fulcro della ricettazione bolognese, leggermente più elevato perché comprensivo del costo dei pezzi di ricambio e della manodopera, ma pur sempre modico e giustificato nell'ottica dell'acquisto di un veicolo non rubato.

Il banditore, dopo aver stabilito la base d'asta, assegna la bicicletta in base al grado di partecipazione e creatività dei partecipanti. Questo momento diventa quindi un vero e proprio evento in cui le persone cercano di manifestare in modo ludico il loro consenso all'iniziativa.

Inoltre è incluso anche il già citato servizio di marchiatura preventiva, implementando così la disponibilità fornita dall'Amministrazione Comunale. Chi partecipa all'asta ha dunque la possibilità di comprare una bicicletta marchiata e di associare il codice numerico al proprio documento d'identità, così da svolgere una funzione deterrente nei confronti di un possibile ladro e assicurarsi la proprietà del

34 Avviso pubblico per la concessione di contributi economici a sostegno di progetti/attività promossi da associazioni iscritte all'elenco comunale delle libere forme associative. Anno 2013 - PG. N. 175251/2013, Comune di Bologna, Settore Mobilità.

35 Cfr. L'Altra Babele, *Clean air! It's your move, Bike Is Your Solution!*, Bologna, 2013. Richiesta di attribuzione di contributi economici – Settore Mobilità Sostenibile – Allegato B - Descrizione del progetto, <<http://altrababele.it/contribuentipubblici/>>, (ultima cons. 11.12.2015).

veicolo in caso di ritrovamento.

La campagna “*sCATENAti!*” è sostenuta da una rete di soggetti che partecipano alla comunicazione e alla realizzazione delle attività descritte tra cui *l'Associazione Terzo Millennio*, *la Rete Ferroviaria Italiana*, *Gli Amici di Piazza Grande*, il Comitato di Piazza Verdi, il Comune di Bologna (che ha finanziato questo progetto)³⁶, il Quartiere San Vitale, che ha concesso il patrocinio riconoscendo l'apporto positivo per il miglioramento delle condizioni sociali della zona di competenza, l'Università di Bologna, la Provincia e la Regione Emilia Romagna, da cui provengono i contributi per le politiche di sicurezza e polizia locale, ed infine l'Unesco.

L'obiettivo dell'Associazione L'Altra Babele è quello di interrompere questa pratica dannosa a monte, portando progressivamente i cittadini a non comprare biciclette rubate che potrebbero potenzialmente avere la medesima sorte.

Su questo paradosso si fondano le più concrete operazioni di sensibilizzazione in materia e il titolo della campagna in questione richiama non a caso il concetto di ribellione (la catena con cui si legano le bici e il doppio senso “scatenàti/scatènati”). Comprare biciclette all'asta significa dare un contributo ad una movimentazione collettiva ed è per questo che spesso i cittadini preferiscono a prescindere acquistare un bicicletta in tale occasione. La competitività del prezzo e l'adeguatezza dei mezzi sono sicuramente la motivazione dominante. In più i soggetti proponenti invitano costantemente, tramite opuscoli e materiale di comunicazione, a sporgere denuncia e a comprare solo biciclette legali.

Non dimentichiamo poi che tutte queste azioni sono sempre accompagnate e comunicate da eventi ed appuntamenti culturali di varia natura, che aiutano a creare adesione e ad alimentare la comunità dei ciclisti. Informazioni e variazioni sul tema che possono aumentare la consapevolezza del fenomeno e della conseguente scelta di intenti. Per esempio durante le aste de L'Altra Babele sono sempre presenti dibattiti, interventi formativi, presentazioni di libri di ciclismo e sessioni di educazione bici-sicura, riparazioni assistite e gratuite oppure giochi, *candid camera*, questionari e altri tipi di intrattenimento volti ad aumentare la

³⁶ *Ibid.*

partecipazione educando le abitudini del ciclista o del generico city user. Informare attraverso una pratica ludica i cittadini, spiegare a piccole dosi cosa significhi avere una bicicletta con annessi rischi e doveri. La risonanza che questa lotta sta avendo è dovuta principalmente alla dimensione e alla diffusione del problema, che tocca da vicino molte persone, ma anche alla massiccia comunicazione in atto. A partire da opuscoli e brevi manuali informativi, le associazioni coinvolte cercano di mettere a conoscenza gli utenti di ciò che si sta facendo per contrastare il furto, della rete di servizi attivi e delle persone coinvolte o coinvolgibili. Far sentire il cittadino ascoltato e coinvolto serve anche a lenire la frustrazione che il furto di una bicicletta può portare. Il rischio di impedimento è alto ma scegliere questo oggetto può essere ancora possibile se si fa *massa critica*³⁷.

L'espressione più evidente di questo raggruppamento di intenti e scelte civiche è sicuramente il *bike pride*. Una vera e propria parata che accende la luci su quella porzione di cittadinanza che usa la bicicletta e che chiede di poterla usare in sicurezza. Il numero e la coesione danno visibilità e tramite essa si può far percepire la rilevanza cittadina della pratica e dei problemi da risolvere. A volte si pedala insieme per una causa umanitaria, a volte per una ricorrenza, in occasione della Settimana della Mobilità, per protestare contro una pratica dannosa o per chiedere maggiori servizi e accorgimenti urbanistici. In questo frangente è sicuramente l'unione a fare la forza.

Il *bike pride* a Bologna si tiene una volta all'anno dal 2010, in occasione della Giornata Nazionale della Bicicletta, attualmente organizzato da *Salvaiciclisti Bologna*, *L'Altra Babele*, *Arci Bologna*, *Esecreando*, *Monte Sole Bike Group* (FIAB Bologna), con l'adesione di tutta la comunità dei ciclisti, delle Associazioni, dei membri della *Consulta della bicicletta* e di coloro che in quell'occasione vogliono partecipare. La parata è anche un momento di incontro, di relazioni sociali e di scambio sereno con persone che condividono qualcosa. “Siamo tante Associazioni diverse, ma - il *bike pride* - lo organizziamo tutte insieme, con il benessere del Comune e delle Amministrazioni che rendono

37 Dall'inglese “Critical Mass”.

possibile lo svolgimento consono e sicuro della manifestazione. Ognuno porta avanti i propri programmi ma questo è uno dei pochi momenti comuni, in cui quello che conta davvero è la bicicletta sui cui pedaliamo”³⁸.

Il *bike pride* è uno strumento per lanciare un messaggio. Una massa che chiede, esprime o lotta a favore di qualcosa, che denuncia la sua esistenza e potenza.

Ancora in tema di iniziative culturali e propedeutiche, la *Salvaiciclisti* di Bologna propone da anni il progetto *UniBike*: l'università della bicicletta, nata da un'idea del Libero Ateneo del Ciclismo Urbano di Roma, prevede corsi di alta formazione aperti a tutti i cittadini che vogliono conoscere le pratiche e le iniziative ciclabili presenti nel tessuto urbano o che amano “conversare di biciclette” con esperti del settore. Parallelamente vengono offerti workshop e laboratori *UniBike*, rivolti ad addetti e professionisti che intendono formarsi gratuitamente o a utenti che vogliono trasformare la passione per la bicicletta e le proprie abilità in un lavoro.

L'università della bicicletta è un'iniziativa che permette di creare una sorta di “cultura diffusa” che permette la comprensione di alcune tematiche cruciali e la possibile presa di posizione personale. Anche l'Associazione *Bicircolo*³⁹, creata nel 2014, si posiziona tra i promotori di un sereno utilizzo della bicicletta offrendo ai suoi soci un servizio innovativo di *bike-sharing*, assistenza tecnica e restaurazione (con lo spin-off dell'Officina Ri.ciclo). Gli studenti stranieri, loro target preferenziale, possono così entrare in possesso di una bicicletta perfettamente restaurata per il periodo di permanenza in città, il prezzo è competitivo così come i metodi di assistenza e sicurezza offerti. L'obiettivo di questo programma è condurre gli utenti occasionali e meno informati lontano dal tranello della bici rubata.

Bicircolo ha deciso inoltre di sostenere e presentare il progetto “Ladri in guanti gialli”, che verrà analizzato nel capitolo successivo di questa ricerca.

Tutte le iniziative di cui abbiamo parlato, unite all'assistenza e alla fornitura di servizi formativi e informativi, fanno percepire al cittadino un senso di tutela e appartenenza ad un micro-sistema che sorregge la filosofia della bicicletta. Si

38 Simona Larghetti, Presidente della Consulta della Bicicletta e dell'Associazione Salvaciclisti, intervistata dalla scrivente il 15.09. 2015.

39 Cfr. <<http://www.bicircolo.com>>, (ultima cons. 19.12.2015).

generano così comportamenti fruttiferi per la rete di lavoratori e *user*, associazioni, botteghe di artigiani e rivenditori *bike friendly*⁴⁰ si sostengono reciprocamente consapevoli di questo potenziale.

1.2.3 La velostazione *Dynamo*

Dynamo è la prima velostazione di Bologna e di Italia, nasce per offrire una rete di servizi efficienti al ciclista metropolitano sempre più bisognoso di tutela.

Un progetto specifico che prende vita negli spazi del Pincio, sostituendo la precedente autorimessa sottostante il Parco della Montagnola nella zona limitrofa alla Stazione Ferroviaria Centrale di Bologna.

L'iniziativa è stata condotta dall'Associazione *Salvaiciclisti*, tra i vincitori della quarta edizione di *Incredibol! – l'INnovazione CREativa DI BOLogna*, progetto promosso dal Comune a favore e a sostegno dell'impresa creativa locale. Grazie alla concessione degli spazi e ad una cospicua somma destinata alla ristrutturazione, *Dynamo* ha potuto aprire le porte alla città il 25 settembre 2015. L'inaugurazione ha previsto una cerimonia di apertura e un programma di attività nei due giorni successivi: interventi dedicati alla bicicletta e approfondimenti artistico-culturali sulla mobilità dolce e sul sito storico ospitante. L'apertura dell'esposizione permanente storica e iconografica dedicata ai luoghi di *Dynamo* è stata curata da *Camere Sonore*, che ha dato vita ad un intreccio tra le ambientazioni audio e l'architettura circostante. Un serie di pannelli retro-illuminati con enigmatiche forme cristalline ha acceso i tunnel del vecchio rifugio anti-bomba, a cura di “Montorsi” e “Associazione Speleopolis”, mentre il giorno successivo alcuni protagonisti dell'innovazione a pedali bolognese si sono trovati a dialogare nel confortevole “Salotto Starley”, un *format* studiato dall'Associazione *Salvaiciclisti* come sportello ricorrente di aggiornamento sulle tematiche sostenibili.

L'inaugurazione è stata un'occasione per presentare *Dynamo* al pubblico ma anche

40 Trad. it.: “a favore della bicicletta”.

per dialogare con gli esponenti della *bike economy* bolognese, per creare momenti di condivisione, per conoscere altri utenti accomunati dalla passione per la bicicletta o dall'impiego attivo nella mobilità sostenibile. Infine sono stati inaugurati alcuni dei principali servizi offerti dalla velostazione, primo fra tutti il parcheggio custodito che ambisce ad ospitare 1200 biciclette con un progressivo adeguamento degli spazi entro i primi quattro anni di attività.

La velostazione è un simbolo molto importante nel panorama della mobilità sostenibile bolognese, tanto da vantare fin dalle origini il sostegno di numerosi partner e aziende locali. Simona Larghetti, project manager di *Dynamo* nonché Presidente dell'Associazione *Salvaiciclisti*, ha voluto e permesso anche il coinvolgimento della Consulta della Bicicletta, organo comunale che coordina e propone alle Amministrazioni di competenza iniziative in tema di viabilità urbana ed extraurbana, provenienti dalle Associazioni aderenti e dagli utenti privati. *Dynamo* è infatti un contenitore, un luogo riconoscibile e strutturato che ospita e invita diversi contenuti senza i quali smetterebbe di generare reti.

Non dimentichiamo però la natura essenziale di questo luogo: *Dynamo* nasce come centro di sosta sicura per le biciclette ed è quindi chiaro il ruolo che intende ricoprire nella lotta al furto. Una soluzione concreta, visibile e affidabile, un punto di riferimento per utenti occasionali e per la community già consolidata, predisposto per raccogliere esperienze, dare informazioni, accogliere i turisti, proporre soluzioni per spostamenti intermodali⁴¹, *bike sharing* e noleggio.

Bologna cambia i suoi residenti con una percentuale del 30% ogni cinque anni, come ricorda Simona Larghetti⁴² in relazione al ruolo che l'Università gioca nell'incremento di popolazione e nel suo turnover. Questa è una città di passaggio, anche se è in crescita il fenomeno turistico, un luogo in cui è difficile riuscire a rafforzare la cultura e portare il senso civico ad un livello comunemente alto. La debole appartenenza al luogo induce i cittadini a cadere in pratiche nocive per l'evoluzione della mobilità, a considerare il fenomeno del furto un dato di fatto inevitabile e a non sprecare troppo tempo per cercare di eliminarlo. La bicicletta però può riuscire laddove il virtuosismo fallisce, il legame che nasce con il suo

41 Lo spostamento *intermodale* prevede l'uso di più mezzi, quali ad esempio treno e bicicletta.

42 Intervistata dalla scrivente il 15 ottobre 2015.

possessore, specie in contesti che la rendono una scelta probabile, può riscattare il desiderio di tutela e la voglia di sostenere progetti come *Dynamo*, nati per offrire soluzioni concrete.

La velostazione ospita attività molteplici, che vanno di pari passo con le iniziative della cittadinanza: un parcheggio custodito e aperto diciotto ore al giorno, un servizio di riparazione assistita e un kit gratuito per l'autoriparazione, un spazio per meeting eventi e corsi, tour guidati per la città di Bologna in collaborazione con le associazioni partner, una rete wireless per gli utenti in transito o sosta, un *bike caffè*.

All'ingresso della struttura è inoltre sempre presente un'opera temporanea ed effimera realizzata da artisti nazionali e internazionali del progetto *Frontier – La linea dello stile* una piattaforma di promozione del Writing e della Street Art in quanto tecniche di valorizzazione e narrazione di luoghi storici. In questo modo si garantisce un dialogo costante con la città, da una parte la sua componente innovativa e avanguardistica, la sua storia recente intrisa di nuove forme di mobilità, dall'altra la memoria dei luoghi, degli edifici e delle strutture, delle vie e dei canali che hanno reso Bologna una città fortemente connotata.

Un punto di ritrovo, dunque, in cui educare il singolo all'utilizzo consono della bicicletta e in cui diffondere una maggiore sensibilità, puntando proprio sul concetto di appartenenza ad una categoria.

L'obiettivo generale della “Salvaiciclisti”, con i partner sostenitori, è raccogliere le energie provenienti dalla componente sociale della città e incanalarle in un'unica direzione; la Velostazione si chiama infatti *Dynamo* con un chiaro riferimento alla *dinamo da bicicletta*, dispositivo in grado di alimentare una lampadina trasformando in energia elettrica l'energia meccanica generata dal pedalare ⁴³.

43 Forma abbreviata di *dinamo magnete* - dal ted. *dynamo*, abbr. di *dynamoelektrische (maschine)* ‘(macchina) dinamoelettrica’: macchina elettrica rotante che trasforma energia meccanica in energia elettrica a corrente continua.

1.2.4 Il registro bici-rubate di Bologna

Anche a Bologna, città di soli 386.000 abitanti in cui la criminalità sembra avere gli occhi puntati sulla bicicletta in maniera ossessiva, è partito un progetto per ritrovare biciclette rubate e combattere i furti in modo pragmatico e scientifico.

Si chiama “Bologna Bike Watch”⁴⁴ il registro fotografico provinciale fondato e gestito da Kirby Kaufman, analista e stratega marketing americano residente a Bologna da anni. Il progetto nasce da un'esperienza personale, come molto spesso accade, non ha scopo di lucro ed è autofinanziato con l'unico obiettivo è migliorare la sicurezza delle due ruote.

Registrando il veicolo scomparso e segnalando gli avvistamenti è possibile inoltre avere un quadro più esaustivo del fenomeno. Dalle statistiche pubblicate sul sito di Bologna Bike Watch emerge che il 55% dei veicoli scompare per strada, il 45% in luoghi privati con una netta prevalenza dei cortili residenziali. Il 40% dei furti avviene di notte, il 26% di pomeriggio e il sistema anti-furto più debole sembra ancora essere la catena fronteggiata dal più resistente *u-lock* Kryptonite[®], il dato più allarmante sembra infine essere la prevalenza dei furti di biciclette parcheggiate nelle apposite rastrelliere (51%). Per quando riguarda le aree geografiche urbane più colpite dal fenomeno si conferma in pole position la zona universitaria con il 19% dei furti registrati, seguita dalle aree limitrofe del centro storico.

1.3 La strada della sensibilizzazione preventiva

Tra le forme di sensibilizzazione preventiva presenti a Bologna, sono particolarmente attivi i singoli privati che spesso conducono vere e proprie campagne con il sostegno delle realtà associative. È il caso della campagna virale “non comprare la mia bici” proposta da un utente della rete nel luglio 2015 e promossa nel gruppo Facebook “Bici rubate a Bologna - segnalazioni e avvistamenti!” dalla *bike community* con la speranza di sensibilizzare gli studenti

44 Cfr. <<http://www.bolognabikewatch.com>>

in arrivo a Bologna sul tema delle bici rubate. Il ricambio frequente di cittadinanza e la forte dominante studentesca o giovanile, fasce con potere d'acquisto e impegno civico meno radicati, impediscono come può risultare evidente dalla localizzazione geografica dei furti e dalla consistenza ancora preoccupante del mercato di biciclette rubate, una diffusa consapevolezza del problema. La frustrazione è certamente alta anche in queste fasce, ma minore è la volontà di cambiare un contesto in molti casi temporaneo. L'utilitarismo prevale sull'affidabilità, prezzo e funzionalità sono i termini più quotati.

Invece è proprio da queste fasce di popolazione che arriverebbe una scossa decisiva alla macchina “ladri di biciclette”, numericamente rappresentano le acquirenti principali sul mercato nero dunque un loro arresto provocherebbe un vero blackout.

La campagna “non comprare la mia bici” recita lo slogan “Chi compra una bici rubata, compra una bici comprata” e i destinatari di questo messaggio, stampato su un semplice volantino, sono proprio gli studenti, possibilmente universitari. Partecipare è semplice: basta stampare l’annuncio disponibile on-line, oppure recuperare i volantini al Green River di via Petroni, e affiggerlo nelle bacheche universitarie. L'obiettivo di questo messaggio virale, che utilizza i *social* e il passaparola come canali di diffusione, presuppone un'adesione spontanea da parte di una categoria costituita di vittime del fenomeno e di propulsori della bicicletta. Sono una netta maggioranza in Bologna e sicuramente la loro voce può destare attenzione da parte di chi ancora non conosce le circostanze. Coloro che entrano nel circuito cittadino, in questo caso gli studenti, sono più deboli a livello di informazione rispetto agli affiliati e dunque più vulnerabili nell'acquisto.

Non è però troppo utopistico cambiare le prassi comportamentali di questa categoria civica, “l'educazione ciclistica” funziona per gradi e la sensibilizzazione è il catalizzatore primario di questa trasformazione. Dunque, nel caso presentato in questa ricerca, pare che la *ripetizione di un messaggio* breve e allusivo, sia la strada per “iniziare” gli utenti deboli alla bicicletta. *Enunciatore* ed *enunciatario* (Greimas, A.J. - Courtés, 1979) sono la stessa persona ma con gradi di consapevolezza differenti, l'*enunciatore* ha già raggiunto la piena consapevolezza

e individuato nell'*enunciatario* la spinta motrice del fenomeno. L'*enunciato* lo illustra perfettamente: “non comprare la mia bici!” contiene allo stesso tempo un divieto e un invito alla riflessione, se compri una bici rubata e devi essere in grado di stimarlo, stai rubando la mia bicicletta. Comprare e rubare sono sinonimi in questo monito.



LADRI IN GUANTI GIALLI

Allegato A_Descrizione progetto

Associazione Bicircolo

0. Sommario

L'idea in sintesi.....	1
Origine del progetto.....	2
Motivazioni generali.....	2
Attività proposte.....	4
Finalità e obiettivi.....	5
Destinatari.....	5
Articolazione del progetto: azioni, attività e modalità organizzative	
Attività 1: mostra “Ladri in guanti gialli. Memorie di biciclette rubate”	6
Attività 2: ciclo di eventi socio-culturali a sostegno.....	7
Attività 3: campagna di comunicazione.....	8
Cronoprogramma e budget preventivo.....	9
Referenti e contatti.....	9
Appendice fotografico.....	10

1. L'idea in sintesi

Un progetto di sensibilizzazione civica che intende coinvolgere cittadini, istituzioni, associazioni e università per riflettere su una problematica sociale impellente: il furto delle biciclette.

Il titolo del progetto rimanda immediatamente al tema trattato, il contesto è la città di Bologna, in cui il fenomeno ha una rilevanza particolare soprattutto dettata dal fatto che i ladri “insospettabili”, nel gergo specifico definiti “in guanti gialli”, sono la maggior parte. Un dato forte e apparentemente surreale ma, se riferito al numero allarmante di biciclette rubate nella città, altrettanto evocativo. Si tratta infatti di una tipologia di furto complessa e incontrollabile perché spesso inconsapevole. Molte persone che, in seguito a un furto subito, acquistano biciclette usate non sanno, o non si rendono conto, che comprare biciclette provenienti dalla ricettazione è un reato più grande del furto stesso. **Se finanzia questo mercato diventa io stesso un ladro, insospettabile, imprevedibile e paradossalmente vittima.** Essere complici vuol dire essere ladri, tutti possiamo diventarlo anche senza aver mai pensato di rubare. Non basta quindi piangere il danno subito, la cui entità sembra per altro disarmante solo dal momento della sua manifestazione, è necessario anche capire quale atteggiamento assumere per evitarlo, per dare a tutti il diritto di avere una bicicletta.

L'intento della manifestazione è quello di **dare voce e visibilità ad un fenomeno** che tutti conoscono, che il 50% della popolazione ha toccato con mano, ma che ancora non ha visibilità tale da rendere i cittadini effettivamente consapevoli e le autorità interessate a movimenti macroscopici. Intendiamo generare comportamenti fruttiferi, cercare di indicare il modo più facile per bloccare il meccanismo vizioso.

Il furto di una bicicletta, specie se ripetuto e diffuso, può comportare una forte frustrazione che scatena atteggiamenti sbagliati come comprare biciclette sottostimate, smettere di usare la bicicletta o, peggio ancora, rubarne una. L'importanza che essa può assumere nella vita di una persona dipende dal legame particolare con il suo proprietario, una sommatoria di esperienze e ricordi che supera di gran lunga il valore economico della bicicletta. Partendo da interviste rivolte a cittadini che hanno subito un furto, il progetto vuole indagare le sfumature possibili di questo legame, gli aspetti salienti di ogni racconto e, nello specifico, documentare **storie di legami interrotti**, tramite cortometraggi video che renderanno in modo realistico e immediato la sensazione di disagio e la frustrazione dei singoli protagonisti.

Dal particolare al generale, per comprendere quanto variegata ed eterogenea sia la comunità delle vittime, quanto possano essere profonde e toccanti le esperienze del singolo, quanto siano utili a dettagliare il fenomeno e a capire come risolverlo. I dati numerici sono necessari ma spesso insufficienti per convincere che il primo passo per diminuirli viene proprio da chi li legge.

Gli **eventi correlati**, che saranno raccolti in un unico luogo, serviranno ad alimentare la conoscenza della bicicletta, del suo utilizzo, del legame che può nascere, dei vantaggi e dei problemi da risolvere. Primo fra tutti quello del furto la cui drammaticità sarà invece raccontata nelle video interviste in mostra allo Urban Center della città di Bologna. L'intera manifestazione ambisce ad informare la comunità dei cittadini, affascinarla, renderla partecipe e dotarla di un manuale di pronto intervento contro un problema che può essere in questo modo più chiaro. Il grado di coinvolgimento dipenderà certamente dalle caratteristiche del singolo, dalla sua attività in merito, dalla sua formazione, dal suo livello di appartenenza alla categoria o alla città di Bologna. Tuttavia, sarà ambizione massima del progetto riuscire a toccare la sensibilità di chiunque, fare immedesimare gli osservatori nel racconto.

La manifestazione sarà transitoria ma, qualora fosse capace di generare partecipazione e coinvolgimento, lancerebbe un messaggio prorompente nella speranza di scatenare un cambiamento nei comportamenti delle persone e l'adesione ad iniziative volte al confronto e all'educazione civica.

La **sensibilizzazione di massa** è il nostro obiettivo e, crediamo, un mezzo efficace per combattere il triste fenomeno del furto di biciclette e promuovere la mobilità sostenibile.

2. Origine del progetto

Durante l'analisi di casi studio rilevanti nel vasto e sempre più esplorato scenario culturale a riguardo, ci accorgiamo di avere sotto gli occhi una possibilità eclatante di intervento. Il soggetto è sempre la bicicletta e con essa i possibili legami e significati che l'uomo vi associa.

Quali sono le storie e cosa accade quando questi legami vengono interrotti? Qual è il reale danno arrecato alla comunità? Il progetto intende mostrare la reale entità del fenomeno al maggior numero di persone, per sostenere e scatenare interventi positivi.

In quanto ispirazione rilevante per la modalità artistica di presentazione di un problema sociale, si deve citare il **Museum of Broken Relationships di Zagabria**, luogo nato per raccogliere storie e testimoniare quanto un oggetto possa essere il simbolo di una relazione interrotta. Su gentile concessione del Museo, riportiamo (**fig.1, 2**) la presenza di due biciclette nella collezione in continua crescita, a cui sono allegati due racconti dei rispettivi donatori. Questo è un esempio eloquente di come si possano analizzare i comportamenti e capire il dato di nostro interesse. Nello specifico caso del progetto, è dalle storie di biciclette rubate che si comprende il legame nascosto dietro quell'oggetto e dunque la necessità di tutelarla. Se la bicicletta è la via da intraprendere per raggiungere una migliore qualità della vita, allora è necessario capire come difenderla.

Il Comune promuove costantemente Associazioni e progetti con incentivi per favorire l'uso della bicicletta e, parallelamente, combatte con fervore la piaga del furto che ha ormai assunto dimensioni difficilmente controllabili. Questo progetto intende denotare un valore collettivo trasformando la città in un teatro espositivo, non solo di una problematica che affligge le sue componenti fisiche, ma anche di un corpus civile che mira a illuminarla e a sovvertirla.

3. Motivazioni generali e dati di contesto che giustificano il progetto

La città di Bologna si presenta allo stato attuale come un modello di *Smart City* italiana, intraprendente, costantemente attiva sul piano artistico-culturale e sensibile alle problematiche che vengono segnalate dalle sue componenti sociali. Le caratteristiche morfologiche e la dimensione urbana favoriscono una mobilità che guarda soprattutto alla sostenibilità e al benessere, puntando su aree pedonali diffuse e sulla promozione della bicicletta come mezzo alternativo per uno spostamento agevole nelle vie del centro storico e dei territori limitrofi.

La maggior parte dei cittadini possiede una bicicletta e vuole tutelare il proprio mezzo e la propria scelta di vita. Purtroppo questo desiderio viene quotidianamente infranto dall'incombente minaccia del furto. Le iniziative comunali e le associazioni attive contro questo fenomeno sono molte (approfondimento al punto 4), ma ancora è presente la frustrazione dei cittadini, che spesso alimentano il mercato nero comprando mezzi rubati a basso costo perché spaventati da un investimento inutile. Un'indagine statistica sui furti di biciclette, promossa nel 2014 dall'associazione L'Altra Babele, con 1349 questionari, mostra che ben **il 50% degli intervistati ha subito almeno un furto** (4 su 5 in luogo pubblico e il 57% in pieno giorno), ma solo il 24% ne ha fatto denuncia pur essendo poco convinto dell'utilità effettiva. Tra le contromisure più richieste si annovera una maggiore sensibilizzazione culturale dei potenziali clienti (36%), visto tra l'altro che 1/3 degli intervistati non sa che acquistare biciclette rubate è reato.

Il **coinvolgimento attivo dell'Università** in questo frangente risulta fondamentale, considerando che il campione esaminato riporta una **percentuale assoluta di studenti (78%)** di cui la maggior parte fuori sede. Per quanto riguarda il frangente istituzionale, il 28 maggio 2015 il Comune, la Consulta della Bicicletta e la Prefettura di Bologna hanno deciso di mettere in atto una strategia coordinata di prevenzione e contrasto del furto e della ricettazione di biciclette, firmando un **protocollo d'intesa** che avrà una durata sperimentale di tre anni. L'obiettivo è mettere a sistema le azioni preventive e repressive di competenza delle diverse istituzioni e stimolare la collaborazione civica dei cittadini. Con siffatte premesse il progetto "Ladri in guanti gialli" potrebbe raccogliere la corralità delle voci e inserirsi a tutti gli effetti in questa grande campagna di sensibilizzazione.

4. Iniziative locali e provvedimenti in atto

Soggetto	Iniziativa	Periodo	Riferimento
Comune e Amministrazioni locali			
Comune di Bologna	Sistema di marchiatura Securmark ®, disponibile ad un prezzo agevolato di 5,00 Euro	2014	http://www.comune.bologna.it/trasporti/servizi/2:3026/3296/ http://www.tper.it
Comune di Bologna - Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture	Bando BADAbici	settembre 2014 - febbraio 2015	http://www.comune.bologna.it Det.Dirig. P.G. n.64102/2015
Comune di Bologna	Disposizione di immobili vuoti per eventuali depositi custoditi e fornitura di 1500 rastrelliere a uso gratuito	2015-2018	http://www.comune.bologna.it
Comune, Consulta della Bicicletta e Prefettura di Bologna	Protocollo d'intesa in materia di contrasto al fenomeno dei furti di biciclette	28 maggio 2015	http://www.comune.bologna.it
Associazioni			
Associazione Salvaiciclisti	Dynamo - Velostazione	2015	http://dynamo.bo.it
Associazione Salvaiciclisti	Gruppo facebook "Bici rubate a Bologna: segnalazioni e avvistamenti"	2015	https://www.facebook.com/groups/bicirubateabologna/
Associazione Salvaiciclisti con Polfer Bologna	"Operazione stop ai furti"	maggio 2015	http://salvaiciclisti.bologna.it/news/operazione-stop-ai-furti-primi-risultati
Associazione L'Altra Babele con Terzo Millennio e Associazione Onlus Amici di Piazza Grande	Concorso di Idee - campagna di comunicazione contro il mercato nero di biciclette rubate in Zona Universitaria	2008	http://www.scatenati.info
Associazione L'Altra Babele	Progetto "sCATENAti". In particolare: - asta di biciclette - sistema di marchiatura Securmark ® gratuito - indagine statistica sui furti di biciclette - bici civetta e candid camera d'aria	2008-2015	http://www.scatenati.info/asta-di-biciclette/ http://www.scatenati.info/indagine-statistica-sui-furti-di-biciclette-2014/
FIAB	Linee guida per elaborare piani di intervento, convegni, indagini statistiche	2013-2014	http://fiab-onlus.it/bici/attivita/campagne-ed-interventi/lotta-al-furto.html
Privati e collettivi			
Bologna Bike Watch	Registro bici rubate e monitoraggio	2015	http://www.bolognabikewatch.com
RegisterBike	App e sito "RegisterBike"	giugno 2014	http://www.registerbike.com
Emanuele Luchetti	Campagna virale "non comprare la mia bici"	settembre 2015	http://bologna.repubblica.it/cronaca/2015/09/07/news/bici_rubate-122364215/

5. Le attività proposte

Attività 1 - mostra “Ladri in guanti gialli. Memorie di biciclette rubate”

Un’installazione di video testimonianze raccolte tra i cittadini stessi, che potranno avere finalmente un’occasione per rivolgersi all’intera comunità e soprattutto alle Amministrazioni.

Una mostra che intende quindi non solo presentare un problema, ma rendere protagonisti gli stessi utenti colpiti, tentando di scatenare reazioni concrete. Concluso il periodo di esibizione, si prospetta una seconda fase del progetto che intende tentare la realizzazione di una piattaforma virtuale, una web community diffusa e virale all’interno della quale il singolo utente sia indotto a condividere la propria storia. Un simile strumento di condivisione avrebbe potenzialità e risvolti del tutto inediti.

Attività 2 - ciclo di eventi “Ladri in guanti gialli. Piacere, la tua bicicletta”

Il comune denominatore sarà la bicicletta, in particolare il furto, le iniziative per contrastarlo e gli approcci personali alla questione. Incontri, installazioni di pittura, design, fotografia, presentazione di progetti innovativi, sessioni educative, meet-up, talk e intrattenimento che dovranno rendere evidente il legame tra uomo e bicicletta. Avranno luogo all’interno della Velostazione Dynamo, considerata la nuova “casa del ciclista” metropolitano. Chi parteciperà alle iniziative dovrà sentirsi parte di una comunità e sostenuto nella scelta della mobilità dolce.

Attività 3 - campagna di comunicazione “Ladri in guanti gialli. #ioNO”

Un’operazione che non dovrà creare “rumore visivo” nel già sovrastimolato contesto cittadino, ma al contrario agire in modo latente e subliminale per tutto il periodo di preparazione alla protesta. Accorgimenti e messaggi che dovranno fornire ai cittadini gli strumenti per capire ciò che sta per succedere, per accorgersi della movimentazione in atto e per incuriosirsi gradualmente.

Una campagna lenta che esploderà solo poco tempo prima dell’evento e culminerà con un Bike Pride notturno dotato di elementi chiave facilmente riconoscibili. La popolazione verrà coinvolta direttamente, verrà stimolato il singolo all’informazione e all’esposizione personale nella settimana della manifestazione, naturalmente qualora le finalità siano condivise.

Questo porterà non solo alla diffusione del messaggio ma anche all’aumento della visibilità e del riconoscimento sociale, alla creazione di un network pronto alla ricezione del messaggio.

6. Finalità e obiettivi

Attività 1 - L'obiettivo delle video interviste e dell'installazione collettiva è generare corralità, **coinvolgimento e consapevolezza del fenomeno**: verificare quanto è condivisa la passione per questo mezzo e quanto può esserne diffusa e grave la perdita. L'aspetto macroscopico della questione nasce dalla sovrapposizione delle esperienze individuali, i piccoli vuoti generati nella persone rischiano di diventare un grande "blackout" all'interno della società, rischiano di diseducare i cittadini e far loro percepire un'ostilità da parte del luogo in cui vivono. Convincere i cittadini a rendere pubblica la propria testimonianza serve sia a strutturare il messaggio, sia a renderli consci della potenzialità di questo atto. Il medium artistico contribuirà al coinvolgimento sensoriale e alla struttura del messaggio.

Attività 2 - Le attività culturali e sociali correlate fungeranno da catalizzatori, gli eventi dovranno raggiungere il pubblico più ampio possibile, non dovranno dunque presupporre un back-ground culturale specifico. L'obiettivo è **umentare la conoscenza del legame tra uomo e bicicletta**, toccato nell'attività 1, servendosi di pratiche artistiche (video, pittura, musica, design, ecc.) e sociali (intrattenimento e incontri tematici) come strumento per guidare l'utente in un mondo complesso e affascinante.

Attività 3 - L'obiettivo è **sostenere la manifestazione**, veicolare messaggi forti e condivisibili, creare una massa critica nei confronti del problema sollevato. Con l'aiuto dei partner sostenitori, la campagna di comunicazione integrata si servirà di una pluralità di azioni e strumenti sinergicamente collegati tra loro e con il territorio. Cercherà di raggiungere un pubblico vasto e differenziato con manovre virali finalizzate ad avvicinare i destinatari, entrando nella quotidianità dei percorsi e delle attività di ognuno. I simboli della manifestazione indurranno il cittadino ad informarsi e così facendo ad introdursi nella rete.

L'interazione continua con il pubblico sarà essenziale al fine di conoscerlo e prevederne i comportamenti.

7. Destinatari

La manifestazione è rivolta a **tutta la cittadinanza**, a tutti gli utenti che hanno subito un furto di bicicletta ma anche e soprattutto a coloro che non sanno quanto realmente sia allarmante il problema. City users, utenti occasionali, appassionati e fautori, studenti, lavoratori, associazioni sostenitrici e istituzioni devono poter comprendere il fenomeno, le motivazioni e i comportamenti da tenere al fine di poter garantire un generale e fiducioso utilizzo della bicicletta.

Il furto di biciclette è un danno per l'intera comunità, perché **disincentiva la mobilità dolce** e coloro che l'hanno scelta per molteplici ragioni. Le amministrazioni e i privati, che costantemente promuovono programmi e servizi per sostenere la bicicletta e il suo significato nel panorama della viabilità, devono essere toccate e coinvolte da questo progetto, devono poter individuare il furto come un ostacolo agli investimenti in atto. Offrire strutture e infrastrutture, regolamenti e servizi non è sufficiente se il singolo cittadino è spaventato e trattenuto nell'utilizzo della bicicletta, se non può essere libero di usarla e se ha paura di abbandonarla. Il sostegno dell'iniziativa è perciò importante non solo da parte degli utenti interessati in prima persona ma anche da chi lavora per educare il cittadino e garantirgli la migliore fruizione dei servizi offerti.

8. Articolazione del progetto

Nelle pagine seguenti intendiamo fornire un'analisi dettagliata delle **tre attività** comprese nella proposta, ognuna di esse differente per modalità organizzative e struttura ma tra loro sincronizzate, coerenti e finalizzate al raggiungimento di un unico obiettivo.

Il periodo previsto per l'intera manifestazione è 25/06 - 2/07/2016.

Attività 1 - mostra "Ladri in guanti gialli. Storie di biciclette rubate"

Installazione video, composta da un collage di interviste rivolte ai cittadini di Bologna, il cui filo conduttore sarà il legame interrotto con la bicicletta e i suoi svariati significati.

La decisione di impiegare persone comuni, riprese all'interno di un luogo quotidiano, è volta a tralasciare la componente scenografica ed estetica degli audio video a favore di un processo di condivisione immediata.

Grazie ad un'operazione così semplice, seppur profonda, si tenterà di portare in luce una questione sottovalutata: dare voce ai singoli e visibilità al problema tramite l'esperienza particolare.

Dove

Negli spazi espositivi dello **Urban Center (Fig.3)**, il luogo in cui il cittadino può venire a conoscenza delle "principali politiche e i progetti che stanno cambiando Bologna e il territorio metropolitano e in cui cittadini, istituzioni pubbliche, associazioni e rappresentanti del mondo economico e sociale possono incontrarsi e discutere le trasformazioni territoriali e urbane". Pensando all'esposizione video, che tratta storie di cittadini e si rivolge a quelle stesse componenti citate per cercare di migliorare una dinamica nociva, la coerenza della location è implementata dal ruolo che svolge nella manifestazione stessa.

Le installazioni video avranno una collocazione temporanea pari a n. 7 giorni, trascorsi i quali sarà previsto un tempo minimo di ripristino della condizione precedente.

Conclusa l'esposizione le video interviste saranno disponibili in rete, su una piattaforma virtuale che ci si augura dia un reale sbocco operativo al concept descritto.

Modalità organizzative

È fondamentale che le interviste si leghino a tutti gli eventi organizzati a corredo della manifestazione (che non tratteranno nello specifico solo il tema del furto, ma anche il legame tra uomo e bicicletta). Si darà spazio libero al racconto, l'attenzione sarà rivolta alle reazioni emotive e alla vicenda soggettiva, dovrà emergere un ricordo di quel momento, unico e personale.

Verranno invitati i cittadini, dopo essersi descritti e contestualizzati, a raccontare l'episodio di furto e a rendere palesi le reazioni conseguenti. Una volta conclusa la testimonianza verrà richiesta una definizione personale di bicicletta (ogni singola storia termina con la domanda "che cos'è per te la bicicletta?").

Non ci sarà voce fuori campo, solo un montaggio di risposte e di reazioni.

Verrà intervistato un campione significativo della popolazione, dopodiché n. 10 video di breve durata verranno montati su supporti fissi nello spazio della mostra con tecniche video-multimediali e mapping. Si rimanda alle references visive contenute in appendice (**fig. 4,5**).

Le fasi previste per l'attività 1 saranno:

- **pianificazione interviste:** casting, selezione, studio ed elaborazione del format;
- **regia:** montaggio del set, posizionamento luci, direzione creativa;
- **ripresa e montaggio,** post-produzione, color correction e sound design;
- **studio dell'allestimento:** selezione dei formati, progettazione dello spazio espositivi, supporti audio-video, definizione della location, formazione del team esecutivo;
- **messa in opera:** allestimento della mostra e prove generali di funzionamento;
- **disallestimento** e ripristino della condizione ordinaria.

Per il calendario approfondito si rimanda a: **Allegato B_Planning attività e rete progettuale.**

Attività 2 - ciclo di eventi promozionali “Ladri in guanti gialli. Piacere, la tua bicicletta”

Incontri artistici, culturali e sociali correlati rivolti ai cittadini e a tutti coloro che intendono approfondire il significato della bicicletta, conoscere meglio le motivazioni della protesta o anche solo condividere esperienze e approcci personali. Proposte di pittura, fotografia, design e innovazione si contenderanno il tema del furto di biciclette, spiegando e testimoniando anche il profondo legame che esiste tra questo oggetto e il suo possessore. Talk e meet up approfondiranno la rete di sostenitori e coinvolgeranno l'utente novizio, incuriosito e in cerca di risposte, storie di viaggi in bicicletta delizieranno i partecipanti e sessioni informative spiegheranno come essere un “buon ciclista”.

Dove

All'interno della **velostazione Dynamo**, il nuovo parcheggio coperto frutto della riqualificazione di una ex autorimessa negli spazi del Pincio, di fronte alla stazione ferroviaria centrale. Non si tratta solo di un parcheggio custodito per biciclette, ma di una vera e propria “casa dei ciclisti” in cui è possibile riparare e noleggiare veicoli a due ruote concedendosi una pausa al bike caffè, partecipare a eventi di formazione, incontri, oppure organizzare tour guidati insieme allo staff dell'associazione Salvaiciclisti. Questo luogo diventerà il simbolo della lotta contro il furto perché nato dalla volontà concreta di offrire ai possessori di una bicicletta un parcheggio sicuro, un punto di accoglienza e assistenza oltre ad una sede in cui raccogliere tutte le iniziative bike-friendly.

La location è stata scelta perché punto nevralgico di un network consolidato e in continua evoluzione, un contesto coerente e soprattutto identificabile come componente concreta del progetto “Ladri in guanti gialli” che mira a sensibilizzare e a coinvolgere i cittadini divenendo così complementare nel raggiungimento dell'obiettivo comune: promuovere l'uso della bicicletta garantendo protezione e tutela.

In aggiunta, gli utenti a cui si rivolgono i due progetti sono i medesimi: ciclisti urbani e metropolitani, amanti e sostenitori della bicicletta, utenti occasionali e stranieri, city-users e fautori di una nuova cultura urbana. “Ladri in guanti gialli” e “Dynamo” si differenziano invece per l'approccio adottato: il primo offre una testimonianza approfondita del fenomeno sociale, delle esperienze individuali e alimenta la conoscenza del legame speciale tra uomo e bicicletta, il secondo garantisce un punto di riferimento per coloro che hanno scelto la mobilità nuova e rivendicano il diritto essere assistiti.

Modalità organizzative

La tipologia e la modalità degli interventi verrà discussa con l'Associazione Salvaiciclisti e verterà principalmente su: mostre temporanee sulla bicicletta, installazioni a tema, dibattiti e incontri con esperti del settore, Università della Bicicletta, progetti innovativi, discussioni, racconti di viaggi in bicicletta, meet-up, intrattenimento musicale e, in generale, creazione di reti.

Durante gli eventi principali verranno diffusi dei questionari per registrare le caratteristiche dell'utenza, all'ingresso verrà chiesto ad ogni partecipante come è venuto a conoscenza della manifestazione e quante volte ha subito un furto di bicicletta.

Gli appuntamenti da definire rientreranno nelle seguenti 4 tipologie:

- **ciclosfia e dintorni**: incontri e dibattiti;
- **mostre, performance, installazioni artistiche** temporanee sulla bicicletta;
- **progetti innovativi** e start-up contro il furto di biciclette
- **intrattenimento serale**: servizi bike caffè, opening/closing party.

Per il calendario approfondito si rimanda a: **Allegato B_Planning attività e rete progettuale**.

N.B. Saranno attivi i normali servizi della Velostazione: parcheggio, noleggio, e riparazione. Musica ed eventi saranno gratuiti per tutto il periodo della manifestazione.

Attività 3 - Proposta di comunicazione e divulgazione “Ladri in guanti gialli. #ioNO”

Il piano di comunicazione prevede l’elaborazione di una strategia di social media marketing e comunicazione integrata che dovrà fornire contenuti interessanti, spendibili e condivisibili da un’audience. In aggiunta si cercherà di mettere ordine tra i contenuti e i canali di comunicazione esistenti, creando un’azione corale e ben distribuita sul territorio. Verranno coinvolti tutti i partner aderenti all’iniziativa ai quali sarà richiesta una disposizione completa di mezzi online e offline. Ripetuti e costanti interventi virali precederanno il lancio ufficiale della comunicazione che avverrà solo poche settimane prima dell’inizio previsto del festival. Il giallo sarà il colore bandiera della campagna (già evocato dal titolo), un simbolo chiaro e riconoscibile che accomunerà tutte le tipologie di intervento. Si prevede una parata notturna inaugurale al fine di presentare il progetto e la mostra alla città. Il Bike Pride costituirà il lancio pubblico ed avvierà la manifestazione, sarà composto da tutti coloro che vorranno dichiarare il proprio consenso dicendo #ioNO. La fluorescenza delle biciclette fungerà da segnale così da rendere esplicita la protesta in atto.

Dove

All’interno dello spazio urbano verrà diramata la campagna di comunicazione che si servirà dei **canali istituzionali e social dei partner aderenti all’iniziativa**, verrà inoltre strutturata una vera e propria campagna virale che tramite messaggi subliminali e simbolici preparerà i cittadini alla ricezione del messaggio. Nelle strade della città avrà anche luogo il Bike Pride di apertura del festival. Sottolineiamo l’importanza del contesto in cui si inserisce il progetto, un background di cronache e attività per contrastare il furto di biciclette, un periodo storico in cui la città di Bologna si sta armando per condurre una rivoluzione a pedali e portare la bicicletta a godere dei benefit necessari alla sua diffusione.

Modalità organizzative

- **studio del concept:** analisi ed elaborazione di una strategia e di un piano attuativo;
- **creazione logotipo e identità coordinata:** ideazione di un logo evocativo e significativo per sviluppare poi un’identità corporativa coordinata. Il layout grafico verrà riprodotto nei vari supporti offline (cartacei) e online (web);
- **pianificazione e creazione di una campagna offline e online;**
- **ideazione di una modalità virale di diffusione del messaggio;**
- **realizzazione video teaser:** n.4 video tipologia viral/guerrilla della durata di 1 minuto effettivo (max), esclusi i tempi delle transizioni di inizio e fine;
- **“yellow pride” notturno con biciclette fosforescenti:** coprogettazione e organizzazione con la community dei ciclisti, in particolare con Associazione Salvaiciclisti, L’Altra Babele e FIAB (Monte Sole Bike Group). I gadget fosforescenti verranno forniti durante la giornata inaugurale, in collaborazione con il progetto “sCATENAti!” condotto dall’Associazione L’Altra Babele;
- **video recap dell’evento e dell’intera manifestazione:** n°1 video recap per rendere campagna e manifestazione attive anche dopo il periodo temporaneo di esecuzione.

Per il calendario approfondito si rimanda a: **Allegato B_Planning attività e rete progettuale.**

9.Cronoprogramma attività 2016

Per maggiori dettagli si rimanda a: **Allegato B_Planning attività e rete progettuale.**

Attività	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio
Avvio progetto							
Monitoraggio							
Campagna di comunicazione							
Casting per interviste							
Realizzazione e montaggio interviste							
Installazione interviste							
Eventi promozionali							
Bike pride e inaugurazione							
Valutazione conclusiva							
Rendicontazione							

10.Budget preventivo del progetto

La richiesta di contributi economici verrà suddivisa tra gli enti e i partner finanziatori (in fase di definizione). Per maggiori dettagli si rimanda a: **Modulo_richiesta di attribuzione di contributi economici.**

Azione	Importo
Attività 1	Euro
Attività 2	Euro
Attività 3	Euro
Totale	Euro

11.Referenti e contatti

Associazione Bicircolo (capofila), nelle persone di Zeno Adrien Igor Pasquini e Andrea Garreffa
info@bicircolo.com
388 3249203

Giulia Caffaro, project manager “Ladri in guanti gialli”
giulia.caffaro@gmail.com
333 4950598

Il Presidente dell’Associazione Bicircolo (capofila)
Il Segretario dell’Associazione Bicircolo (capofila)
Il Responsabile del progetto.....

I contenuti del presente atto sono assolutamente riservati e non possono essere divulgati, mostrati, comunicati a terzi senza previa autorizzazione. Altresì è vietata la realizzazione e lo sfruttamento dei dati proposti senza autorizzazione dell’avente diritto, identificato nella persona titolare del progetto.

Fig.1



A bicycle
1990 – 2001
Zagreb, Croatia

This is an exhibit from a past-life relationship. One of the things I never took with me. (I hope the rest ended up in Caritas, like I asked.)

The person I was with after this relationship considered my wish incredibly stupid, went to my ex's and took the bike back. When I ended this other relationship, I left on a scorching summer day. I thought that going on foot or taking a tram would be unbelievably dumb. So I got on the bike... Anyway, it's great to have a means of transport out of a relationship.

Fig.2



Very old red racing bike
16 years
Ittterbeek, Belgium

He left it there ... for me,
That rickety road racer.
He had bought himself a new bike,
And there was no room in his 'new life'
for the old one...
I looked it over,
Tried it out,
Bought special clipless shoes
And raced it round Pajottenland to
chase away the blues
Last week I bought a new one, thinking
what the heck,
A carefree singleton like me has no use
for that old wreck.

Fig.3

Planimetria non quotata Urban Center, concessa da Urban Center, Comune di Bologna.



Spazi coinvolti per allestimento e presentazione della mostra (Attività 1).

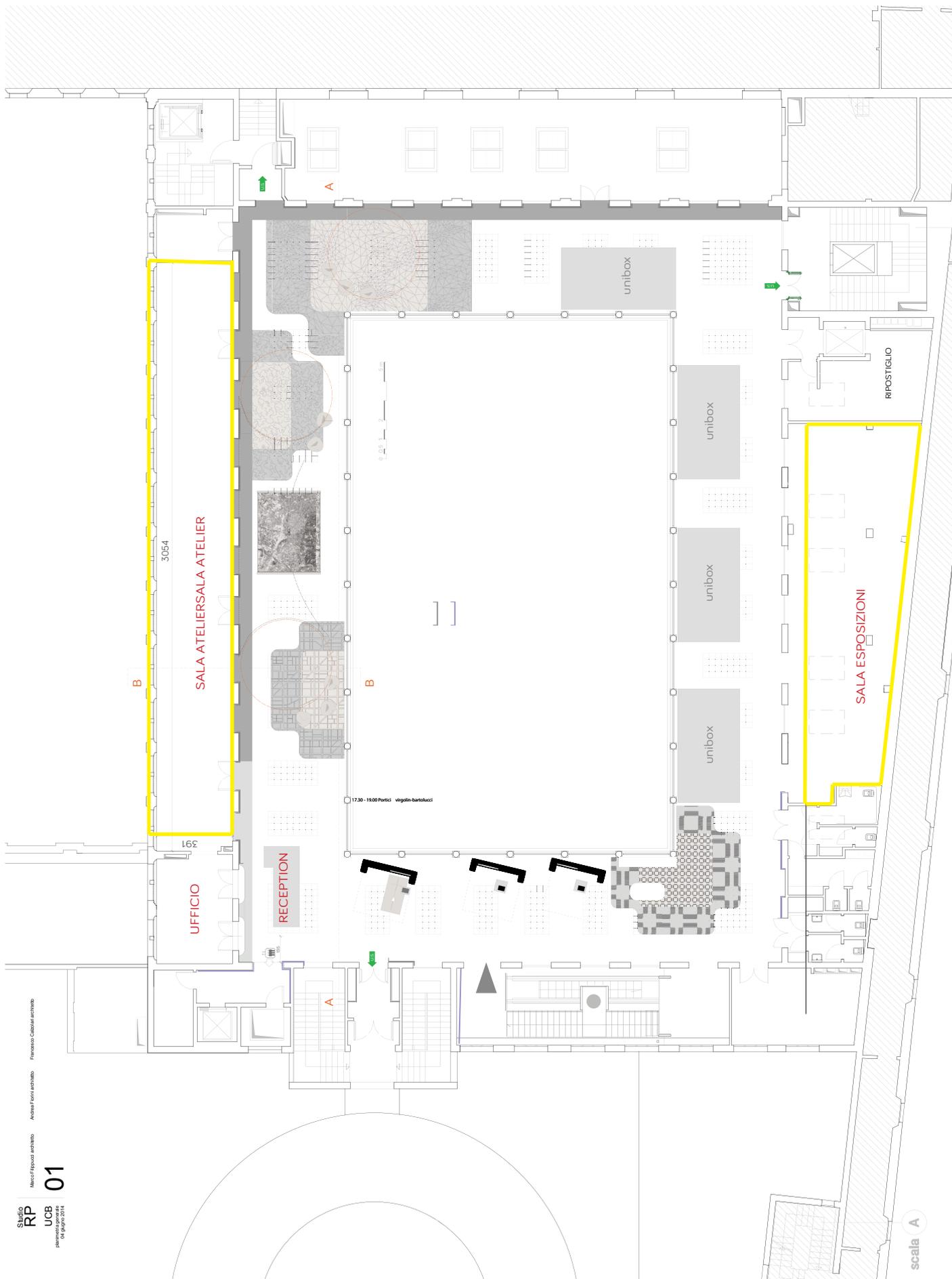


Fig.4



Installation, Oliafur Elliasson, Moderna Museet/ArkDes, Stockholm, 2015.

Fig.5



Todestriebe, Masbedo, Fondazione Mertz, Torino, 2014.



LADRI IN GUANTI GIALLI

Allegato B_Planning attività e rete progettuale

Associazione Bicircolo

LADRI IN GUANTI GIALLI. Tutti ciclisti con le bici degli altri – CRONOPROGRAMMA ATTIVITÀ 2016						
Luogo				Città di Bologna		
Periodo e durata		Intero progetto		20/03/16 – 2/07/16		
Termine di rendicontazione attività		Manifestazione		25/06/16 – 2/07/16		
				31/07/16		
Attività	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	
Avvio progetto						
Monitoraggio						
Campagna di comunicazione						
Casting e realizzazione interviste						
Montaggio interviste e video taser						
Installazione interviste						
Eventi promozionali						
Organizzazione manifestazione "Ladri in guanti gialli"						
Bike pride						
Valutazione conclusiva						
Rendicontazione						

N.B. Le attività possono subire variazioni nella fase di co-progettazione con i partner finanziatori.

LADRI IN GUANTI GIALLI. Memorie di biciclette rubate – CALENDARIO ATTIVITÀ 1			
Luogo		Urban Center – Comune di Bologna	
Periodo e durata		25/06/16 – 2/07/16	
Termine di rendicontazione attività		31/07/16	
QUANDO	ORARIO	TEMA	COSA
SAB – 25/06/16	ORE 13.00	OPENING	Rinfresco di inaugurazione e visita guidata
DOM – 26/06/16	/		Giorno di chiusura della struttura ospitante
LUN – 27/06/16	/		Giorno di chiusura della struttura ospitante
MAR – 28/06/16	ORE 10.00	VIDEO INSTALLAZIONI MULTIPLE	Visita alla mostra Ladri in guanti gialli. Memorie di biciclette rubate – ingresso libero
	ORE 19.00	VIDEO INSTALLAZIONI MULTIPLE	Ultimo ingresso
MER – 29/06/16	ORE 10.00	VIDEO INSTALLAZIONI MULTIPLE	Visita alla mostra Ladri in guanti gialli. Memorie di biciclette rubate – ingresso libero
	ORE 19.00	VIDEO INSTALLAZIONI MULTIPLE	Ultimo ingresso
GIO – 30/06/16	ORE 10.00	VIDEO INSTALLAZIONI MULTIPLE	Visita alla mostra Ladri in guanti gialli. Memorie di biciclette rubate – ingresso libero
	ORE 19.00	VIDEO INSTALLAZIONI MULTIPLE	Ultimo ingresso
VEN – 1/07/16	ORE 10.00	VIDEO INSTALLAZIONI MULTIPLE	Visita alla mostra Ladri in guanti gialli. Memorie di biciclette rubate – ingresso libero
	ORE 19.00	VIDEO INSTALLAZIONI MULTIPLE	Ultimo ingresso
SAB – 2/07/16	ORE 10.00	VIDEO INSTALLAZIONI MULTIPLE	Visita alla mostra Ladri in guanti gialli. Memorie di biciclette rubate – ingresso libero
	ORE 19.00	CLOSING	Ultimo ingresso
DOM – 3/07/16	TUTTO IL GIORNO	DISALLESTIMENTO	Giorno di chiusura della struttura ospitante
LUN – 4/07/16	TUTTO IL GIORNO	DISALLESTIMENTO	Giorno di chiusura della struttura ospitante

N.B. Le riprese e il montaggio verranno condotti in collaborazione con Associazione L'Altra Babele e Film Commissin Bologna.
Dal 25/05 al 2/07/16 saranno attivi i normali servizi offerti da Urban Center – Comune di Bologna.

LADRI IN GUANTI GIALLI. Piacere, la tua bicicletta – CALENDARIO ATTIVITÀ 2

Luogo	Dynamo – Velostazione di Bologna		
Periodo e durata	25/06/16 – 2/07/16		
Termine di rendicontazione attività	31/07/16		
QUANDO	ORARIO	TEMA	COSA
SAB - 25/06/16	ORE 22.30	OPENING	After Pride - Opening party by Dynamo
DOM - 26/06/16	ORE 17.00	CICLOSOFIA	Chiara Mascarello – Phd UniPD – “Pedalo dunque sono”
	ORE 17.00		Luca Pietrantoni – UniBO – Progetto X-CYCLE
	ORE 17.00		Patrizio Patrizi – FIAB – La salute del corpo in bicicletta
	ORE 17.00		Bibi Bellini – FIAB ONLUS Emilia Romagna
	ORE 21.00	CICLOCINEMA	La bicicletta verde – Haifaa Al-Mansour – 2012
LUN - 27/06/16	ORE 19.30	CICLOARTE	Roberto Sironi – Arte su due ruote – Mostra di pittura e introduzione dell'artista
	FINO A 1/07/16	CICLODESIGN	Gianni Speciale - Esposizione biciclette in legno - gswoodenbikes
MAR - 28/06/16	ORE 21.00	CICLOVIAGGI	Alain Rimondi – Un giro d'Europa in bicicletta
	ORE 21.00		Lisa Merighi – Experience Plus – Pedalando dalla Cina a Faenza
	ORE 21.00		Andrea Garreffa – Bicercolo – Moderatore
	ORE 21.00		Paola Giannotti – Quattro continenti in bicicletta - “Sognando l'infinito” PM Editore
	ORE 21.00		Pierino Poli – FIAB – Il cicloturismo alla scoperta delle città
MER - 29/06/16	ORE 21.00	CICLOCINEMA	Voglio una ruota – 2016 – Proiezione con introduzione di Antonella Bianco
GIO - 30/06/16	ORE 21.00	CICLOSTART-UP	Simona Larghetti – Dynamo la storia di un progetto ambizioso – Moderatore
	ORE 21.00		Isp. Stefano Berti – Polfer – L'importanza delle community e delle segnalazioni
	ORE 21.00		Bologna Bike Watch – Bologna
	ORE 21.00		MyFidoBike – Udine
	ORE 21.00		Scherlock – Torino
	ORE 21.00		Waylog – Bologna
VEN - 1/07/16	ORE 21.00	CICLOGIORNALISMO	Lorenzo Franzetti – Da Ciclismo a Cycle - “Il ciclismo visto dall'uomo”
	ORE 21.00		Guido Rubino – Cyclemagazine.eu
	ORE 21.00		Gino Cervi – Ediciclo editore – Modera
	ORE 21.00		Natascia Ronchetti – Il Sole 24 ore – La rivoluzione al femminile
SAB - 2/07/16	ORE 17.30	CLOSING	Conferenza di chiusura con conclusioni e prospettive
	ORE 20.45	CLOSING/ CICLOCINEMA	Ladri di biciclette – Vittorio De Sica – 1948

LADRI IN GUANTI GIALLI. # ioNO – CALENDARIO ATTIVITÀ 3

Luogo	Contesto cittadino – Comune di Bologna	
Periodo e durata	01/04/16 – 2/07/16	
Termine di rendicontazione attività	31/07/16	
QUANDO	DOVE	TEMA
1/04/16 – 20/04/16	Online	COMUNICAZIONE
1/05/16 – 2/07/16	Online	COMUNICAZIONE
	Online	COMUNICAZIONE
1/06/16 – 2/07/16	Online/Offline	COMUNICAZIONE
17/06/16	Sala stampa - Comune di Bologna	OPENING
25/06/16	Urban Center	OPENING
25/06/16	Da Urban Center a Dynamo	OPENING
25/06/16 – 2/07/16	Piazza Maggiore/limitrofi	COMUNICAZIONE
1/05/16 – 2/07/16	Zona Universitaria/Aule Studio Via Petroni 13/b.	COMUNICAZIONE, SENSIBILIZZAZIONE E LABORATORI VISIVI
		COSA
		SOSTEGNO
		El Garaje, Film Commission Bologna, Fiab Bologna, Radio Città del Capo, Associazione Salvaiciclisti, Associazione L'Altra Babele, Università di Bologna
		Partner Sostenitori
		Partner Sostenitori
		Canali di diffusione ufficiali del progetto, partner sostenitori
		Comune di Bologna, Consulta della Bicicletta, Associazione Salvaiciclisti, Associazione L'Altra Babele, Partner Sostenitori
		Associazione Bicercolo, Urban Center, Partner Sostenitori, Enti Patrocinanti
		Associazione L'Altra Babele, Associazione Salvaiciclisti, Monte Sole Bike Group
		Associazione L'Altra Babele
		Associazione L'Altra Babele

N.B. Il piano di comunicazione e le suddette attività verranno definite ulteriormente all'avvio del progetto.

LADRI IN GUANTI GIALLI. Tutti ciclisti con le bici degli altri – RETE DI PARTNER SOSTENITORI

Luogo		Città di Bologna
Periodo e durata	Intero progetto	20/03/16 – 2/07/16
	Manifestazione	25/06/16 – 2/07/16
Termine di rendicontazione attività		31/07/16
SOGGETTO/ENTE	TIPOLOGIA DI SOSTEGNO	TIPOLOGIA DI COINVOLGIMENTO
Comune di Bologna - Settore Mobilità Sostenibile	Contributo economico bando LFA	Contributi economici Attività 2 e 3
Urban Center	Location e supporto comunicazione	Location attività 1 e supporto logistico/comunicazione
Consulta della Bicicletta di Bologna	Patrocinio culturale	Utilizzo dei canali comunicazione a disposizione
Unicredit Banca	Contributo economico	Contributi economici Attività 1
Università di Bologna	Patrocinio culturale	Patrocinio e sostegno nelle attività di comunicazione universitaria
Fondazione CarisBo	Contributo economico	Contributi economici Attività 1
Caab (Centro Agroalimentare Bologna)	Supporto comunicazione	Utilizzo dei canali comunicazione a disposizione
Monte Sole Bike Group (FIAB Bologna)	Patrocinio culturale	Supporto logistico/comunicazione Attività 2, supporto per bike pride inaugurale
Associazione Bicircolo	Capofila	Organizzazione, gestione e sviluppo del progetto
Associazione Salvaiciclisti	Location e supporto comunicazione	Location attività 2 e supporto logistico/comunicazione, supporto per bike pride inaugurale
Associazione L'Altra Babele	Riprese e montaggio Attività 1, campagna di sensibilizzazione preventiva	“sCATENAtti” in “Ladri in guanti gialli”, servizio di marchiatura, iniziative virali, location e personale laboratorio di riprese e montaggio, supporto per bike pride inaugurale
Film Commission Bologna	Location e supporto casting	Location e supporto riprese – attività 1
El Garaje produzioni	Sponsor tecnico attività 1	Noleggio gratuito delle attrezzature per casting e riprese, allestimento e posa – attività 1
Radio Città del Capo	Media partner	Supporto nella comunicazione
Experience Plus	Supporto attività di comunicazione	Supporto nella comunicazione
Ostello We Bologna	Supporto tecnico attività 2	Alloggio ospiti volontari Attività 2
Reelight	Supporto tecnico attività 3	Concessione di n. 70 luci per per bike pride inaugurale

N.B. Partnership e collaborazioni sono in fase di definizione attuale, sono pertanto possibili variazioni e aggiunte a quanto sopra citato.



**LADRI IN
GUANTI GIALLI**

Allegato C_Studio del logo

Associazione Bircircolo







 LADRI IN
GUANTI GIALLI



LADRI IN
GUANTI GIALLI



Tutti ciclisti con le biciclette degli altri



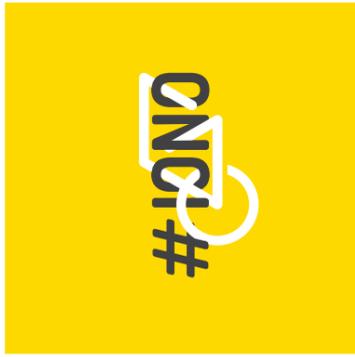
**LADRI IN
GUANTI GIALLI**

Tutti ciclisti con le biciclette degli altri





#IGNO





~~MEMORIE DI~~
~~BICICLETTE~~
~~RUBATE~~



~~PIACERE~~
~~LA TUA~~
~~BICICLETTA~~

