

I CICLISTI ROSSI

Una testimonianza in particolare, quella di Carlo Lombardi, presente nel testo appena edito “L’ALBA INTRAVISTA. Militanti politici del Biennio rosso tra Piemonte e Lombardia” (Prospettiva Marxista, marzo 2024), richiama direttamente l’esperienza, relativamente poco conosciuta, dei cosiddetti “ciclisti rossi”.

Carlo Lombardi fu infatti tra i promotori e gli organizzatori dei ciclisti rossi in Lomellina, destinati a compiti di servizio e comunicazione durante gli scioperi del Biennio rosso.

Nato a Mortara il 7 gennaio 1899, e lì deceduto il 23 maggio 1980, Carlo apparteneva ad una famiglia proletaria con esperienza di lotte, il padre Angelo era stato infatti organizzatore e segretario della lega bracciantile di Mortara. La prima esperienza lavorativa Carlo l’ebbe a 13 anni, come muratore, per poi diventare operaio alle Officine Minghetti. L’iscrizione alla Federazione Giovanile Socialista Italiana risale al 1917 e successivamente arriva ad essere dirigente dei circoli della Lomellina. Poi aderisce alla frazione comunista organizzatasi in seno alla federazione del Partito Socialista Italiano pavese.

Il suo impegno fu di primo piano nell’organizzazione delle lotte, soprattutto bracciantili, durante il Biennio rosso e nei duri scontri con gli agrari e le squadacce fasciste. Nelle campagne della Lomellina trovava infatti linfa l’offensiva fascista su Novara e proprio dagli agrari veniva poi esportato il fascismo anche nelle città, dove la borghesia cittadina l’accoglieva ben volentieri, come a Pavia.

Non ci soffermiamo sulle ulteriori interessanti e alterne vicende della ricca biografia di Lombardi, per la ricostruzione della quale rimandiamo al testo citato. Riprendiamo qui solamente parte dell’intervista, tratta dalla registrazione orale effettuata da Cesare Bermanni nell’abitazione dello stesso Lombardi a Mortara, il 23 dicembre 1973. Alle domande intorno all’anno Venti l’intervistato argomenta così attingendo ai suoi ricordi:

Noi giovani eravamo un po’ diversi dai vecchi, tant’è vero che loro i ciclisti rossi non li avevano mai approvati. I ciclisti rossi funzionavano come funzionarono dopo il Quarantacinque i dirigenti di Lega; portavano la fascia rossa e c’era scritto “ciclisti rossi”: erano di servizio nei circoli giovanili socialisti e, quando c’era un’agitazione, si mettevano a disposizione dell’organismo sindacale. E noi a Mortara li organizzavamo così. Noi avevamo, per esempio, da portare degli ordini; col telefono non potevi, perché era sotto controllo della polizia. Allora prendevamo dieci ciclisti, con l’ordine e gli dicevamo: «Portalo a Cergnago, a Castel d’Agogna, a Cerreto, ad Albonese». Là c’era gli altri che pigliavano l’ordine e avanti, lo riportavano agli altri paesi vicini. Arrivati lì, l’altra squadra partiva, in modo che in un paio d’ore ricoprivi tutta la zona, perché i nostri, quando erano andati a Cergnago tornavano indietro, no; avevano da portare il proclama, oppure i manifestini eccetera, così; li portava al primo paese e lì i ciclisti di lì lo portavano di là; è un’organizzazione che c’erano tremila ciclisti rossi, tutti colla bicicletta; e la maggior parte armata di rivoltella; sì, quelle pistole a tamburo che c’era prima.

Tremila ciclisti rossi, probabilmente in tutta la Lomellina, non nella sola Mortara, sono comunque numeri impressionanti, espressione di una sorta di contropotere proletario che si andava delineando nelle campagne lomelline.

Sono circa tremila le staffette, termine divenuto poi noto in seguito alla resistenza, che si mettono a disposizione per le comunicazioni, ma non solo, nel fuoco della lotta di classe. Questo momento di grande tensione, che nemmeno all’apice del Biennio rosso vedrà comunque mai porsi la possibilità per la presa rivoluzionaria del potere politico, vede però un’intensissima lotta di classe in cui la questione della difesa fisica era già ad altissimi livelli, ed ecco perché anche i ciclisti rossi erano di conseguenza attrezzati.

La storia dei ciclisti rossi nasce anni prima e in altri luoghi che non quelli della bassa pavese. Il primo gruppo di essi vede la luce il 12 giugno 1905, per iniziativa dei socialisti di Reggio Emilia. Fu un successo e poco dopo fu costituita l’Associazione provinciale dei ciclisti rossi. Il 16 giugno 1912, in occasione del Congresso Socialista Regionale, nacque ufficialmente

l'Organizzazione Nazionale dei Ciclisti Rossi. Il 22 settembre seguente si svolse, sempre ad Imola e sempre nel '12, il primo Convegno Nazionale dei Ciclisti Rossi, che vide settecento partecipanti giunti da diverse regioni italiane. Al pomeriggio di quel giorno c'è una sorta di consacrazione: ci fu l'incontro con i delegati della Federazione Giovanile Socialista reduci dal congresso nella vicina Bologna, un pellegrinaggio alla tomba di Andrea Costa, che era di Imola, e, dopo vari interventi, conclusero la giornata i comizi di Anselmo Marabini, Arturo Vella, segretario nazionale dei giovani socialisti, e di un giovanissimo Amadeo Bordiga.

La maggior parte dei ciclisti partecipanti a quella iniziativa collettiva arrivò con una bicicletta della "Avanti!", marca bergamasca convenzionata con il PSI. Attorno ai ciclisti rossi girava già un business in virtù anche di una tendenza, in Italia tardiva, alla socialdemocratizzazione. Si pensi solo che venivano commercializzati gli pneumatici "Carlo Marx".

La federazione nazionale dei ciclisti rossi, divenuta tale nel 1913, aveva scopi più politici che non ginnici o sportivi. Il gruppo infatti non partecipava a gare, vedendo l'agonismo come una manifestazione borghese di sportismo, in quella fase fortemente avversato dalla gran parte del Partito Socialista.

Alla fine del XIX secolo, una guida turistica del Touring Club consigliava addirittura ai ciclisti di non passare per l'Emilia Romagna, in particolare proprio per Imola e Faenza, per evitare di incorrere in atti di teppismo, essendo il ciclismo considerato un'attività borghese e quindi ostile alla classe operaia.

Mussolini, quando era ancora un giovane socialista, era pervaso da un fanatico furore antisportista, lui che più tardi da Duce elevò lo sport a strumento di consenso e si fece rappresentare, nel mito di regime, come il perfetto atleta dell'Italia fascista. Ebbene Mussolini, che bloccò i treni nella guerra di Libia del 1911 finendo in carcere, pare organizzasse delle squadre di sabotatori per spargere chiodi sulle strade percorse dai ciclisti del Giro d'Italia.

Come ben spiegato da Stefano Pivato (*La bicicletta e il sol dell'Avvenire. Sport e tempo libero nel socialismo della belle-epoque*. Ponte delle grazie, Firenze 1992), gran parte degli sport moderni sono di derivazione inglese. Il ciclismo in particolare arriva in Italia tramite la mediazione francese, dove avviene un vero e proprio boom a fine Ottocento.

In Francia, intorno al 1890, si contano già un migliaio di fabbricanti e circa tremila commercianti di biciclette. Il tour de France è del 1903 e diventa subito popolarissimo. L'Italia segue - verrebbe da dire - "a ruota": il giro di Lombardia è del 1905, la Milano-Sanremo del 1907 ed il Giro d'Italia del 1909. Si assistette ad entusiasmi e folle per la strada, ancor più di oggi che pur è ancora popolare e amato. Grazie al Giro la *Gazzetta dello Sport* aumenta la cadenza delle proprie uscite settimanali fino a diventare un quotidiano e solo dal 1910 i redattori della stessa cominciano a percepire regolari stipendi diventando a tutti gli effetti dei giornalisti professionisti. Le influenze sono così profonde e interconnesse che sarà nel 1931 che nascerà la famosa maglia rosa, proprio sulla scorta del colore della carta del quotidiano sportivo per eccellenza.

Il ciclismo fu lo sport certamente più seguito in Italia fino agli anni Trenta-Quaranta, molto più del calcio che arriva in un secondo momento ed inizialmente è giocato dalla borghesia.

La bicicletta assume in sé anche l'idea di modernità, oltre che di velocità. La raffigurerà nei suoi dipinti un esponente del futurismo come Mario Sironi (si veda a titolo esemplificativo *Il ciclista*, 1916), esaltandola a simbolo di dinamismo urbano.

Ma la bici è anche fatica che diventa metafora per creare nuovi eroi. Roland Barthes, riflettendo sullo sport in generale e sul *Tour de France* in particolare, paragona addirittura i campioni del ciclismo a quelli dell'Iliade e dell'Odissea. Il Giro d'Italia del 1949 è seguito e commentato addirittura da Dino Buzzati i cui pezzi escono sul *Corriere della Sera* (con titoli immaginifici come *Né Coppi né Bartali si sono fermati ad Eboli*, *Un nonno un po' pazzo pedala sulla scia dei campioni* e *Non tramonterà mai la fiaba della bicicletta*). Ecco dunque che l'epica di Girardengo prima, e di Coppi e Bartali, celebrate in svariate canzoni della tradizione italiana, si fa largo nella cultura popolare.

Questa grande passione sociale trova una forte base sia negli strati operai che contadini. Spesso questi ultimi lasciavano le campagne per diventare proletari salariati di fabbrica a tutti gli effetti e la bicicletta diventava per loro il primo mezzo di locomozione individuale. Il ciclismo è uno sport inizialmente povero, contadino, in cui quasi tutti i ciclisti difficilmente provengono dalle città, quanto piuttosto dai paesini di provincia. A dimostrazione di ciò stanno le interviste carpite ai vari protagonisti della bici agonistica, fino agli anni seguenti il boom economico, i quali parlavano quasi tutti in dialetto (si veda il programma televisivo degli anni Sessanta della Rai curato da Sergio Zavoli dal titolo *Il processo alla tappa*).

La visione proletaria e contadina della bicicletta cambiò quando essa divenne accessibile a tutti, e non più solamente ai ricchi proprietari terrieri e borghesi, grazie al calo del suo prezzo dovuto al progresso tecnologico. Il cavallo di ferro o la “macchina”, come nelle prime cronache veniva chiamato il velocipede, dava una maggiore mobilità perfino rispetto al cavallo, mezzo di locomozione appannaggio sostanzialmente solo di aristocrazia e borghesia. Era dunque il primo mezzo di locomozione di massa individuale della Storia.

La bici assunse a cavallo tra Otto e Novecento un'importanza che è difficile da comprendere oggi in tutta la sua importanza se non si compie uno sforzo di immedesimazione nella concreta condizione storica. La possibilità di allargare i propri orizzonti, di sfruttare un poco meglio il proprio – scarso – tempo libero, di muoversi con rapidità suscitava e smuoveva profondi desideri e suggestioni. Diventava sinonimo di libertà.

C'era inoltre l'appropriazione per la classe operaia di qualcosa che poco tempo prima era visto come un privilegio riservato alle élite borghesi e aristocratiche (quelle che per prime si facevano fotografare sul biciclo dotato di enorme ruota anteriore), quelle stesse classi dominanti che mentre l'operaio incominciava a saltare in sella alla propria sudata bicicletta, cominciano a possedere e guidare le prime automobili.

Se si vedono i dati risibili della diffusione della bici a fine Ottocento e inizio Novecento si vede che allora era ancora un bene di lusso. I prezzi erano stellari. I modelli più costosi erano venduti a 500/600 lire. Una bici usata, una Bianchi “quasi nuova” come recitava un annuncio del 1891, costava 375 lire. Una Prinetti Stucchi del 1896 era venduta a 350 lire. Il salario medio giornaliero di un operaio appena assunto era in quegli anni attorno a 1 lira e 50. Con lo stipendio di un giorno di lavoro si noleggiava una bici per un'ora, mentre per comprarne una, poniamo la Bianchi usata menzionata sopra, occorrevano 250 giorni di paga. A fine Ottocento l'acquisto di una bicicletta nuova poteva arrivare al corrispettivo 300-400 giornate di lavoro.

Ecco perché gli esemplari venduti erano solo 368 mila nel 1906. Ma già verso il 1910 le giornate medie di lavoro per acquistare una bici erano scese a circa 100. E infatti al 1919 sono già 1 milione e 364 mila le bici in circolazione, diventando così anche un fenomeno sociale visibile e percepibile.

La bici di inizio Novecento diventa come l'auto in Italia negli anni 60/70: una svolta tecnologica fondamentale che segna un'epoca. Assurge in un lampo a simbolo della modernità di inizio Novecento. Ecco perché c'è la possibilità materiale che, soprattutto i giovani socialisti, divengano anche “ciclisti”, nel senso di persone che hanno la bici e la usano per muoversi rapidamente.

Ma i ciclisti rossi vedono espulsa o quantomeno marginalizzata la dimensione ludica, a cui oggi si associa il termine “ciclista”.

I socialisti che inforcavano la bicicletta in quella fase, che finì con la repressione fascista, non accettavano il ciclismo come sport e la bicicletta come strumento ricreativo, ma lo accettavano come strumento di resistenza alle offensive padronali. Le biciclette erano considerate funzionali per raggiungere il posto di lavoro, mantenere i collegamenti tra le fabbriche occupate, allertare i lavoratori all'approccio della polizia, diffondere la stampa rivoluzionaria, organizzare gli operai e i braccianti in aree e centri remoti, e consentire loro di partecipare a manifestazioni nelle aree urbane in assenza di treni. La bici era in sostanza strumento indiretto per la propaganda e l'organizzazione, sarebbe stato stolto privarsene l'utilizzo per un preconcetto ideologico.

Non immediato favore riscosse invece la bicicletta in ambito cattolico.

Alcuni episcopati proibirono l'uso del moderno mezzo ai loro sacerdoti. Singolare a tal proposito il caso di un parroco di un piccolo paese della provincia di Ravenna che sul suo bollettino parrocchiale nel 1910 sollevò un caso di "morale ciclistica". Se c'è un ammalato grave il prete può «inforcare la bicicletta nonostante il divieto superiore?». La sua risposta, controcorrente, era che «lo può».

Vi furono autorizzazioni parziali, come nel caso del collegamento di parrocchie sparse in lontani cascinali, ma la pedalata era concessa solo per incombenze strettamente derivanti dal ministero.

Il divieto dai vertici della Chiesa all'uso della bici per i propri prelati rimase fino addirittura agli anni Cinquanta ed infatti compare nella trasposizione cinematografica del Don Camillo di Guareschi, quando a vestirne i panni era Fernandel che faceva a gara, superandosi a vicenda ma alla fine aspettandosi ed andando significativamente a fianco, con Peppone interpretato da Gino Cervi (*Don Camillo e l'onorevole Peppone*, 1955).

Un elemento che aveva alimentato pregiudizi e riserve, e ostacolato quindi l'uso della bici per gli ecclesiastici, era dovuto al rispetto che conferivano all'abito talare, che si sarebbe scomposto e sgualcito, non solo per la postura ritenuta sconveniente, detta perfino "scimmiesca, perché incurvata (altro capitolo a parte è poi il rapporto delle donne e dell'utilizzo del pantalone rispetto alla diffusione della bicicletta).

Al soldato era fatto divieto dell'uso della bici, per un discorso analogo al prete relativamente alla divisa, ma la borghesia italiana non mancò di utilizzare questo ritrovato tecnologico quando creò appositamente il corpo scelto dei Bersaglieri ciclisti, costituito in battaglioni distaccati e poi ampiamente utilizzati nella Prima guerra mondiale imperialista. Per altro tra questi ci fu un bersagliere ciclista che poi fu tra i massimi esponenti del fascismo, ovvero Achille Starace, appartenente al 12° Reggimento. Oltre che segretario del Partito Nazionale Fascista dal 1931 al 1939, fu anche presidente del CONI (Comitato Olimpico Nazionale Italiano) dal '33 al '39.

Segnaliamo infine che la bici prese piede, ed esercitò la sua fascinazione, prima nelle regioni eminentemente agricole, come quelle dell'Emilia Romagna e della Lomellina, terre anche delle lotte delle mondine, piuttosto che nella Milano industriale o nella Torino dei primi opifici dell'automobile.

I ciclisti rossi potevano dunque anche facilitare i collegamenti tra città e campagne. Infatti, durante la Settimana rossa, l'insurrezione proletaria sviluppatasi ad Ancona e propagatasi dalle Marche alla Romagna, alla Toscana e ad altre parti d'Italia, tra il 7 e il 14 giugno 1914, come reazione all'eccidio di tre manifestanti avvenuto ad Ancona ad opera della forza pubblica, furono proprio le staffette dei ciclisti rossi a tenere i collegamenti tra i vari nuclei dei rivoltosi.

Fu quella un'anticipazione e una prova della funzione che poi svolsero anche durante il Biennio rosso, in cui ci fu un ampio utilizzo da parte degli elementi socialisti più coscienti e organizzati, quali appunto Carlo Lombardi.