

L'INVENZIONE DELLA BICICLETTA ed IL DIVIETO ALL'USO

Di Lidiano Balocchi

Quello che oggi è ritenuta la panacea di tutti i mali del traffico, non ha avuto una vita pubblica sempre facile, anzi è stata accettata *ob torto collo*, nel senso che il suo uso sulla strada è stato oggetto di divieto per molto tempo.

L'invenzione del *celerifero* risale agli inizi del secolo XVIII, aveva ruote fisse, era di legno, era pesante e non aveva pedali. Nella seconda metà del XIX secolo, dopo l'intelaiatura in ferro e l'articolazione della ruota anteriore si inventarono i pedali, poi nel 1865 apparve il caucciù... Da questo momento il progresso tecnico della bicicletta fu più rapido.

Sono venuto in possesso del *Manuale del Velocipedista* del 1894 che, oltre ad essere una guida pratica all'uso e manutenzione, porta in allegato il *Regolamento Municipale di Roma* riferito al mezzo. Così ne riporto qualche stralcio per tirare simpatici raffronti.

Ma perché era vietato l'uso della bici? Molto probabilmente la sua struttura primordiale veniva usata così per gioco da degli "scavezzacollì", che spesso si rompevano qualche osso o procuravano danni a terzi. Era, dunque, pericolosa: la cosa più semplice era vietarla. Il divieto esisteva nella Roma dei papi, come in altre città. A Milano un decreto analogo a quello di Roma esisteva fin dal 1818, eccezione fatta per provarla sui bastioni e fuori le mura.

Giunti a Roma i "Piemontesi" non è che si mostrarono più lungimiranti del deposto governo. Anzi, fin dai primi giorni dopo "La Breccia", sul traffico si affrettarono a confermare i divieti precedenti come il transito dei carri per via del Corso (4 ottobre 1870). Poi il 5 agosto 1871 la Giunta Municipale affrontò in pieno il problema velocipedi: "Sia pubblicato avviso (6 settembre 1871 n.d.r.) in cui sia posto l'assoluto divieto di usare dei velocipedi non solo all'interno della città, ma anche in tutti i luoghi più frequentati fuori le porte di essa. Ciò in seguito alle diverse disgrazie ed altri inconvenienti che si sono verificati per questo esercizio". Lo dicevo, la bici era pericolosa!

Ma il tempo è galantuomo e giorno dopo giorno la bici preparò la rivincita. Così nel 1894 il comune fu costretto ad affrontare l'argomento con occhio più benevolo (!), anzi col *Regolamento per la circolazione dei velocipedi*.

"Art. 1 La circolazione dei bicikli ad una ruota grande ed una piccola è vietata nell'interno della città ed anche nei luoghi abitati del suburbio. È permessa però in ogni parte della città e del suburbio la circolazione dei velocipedi a due ruote uguali, detti biciclette...fatta eccezione...". "Art. 2 Nelle località appresso indicate il transito dei velocipedi... non potrà incominciare che alle 22 e dovrà cessare alle 8: Via Tritone, Corso... (ed altre vicine)". "Art. 4... (moderare la velocità)". "Art. 5 I velocipedisti, nel percorrere le vie, dovranno tenersi per quando possibile nel centro della strada...". "Art. 6 ... Munito di un lanternino, di un freno, di un avvisatore...". "Art. 7 ... I velocipedi essendo considerati come veicoli, sono ad essi applicabili tutte le disposizioni ... che vietano il temporaneo passaggio... in qualche strada della città". "Art. 8 Ogni conduttore di velocipede dovrà essere munito di licenza municipale. Tale licenza sarà concessa in seguito a certificato di idoneità ...". "Art. 9 La licenza sarà rilasciata previo pagamento di lire 6... I velocipedi saranno soggetti alla visita annuale e la licenza sarà rinnovata ogni anno". "Art. 10 ... Ogni velocipede... dovrà essere contrassegnato da un numero, il quale, a spese del proprietario e sull'indicazione dell'ufficio di polizia municipale, sarà impresso in cifre assai apparenti su di una targa fissa da tenersi a vista del pubblico e sarà pure riprodotta sui cristalli anteriori del lanternino". "Art. 11 Le contravvenzioni..." "Art. 12 E' abrogata l'ordinanza municipale del 6 settembre 1871...".

Insomma le biciclette ebbero la libertà controllata di circolazione, ma a caro prezzo: patente, tasse, revisione annuale, targa. Visto con gli occhi di oggi, si dettarono le medesime imposizioni che ora necessitano per portare un autotreno!

Lo stesso *Manuale* poi dedica un capitolo a spiegare *il bicicletto a motore* della casa Hildebrand e Wolfmuller di Monaco "...che sicuramente conseguirà un meritato successo ... e porterà addirittura uno scompiglio nel mondo ciclistico... Il ciclista potrà regolare a piacere la velocità ... che dovrebbe essere da 30 a 40 km l'ora su strada provinciale... senza contare che per gare speciali, temerarie assai, si potrebbe spingerla fino a 90 km l'ora...". L'autore aveva previsto molto in là ed aveva previsto bene. Rimane antipatico il nome. Peccato, ormai poteva chiamarla motocicletta. L'ultimo capitolo è dedicato invece ad un velocipede rimasto nei progetti, anche se ogni tanto riappare in tv come proposta moderna da brevettare: "Velocipede che agisce con il peso del corpo". "Il nome che meglio converrebbe a indicare questo nuovo sistema, sarebbe quello di *velocipede cavallo*, perché richiede dal velocipedista gli stessi movimenti usati da un cavaliere..." Spingendo i piedi contemporaneamente su due pedane essi avrebbero agito sulla moltiplica come una pompa... E' l'unica invenzione con sviluppo futuribile sulla bicicletta.