



NON LAVORO

FARAH POLATO

Una bicicletta è una bicicletta?

Ascesa e declino della bicicletta come Nuovo Umanesimo



LA BICICLETTA DI DE SICA

¹ Dal sito di La Società Italiana di Storia del Lavoro (SISLav), storialavoro.it, cui, vista l'ampiezza prospettica degli studi sul lavoro, si rinvia per un approfondimento e aggiornamento bibliografico.

² In considerazione della vastità della letteratura, per quanto riguarda la prospettiva *gender*, rinviando, a titolo rappresentativo, al contributo di Bruna Montesi "Donne, professioni, cittadinanza.", «Storia e problemi contemporanei», 31, 2002; pp. 147-166; in riferimento al settore audiovisivo, cfr. Rosa Barotsi, Gloria Dagnino, Carla Mereu Keating (a cura di), *Gender and Labour in the Italian Audiovisual Industries: Critical Research Approaches and Methods*, «Comunicazioni sociali», 1, 2023. Per gli orientamenti post-coloniali, limitandoci ai contributi italiani, cfr. il seminale *La condizione postcoloniale* di Sandro Mezzadra (Ombre corte, Verona: 2008); del medesimo autore, cfr. anche "How many histories of labour? Towards a theory of postcolonial capitalism", «Postcolonial Studies», 14, 2, 2011, pp. 151-170, e, per l'intreccio tra dinamiche migratorie e politiche di mobilità, "The Gaze of Autonomy: Capitalism, Migration and Social Struggles", in Vicki Squire (ed), *The Contested Politics of Mobility: Borderzones and Irregularity*, Routledge, London 2011, pp 121-143.

³ Per un approccio cfr., tra altri, Cynthia Fuchs Epstein, Arne L. Kalleberg, "Time and the Sociology of Work. Issues and Implications", «Work and Occupations», 28, 1, 2001, pp. 5-16.

nutile tentare avvisi alternativi: il nesso tra bicicletta, lavoro e cinema italiano ci porta inesorabilmente a *Ladri di biciclette* (1948) di Vittorio De Sica. Il film, tratto dall'omonimo romanzo del 1946 di Luigi Bartolini, si è imposto per l'esemplarità del connubio De Sica-Zavattini nel definire il canone dell'estetica neorealista; un'opera che ha fissato nell'immaginario collettivo un certo panorama socio-economico del secondo dopoguerra; un'opera che ha conquistato nella comunicazione diffusa l'attribuzione di "capolavoro", non senza derive agglutinanti rispetto all'ampiezza e plurivocità del neorealismo cinematografico.

Chiediamoci ora cosa *Ladri di biciclette* ci dice rispetto al binomio bicicletta-lavoro. La prima annotazione, manifesta, è che la bicicletta è molto poco messa in scena nella funzionalità operativa: la vediamo, nella parte iniziale, trasportare strumenti del mestiere (colla, pennello...) e permettere al protagonista Antonio Ricci (Lamberto Maggiorani) di spostarsi nella città per adempiere alla sua mansione di attacchino. Dopo il faticoso furto, la "bici" non compare più nel suo uso lavorativo in senso stretto, bensì come oggetto, prezioso perché indispensabile, sottratto e inseguito; oggetto che balugina nella caccia che si protrae in una tragica giornata, segnata alla conclusione da un altro, ancor più tragico, furto.

E allora? gli automatismi che associano, quasi inerzialmente, il film alla bicicletta e al lavoro ci ingannano? La domanda è, evidentemente, retorica. La bicicletta di De Sica-Zavattini ci parla di un certo ambiente lavorativo (quello della classe popolare), della difficoltà di ottenere un impiego, del fatto che non serva una definita professionalità; della necessità stringente dello strumento-bicicletta per compierlo, del valore della stessa (impegnata, rubata), del fatto che quell'oggetto deve essere posseduto da chi il lavoro lo esegue o comunque ne possa fruire. Ci parla anche di un certo modo di svolgere il compito assegnato, con mansioni definite ma cui il lavoratore in questione si accinge senza atteggiamenti spasmodici, degli orari – dall'uscita mattutina con il figlio all'incombere minaccioso del fine giornata quando si dovrà rendere conto –; notiamo che Antonio è da un lato solo nel suo travaglio, dall'altro che ha dovuto contendere il posto ad altri "disperati" come lui. Insomma, anche in assenza di un focus sulla bicicletta nel suo concorrere alla "meccanica" dell'attività lavorativa, molto viene detto del contesto economico-sociale che la accoglie. Bicicletta, dunque, non tanto mezzo per svolgere, bensì per *veicolare* il lavoro quale prisma che convoca "l'insieme delle scienze sociali, politiche ed umane" per indagare le interazioni tra l'affermarsi delle "molteplici tipologie di rapporti di lavoro (libero, non libero, eteronomo, autonomo) e le modalità con le quali queste tipologie hanno storicamente concorso e concorrono alla formazione dei gruppi sociali, alla configurazione delle identità, ai comportamenti sociali e politici"¹.

Orientamenti come i *gender studies*, i *migrant studies* o i *postcolonial studies* guardano al "lavoro" (accesso, condizioni) nella sua sintomaticità rispetto al posizionamento sociale di componenti subalterne quali le donne, i migranti e altre soggettività escluse o marginalizzate.² In un allargamento dell'area di indagine, la letteratura si è interessata a come i diversi sistemi (industriale, rurale; stanziali, liquidi) hanno plasmato i modi del vivere scandendo le giornate, indirizzando il tempo delle relazioni (familiari, amicali), creando temporalità³ (tra cui il cosiddetto *loisir*, tempo non occupato

⁴ Cfr. Bruce Bennet, *Cycling and Cinema*, Goldsmiths Press, London 2019; per l'area francese, cfr. Patrick Leboutte, *Cinégénie de la bicyclette*, Editions Yellow Now, New York 1995.

⁵ Immagini del filmato disponibile nel database open access Revis - *Revisualizing Italian Silentscapes 1896-1922*, realizzato nell'ambito del progetto PRIN omonimo, app.silentscapes.eu.

⁶ Tra altri, Eleonora Belloni, *Quando si andava in velocipede. Storia della mobilità ciclistica in Italia tra il 1870 e il 1955*, FrancoAngeli, Milano 2019; Stefano Pivato, *Storia sociale della bicicletta*, Il Mulino, Bologna 2019.

⁷ Per il rapporto tra rappresentazioni filmiche e trasformazioni urbane cfr. Nezar AlSayyad, *Cinematic urbanism: A history of the modern from reel to real*, Routledge, London 2006.

⁸ Eleonora Belloni, Stefano Pivato, «Storia sociale della bicicletta» (recensione), «Transalpina», 23, 2020, pp. 199-202.

⁹ Per un inquadramento metodologico dei processi di mobilità contemporanea, cfr. Mimi Sheller, Peter Merriman, Peter Adey, Kevin Hannam, David Bissell (eds.), *The Handbook of Mobilities*. Routledge, London 2014; Tim Cresswell, «Towards a politics of mobility», «Environment and Planning D. Society and Space», XXVIII, 1, 2010, pp. 17-31; Mimi Sheller, John Urry, «The new mobilities paradigm», «Environment and Planning A. Economy and Space», XXXVIII, 2, pp. 207-226.

da incombenze lavorative, di cui Edgar Morin ha evidenziato la stringente funzionalità a un determinato sistema economico-lavorativo, mettendo in rilievo la componente consumistica, nevralgica in una economia delle merci). L'uso della bicicletta per godere di questi "spazi" non occupati dal lavoro può, di nuovo, dirci qualcosa dello stesso; ma questo ci porterebbe lontano.

Una nota ulteriore, ma strutturale, riguarda il termine "lavoro", declinabile a seconda delle angolazioni con cui ci si accosta (giuridiche, culturali, sociali...). Bruce Bennet in un volume interamente dedicato a *cycling* e cinema,⁴ avvalendosi dell'accezione "primordiale" di fatica e sforzo muscolare propria dell'etimologia in diverse lingue, annota che l'andare in bicicletta è di per sé stesso un lavoro. C'è, in effetti, poco di scontato: alcune attività sono infatti inscrivibili nell'ambito lavorativo solo a certe condizioni (come lo sport, ad esempio) o sono influenzate dai modi in cui le pensiamo, come nel caso di istituzioni religiose o militari dove, pure, l'utilizzo della bicicletta ha una sua gloriosa tradizione, documentata e cinematograficamente valorizzata. Se ne veda il dispiegamento nel filmato identificato come *Bersaglieri d'Italia alle grandi manovre* (1915) per la torinese Film Artistica "Gloria"⁵ o si pensi ai non pochi sacerdoti pedalanti, negli schermi e nella vita, per assolvere alle mansioni che la loro professione (o missione) comporta. Dall'altro, alcune mansioni approdano a uno status lavorativo riconosciuto, e spesso nei termini di una conquista, solo a partire da momenti spartiacque: è accaduto per le casalinghe la cui fatica è stata a lungo concepita quale tributo "naturale" e dovuto della componente femminile in seno alla famiglia da cui il tardivo inquadramento nel sistema giuslavoristico italiano, ancora non esente da problematicità. Un'analisi sistematica della fruizione della bicicletta nella gestione femminile – e, perché no?, maschile – dell'economia domestica e familiare nel cinema italiano è un capitolo, crediamo, ancora ampiamente da scrivere.

Il rilievo e la sintomaticità di questo oggetto, del suo essere espressione di contesti e al contempo postazione da cui protendersi verso gli stessi, è alla base di recenti pubblicazioni che riscattano il tardivo interesse al riguardo degli studi storici, e in particolare di quelli dedicati ai trasporti, ritenuti vincolati a lungo a una nozione della mobilità prevalentemente concepita come motorizzata.⁶ La bicicletta diventa allora sismografo sensibile a capillarità e compresenze, da leggersi all'interno di un reticolo discorsivo: si pensi a *Gli uomini che mascalzoni* (1932) di Mario Camerini, con il brulicante incipit, inno all'operosità della Milano degli anni '30, suggerita da una concitata mobilità urbana⁷ in cui, se le auto dominano la strada, la "bici", strettamente legata alla definizione del profilo del protagonista maschile Bruno/De Sica, è ben lungi dal levarsi di scena. È invece emblematica di quel "rapporto controverso con la modernità" manifesto nella "rapidità con cui il Paese seppe abbandonare l'infatuazione ciclistica a favore di un nuovo amore, quello per il motore"⁸; su questa visione il film (con il protagonista maschile, autista che si finge proprietario della lussuosa autovettura che conduce per conquistare la sua bella) diviene altresì catalizzatore delle geometrie differenziali di status socio-economico-lavorativo riconducibili alla proprietà dell'uno e/o dell'altro mezzo all'interno di una società attraversata da aspirazioni di mobilità sociale; e se non ci si può permettere di acquistare la macchina, più decoroso appare qui, come fanno le giovani commesse di negozi di classe, andarsene compostamente ed elegantemente, a piedi. La storia delle mobilità,⁹ si è detto, è stata a lungo pensata in una

¹⁰Dalla quarta di copertina del volume di Eleonora Belloni, *op. cit.*

¹¹Cfr. Roy Menarini, “Il viandante malinconico. Personaggi del Polesine nel cinema italiano”, in Alberto Barbera (a cura di), *Cinema! Storie, protagonisti, paesaggi*, Silvana Editoriale, Milano 2018, pp. 138-145.

¹²Rispetto al termine, cfr. Nadia Setti, “Personaggia, personaggio”, «Società Italiana delle Letterate», 12, 2014, pp. 2004-2013; Maria Vittoria Tessitore, “L’invenzione della personaggia”, in *ivi*, pp. 2014-219; Roberta Mazzanti, Silvia Neonato, Bia Sarasini (a cura di), *L’invenzione delle personagge*, Iacobelli, Guidonia Montecelio 2016. Per l’ambito cinematografico, Chiara Tognolotti, “Madame Bovary (Sophie Barthes, 2014)”, in Giulia Carluccio, Anna Masecchia, Stefania Rimini (a cura di), *Cinema, letteratura, intermedialità*, Carocci, Roma 2023, pp. 121-133.

forma lineare-evolutiva, proiettata dal muscolare verso una motorizzazione indice di efficienza e modernità. Nelle diverse realtà, tuttavia, gli spostamenti, compresi quelli delle routine casa-lavoro-casa, sono stati e continuano a essere per lo più multimodali (biciclette, trasporti pubblici, auto, camion, motorette), in ragione di specifiche e/o diversificate esigenze di chi si sposta e del potere di acquisto detenuto.

In relazione a queste premesse, il saggio, nell’avventurarsi lungo la rotta “ciclabile” che attraversa distesamente la storia del cinema italiano, procederà necessariamente per campionature. Nell’economia di un viaggio che insegue le molteplici forme con cui la bicicletta ha accompagnato e raccontato il lavoro – nel nesso inscindibile con la mobilità dei trasporti e insieme con quella, fisica e sociale, delle persone –, si soffermerà nelle seguenti tappe certamente non esaustive ma emblematiche di talune questioni.

LE BICICLETTE DEL DELTA: DUTTILI E RESILIENTI

Uscendo dalla città, ci dirigiamo verso il cinema girato nel Delta del Po quale interessante spaccato sullo statuto ambivalente della bicicletta che, dopo aver accompagnato il Paese nell’affrancamento dal “gap di arretratezza e di ritardo industriale”¹⁰ testimoniandone, da *velocipede*, le ambizioni, sopravanzata dalla potenza dei motori è poi relegata a fossile di un’altra epoca. Il suo persistere nelle geografie e negli schermi del Delta concorre in effetti a stringere quelle aree in uno spazio-tempo che intesse un rapporto problematico con la contemporaneità, costantemente relegato ai margini della Storia. Eppure, in questa terra di transiti dettati dal fabbisogno quotidiano e dalla disposizione insulare di abitazioni e centri, la bicicletta esprime una duttilità resiliente, in grado di fronteggiare le asperità morfologiche, i vuoti infrastrutturali. Se Roy Menarini registra nel traffico terrestre per lo più camminatori e mezzi motorizzati (autobus, camion),¹¹ a ben guardare, i ciclisti occupano gli interstizi tra gli uni e gli altri in una mobilità qui necessariamente multimodale non estranea ai modi e alle forme del lavoro. All’apertura di in *Un ettaro di cielo* (1958) di Aglaucio Casadio, uno dei personaggi, all’occasione barbiere a cielo aperto, misura i chilometri necessari a chi abita nelle campagne per raggiungere i negozi più vicini, come di qualsivoglia altra destinazione, sia nel tempo della camminata che in quello della pedalata. Nella viscontiana *Ossessione* (1943), finito il loro ingaggio alla locanda della vedova Bragana (Giovanna Bragana/Clara Calamai), i musicisti si allontanano in bicicletta che qui, diversamente da altri contesti, è essenziale per esercitare la professione quanto gli strumenti musicali; quasi quindici anni dopo, in *Il grido* (1957) di Michelangelo Antonioni un venditore ambulante di quadri giunge pedalando alla pompa di benzina di Virginia/Dorian Gray tentando la donna con paesaggi dipinti e con un “bel ritratto della Gioconda”. In questi territori il mezzo accentua il proprio carattere polifunzionale *switchando* da un uso ad un altro, anche nelle mani del medesimo personaggio, o personaggia:¹² in *La donna del lago* (1954) di Mario Soldati Nives/Sophia Loren, operaia a Comacchio in uno stabilimento di marinatura delle anguille, la imbraccia tanto per recarsi al lavoro quanto per spostarsi nel tempo libero (da esso) e la custodisce al sicuro in cucina, come vedremo fare a Irma/Alida Valli in *Il grido*; in *Ossessione* don Remigio la usa per diporto, per andare a caccia (che in questa zona è anche un’attività, similmente alla pesca, lavorativa), ma anche per adempiere al proprio mandato, come

¹³ Per quanto riguarda lo sguardo internazionale e il ruolo della tradizione italiana di cinema d'impegno, cfr. Massimo Scaglioni (a cura di), *Cinema made in Italy. La circolazione internazionale dell'audiovisivo italiano*, Carocci, Roma 2020.

¹⁴ A celebrare la matrice originale (la necessità di lavorare, il furto, l'imprescindibilità dell'oggetto, la sua ricerca) sono *Cyclo* (Xích lô, 1995) di Trần Anh Hùng, Leone d'oro alla 52ª Mostra del Cinema di Venezia, e *Biciclette di Pechino* di Wang Xiaoshuai (letteralmente, "la bicicletta del diciassettenne", *Shiqi sui de dan che*, 2001). Per Borom Sarret (*Il carrettiere*, 1961), del senegalese Sembène Ousmane, l'associazione, frequente, a *Ladri di biciclette*, si innesca malgrado il veicolo sia un altro (un carro, "mosso" da un tristo cavallo) e non vi sia furto bensì sequestro. A fare da ancoraggio è il nesso tra il mezzo di trasporto, l'urgenza e la precarietà del lavoro in un contesto – qui il post indipendenza – segnato dall'eredità coloniale ma anche da un orizzonte di riappropriazione identitaria.

quando sopraggiunge a dare supporto spirituale alla vedova. Avvicinandoci ai nostri giorni, se in *La giusta distanza* (2007) di Carlo Mazzacurati la usa abitualmente il dipendente dell'officina (Frustra/Mirko Artuso), il giovane protagonista (Giovanni/Giovanni Capovilla), giornalista in erba, ne acchiappa una al volo, in quanto unica soluzione possibile per poter consegnare in tempo utile alla redazione cittadina uno scoop.

IN VIAGGIO CON LE BICICLETTE DI DE SICA

“Fate questo mestiere grazie a *Ladri di biciclette*, lo dico io e vale per tutti”: la battuta, tra i passaggi più riusciti del monologo di Emanuela Fanelli in apertura della cerimonia di premiazione della Mostra del Cinema di Venezia 2025, restituisce con folgorante sintesi il segno impresso dall'opera nella storia del cinema e la sua capacità di incidere in profondità gli immaginari. Divenuto emblema di un cinema in grado di coniugare istanze civili e scelte stilistiche rigorose, *Ladri di biciclette* continua a fungere da pietra di paragone per saggiare la tenuta del cinema italiano.¹³ L'onda lunga dell'influenza esercitata è misurabile nei tributi, citazioni e omaggi, espliciti o ascritti, che sopravanzano i confini nazionali metamorficamente rimodulandosi nei diversi contesti di approdo e nelle discorsività che accompagnano la circolazione filmica.¹⁴

Restando dentro i confini nazionali, i due esempi seguenti registrano nel cinema contiguo a *Ladri di biciclette*, la funzione assolta dalla bicicletta, nella sua più o meno incisiva ripresa iconografica da De Sica-Zavattini, a fungere da medium per disegnare contesti socio-lavorativi. La bicicletta torna infatti a essere rubata già nel 1949 nella commedia, non esattamente all'acqua di rose, *Come scopersi l'America* di Carlo Borghesio, con Erminio Macario, in una scena che è scopertamente un calco. Al nullatenente protagonista che, come lo zavattiniano Antonio, è costantemente alla disperata ricerca di un impiego, viene sottratto il mezzo – sul cui manubrio pende il contenitore della colla – proprio mentre sta attaccando un manifesto dove campeggia il nome di De Sica e si intravedono le silhouette di un adulto e di un bambino. Si tratta in realtà di un breve inciso che, in successione con altri – non connotati –, concorre a tradurre visivamente la precarietà esistenziale e lavorativa del personaggio e del Paese. Se alla bicicletta, in questa specifica funzione, è riservata solo la breve apparizione descritta, soverchiata poi dall'innovatività tecnologica di altri mezzi (dalle potenti navi a modelli di trattori), il tema del lavoro è invece il fulcro narrativo cui è agganciata la questione migratoria. Il disoccupato (dal nome-omen di Cristoforo Colombo) si dispone, in buona compagnia, a partire verso il Sud America alla ricerca, presto disillusa, della terra dell'oro. La vicenda prende avvio da un affresco di destabilizzazione nazionale in cui l'Italia è ritratta come un calderone ribollente, funestata da malgoverno, delinquenza, da una stampa connivente cui vengono al pari allineati i tafferugli e disordini provocati dalle manifestazioni di piazza in difesa dell'occupazione e dei diritti del lavoro in una stagione di forte tensione sociale e di riordino delle rappresentanze sindacali.

Qualche anno dopo, in *Roma ore 11* (1952) di Giuseppe De Santis un attacchino con l'inevitabile biciclo compare nelle prime immagini del film. La dimensione citazionale, in questo caso, sfuma completamente a favore della scena d'insieme: l'uomo, intento a ricoprire di manifesti un muro, è infatti

¹⁵ Cfr. Enrico Cori (a cura di), *Rider at work: Una lettura multidisciplinare*, TAO Digital Library, Bologna 2021; Federico Martelloni, "Individuale e collettivo: quando i diritti dei lavoratori digitali corrono su due ruote", «Labour & Law Issues», 4, 1, 2018, pp. 16-34.

colto per un attimo, sullo sfondo. In compenso, vediamo sopraggiungere un ulteriore ciclista-lavoratore provvisto di un grande e pesante portapacchi in cui trasporta la merce; altre biciclette si muovono tutto intorno. Se in **Come scopersi l'America** al centro di una narrazione troviamo la disoccupazione maschile declinata nelle coordinate della crisi e della migrazione, in De Santis il tema del lavoro è letto in prospettiva femminile ispirata a un fatto di cronaca che ha visto il crollo di una scalinata sotto il peso delle numerose candidate accorse per rispondere all'annuncio per un impiego. Al di là delle brevi apparizioni in cui le biciclette compaiono come corredi professionali – l'attaccchino, il fattorino – esse, letteralmente, ci accompagnano "dentro" a una vicenda che racconta drammaticamente la crisi occupazionale: all'inizio del film, un ciclista viene mostrato incrociare la giovane donna che passeggia un po' disorientata prima di unirsi al folto e diversificato gruppo delle aspiranti che di lì a poco sarà travolto dal crollo della piattaforma inadatta a sostenerne il peso; al suo verificarsi, il tragico evento è incorniciato dall'ingresso in campo di un ciclista il cui sguardo testimoniale diventa idealmente il punto di osservazione degli spettatori stessi.

I due film proposti sono solo rappresentativi di un panorama, ben più esteso, in cui la bicicletta compare come strumento di lavoro e/o come componente non secondaria di scenari lavorativi caratterizzati da necessità e precarietà. In questa direzione ne inseguiremo la corsa sino ai nostri giorni in cui, in un corto circuito con lo scenario ritratto da De Sica, il mezzo torna prepotentemente alla ribalta nella figura dei rider, gli operatori delle consegne a domicilio che, soprattutto negli spazi urbani e metropolitani, si muovono in bicicletta per garantire servizi rapidi e capillari. Nelle forme del lavoro dettate dalla *Gig economy*¹⁵ la bicicletta rinnova questioni di esclusione, sfruttamento e vulnerabilità proprie della narrazione del Neorealismo. Opere quali **Anywhere Anytime** (2024) dell'italiano Milad Tangshir – Migliore Produzione Indipendente alla Settimana della Critica della Mostra del Cinema di Venezia – e il suo coevo francese **L'Histoire de Souleymane** (*La storia di Souleymane*) di Boris Lojkine – Premio della Giuria e Miglior attore nella sezione Un Certain Regard del Festival di Cannes – appaiono sintomatiche, nella loro coincidenza realizzativa, di condizioni occupazionali che, negli attuali sistemi produttivi, non sono più unicamente inquadrabili su scala locale, e nemmeno nazionale, ma rispondono a un paesaggio transnazionale. I due titoli rappresentano, per altro, solo la punta di un iceberg mediale, difficilmente tracciabile, espanso in una pluralità di formati e contesti espositivi (dai festival minori alle gallerie) che si sporge oltre, e al di là, delle dinamiche intertestuali sopra evocate. Se nei titoli precedentemente convocati la bicicletta prendeva posto nella rappresentazione come corredo professionale o come veicolo attraverso cui entrare in universi lavorativi, magari restando nei bordi dell'inquadratura o confondendosi tra altri mezzi, all'epoca dei rider essa è il lavoro: ne "incarna" la fatica, l'angoscia, lo sfruttamento ma dà slancio anche a forme di resilienza e all'agentività della lotta. Ma, prima di sbarcare all'oggi, le soste intermedie permettono di introdurre altre considerazioni di natura rappresentazionale e di prospettiva.

TRA FIGURA E SFONDO

La bicicletta, accostata nella sua veste di strumento di lavoro, ha dato mostra, già nelle pagine precedenti, di sopravanzare la funzionalità in questio-

¹⁶ Cfr. Antonio Costa, *La mela di Cézanne e l'accendino di Hitchcock. Il senso delle cose nei film*, Einaudi, Torino 2014.

¹⁷ Cfr. Mirco Melanco, "Il motivo del viaggio nel cinema italiano (1945-1965)", in Gian Piero Brunetta (a cura di), *Identità italiana e identità europea nel cinema italiano dal 1945 al miracolo economico*, Edizioni della Fondazione Giovanni Agnelli, Torino 1996, pp. 217-308 (269-277).

¹⁸ *Ibid.*

ne per concorrere a definire gli ambienti narrativi e le loro trasformazioni tra ieri e oggi. Sulla scorta di quanto già ampiamente rilevato in letteratura¹⁶ – e confermato da chi opera nel campo della narrazione –, gli oggetti quotidiani prendono parte alla definizione del *milieu*, delle condizioni materiali e sociali in cui agiscono le e i personaggi; contestualmente, possono farsi attori di drammaturgie. In questo senso, la bicicletta non è mai totalmente neutra. Nell'oscillazione tra allestimento che concorre a "restituire" un affresco storicamente credibile e un trattamento drammaturgico dell'oggetto, ci soffermiamo sugli incipit di *È primavera* (1950) di Renato Castellani e *Mi permette, babbo!* (1956) di Mario Bonnard. Segnalate da Mirco Melanco in un contributo dedicato al motivo del viaggio nel cinema italiano,¹⁷ entrambe le pellicole sono aperte da un giovane garzone di fornaio in bicicletta. In *Mi permette, babbo!* l'apparizione è funzionale a fornire le coordinate di una Roma di quartiere che si affaccia, nel risveglio mattutino, già vitale e operativa. La sequenza è solo in parte assimilabile a quella di *È primavera* in cui a pedalare è il protagonista – un giovane, gaio e gagliardamente disinibito con le donne – mentre sfreccia per le strade fiorentine in sella al velocipede accompagnando la consegna del pane con le note della canzone omonima. A partire dallo statuto materiale di strumento professionale, è protagonista, insieme al suo cavaliere, di un segmento ben più consistente di quello del film di Bonnard, contribuendo alla caratterizzazione del personaggio in dialogo con la traiettoria di formazione di quest'ultimo predisposta dalla narrazione. L'età giovanile, collocata sotto il segno della spericolatezza e dell'impazienza, trova nell'adulità la sua misura permettendo al protagonista di prendere responsabilmente posto in una società i cui pilastri sono il lavoro e la famiglia: la maturità è sancita infatti da un upgrade professionale che vede il personaggio divenire proprietario di un negozio a conduzione familiare, con il figlioletto nella mansione di garzone. Il passaggio di testimone dell'oggetto – la bicicletta – e della fatica della pedalata, concorre, nella ciclicità generazionale, a rassicurare sulla stabilità dell'impianto sociale, che può ben sopportare la "vacanza" giovanile e le sue intemperanze.

E tuttavia, come annota Melanco,¹⁸ in certi periodi la bicicletta diventa indisgiungibile dalla messa in scena di talune professioni, in primis del comparto consegne ma anche di metronotte e di forze dell'ordine e, nella declinazione laica sopra evocata, di tanti religiosi: dal don Remigio (Michele Riccardini) del viscontiano *Ossessione* (1943), al Don Gastone (Roberto Citran) di *Il prete bello* (1989) di Carlo Mazzacurati via altri parroci e sacerdoti magari meno impressi nei ricordi, come il lesto parroco de *I sogni nel cassetto* (1957) di Renato Castellani, che la coppia di amanti semina nel tragitto in bicicletta dalla stazione al paese. All'interno della ricognizione effettuata prendono posto i fornitori di giornali, quelli di *Buongiorno elefante!* (1952) di Gianni Franciolini, che sfrecciano per le vie cittadine, portando nel loro carico la notizia del rinvio parlamentare della decisione sugli aumenti di stipendio, oppure quelli che cogliamo in *La domenica della buona gente* (1953) di Anton Giulio Majano mentre sopraggiungono all'edicola da rifornire. Tra le schiere delle forze dell'ordine

da ricordare è senz'altro la guardia notturna, Orazio Menicotti (Andrea Checchi, detto Nottola) di *Colpo gobbo all'italiana* (1962) di Lucio Fulci, novello Virgilio che con la sua misurata ma convinta pedalata si inoltra – e noi con lui – nella città eterna sulle note della colonna sonora ("con la luna,

¹⁹ Poste Storie, *Gli ultimi portalettere in bicicletta: “Le persone si stupiscono, noi ci teniamo in forma”*, tgposte.poste.it.

s’addormenta la città. e un uomo solo va con la sua bicicletta. Finché il giorno dalla notte nascerà...”, *La nottola di notte* di Piero Umiliani e Gianni Meccia); nei suoi tragitti e incontri, invero l’omaggio alla notte romana introdotto sin dalle didascalie iniziali con l’autorevolezza di citazioni poetiche. Nella carrellata vi è quindi il maresciallo e i suoi sottoposti di **Pane, amore e gelosia** (1954) di Luigi Comencini, colti, tuttavia, mentre pedalano più per traversie amorose che per servire l’arma. Ben diverso è il ritratto dolente del carabiniere con il tristo compito di recapitare, trasportato dalla sua bicicletta, le informative sui caduti in guerra di *Il brigante* (1961) di Renato Castellani, ambientato nell’arido entroterra calabrese degli anni Quaranta segnato da una spietata piramide sociale, tra braccianti, piccoli affittuari e proprietari terrieri. A lui compete la frase lapidaria che la fatica del lavoro è fatta per lasciare poco spazio al pensiero. Altri invece fanno una subitanea comparsa, come il metronotte in **Domenica d’agosto** che appare, redarguisce per poi scomparire dalla narrazione. Alle considerazioni già espresse per i due incipit sopra proposti – ovvero che il fulcro di queste rappresentazioni coinvolge poco, o nulla, la funzione del mezzo nel mestiere – aggiungiamo che, altre volte, la brevità delle apparizioni le configura sostanzialmente come meteore.

Un affondo merita invece la figura del postino.

IL POSTINO SUONA SEMPRE DUE VOLTE

Per introdurre questa sezione è utile soffermarsi sullo storytelling sviluppato dalle strategie di marketing di Poste Italiane. L’introduzione della bicicletta vi compare quale svolta decisiva per la qualità del servizio cui assicura rapidità ed estensione dell’area di consegna. Essa celebra l’ingresso in una mobilità contrassegnata dalla modernità sulla cui scia si inseriranno poi i successivi mezzi a motore; a questo glorioso incedere l’ente dedica nel 2023 la “Poste Storie” *Dalla bicicletta ai Free Duck* e altri contributi, tra cui *Ma dove vai, postino in bicicletta?*, album fotografico dell’Archivio Storico del servizio. A controbilanciare la “fredda” componente funzionalistica, lo storytelling evidenzia la valenza umanista di un contatto non asetticamente meccanico tra chi consegna e chi riceve che trova incarnazione nel “come una volta” degli “ultimi portalettere in bicicletta [muscolare]”¹⁹. Questa seconda linea ci porta a *Il postino* (1994), coproduzione italo-franco-belga per la regia di Michael Redford la cui “italianità” è saldamente garantita, oltre che dall’ambientazione, dalla taratura comico-dolente dell’attorialità di Massimo Troisi (il postino Mario Ruoppolo), dalla presenza scenica di Maria Grazia Cucinotta (Beatrice Russo) coniugata al carattere di un paesaggio insulare di montaggio, aggregato di location ripartite da Procida a Salina, a Pantelleria nonché dalla crew composta da riconoscibili esponenti della tradizione professionale nazionale. Come è noto, il film, ispirato al romanzo *Il postino di Neruda* (*Ardiente paciencia*) dello scrittore cileno Antonio Skármeta, si impernia sulla frequentazione tra il poeta Pablo Neruda (Philippe Noiret), esule in una non definita piccola isola del sud d’Italia, e il postino del luogo. Il rapporto tra le due figure, l’impatto provocato dall’incontro con il grande intellettuale e poeta nella vita del “modesto” Mario rappresentano il fulcro drammatico della narrazione attorno al quale si innesta lo spaccato su una realtà italiana in cambiamento il cui vento, per quanto con irruenza minore, soffia anche nella piccola isola infiltrandosi in una temporalità sen-

²⁰Nel 2010, in *Benvenuti al Sud* i portalettere del piccolo paesino meridionale in cui è “deportato” il milanese Antonio/Claudio Bisio scorrazzano prevalentemente in motocicletto, veicolo che eredita quella dimensione umanista di cui la bicicletta è stata a lungo investita. Nel successivo *Benvenuti al Nord* (2012), ambientato a Milano, Poste Italiane mostra invece l'intero schieramento dei suoi mezzi, compreso un elicottero per le consegne rapide; la bicicletta di servizio resta visibile, seppur non più operativa; il suo uso è, nel film, riassegnato al tempo libero dei protagonisti.

²¹Stefano Pivato, *op. cit.*

²²Si vedano, tra altri, i contributi della storica contemporaneista Francesca Tacchi compresi quelli che esplorano l'accesso delle donne alle competizioni ciclistiche. Sul versante della mobilità come tensione anche, ma non solo, emancipatoria e per la relazione tra movimento, percezione e spazialità cinematografica in un'ottica di *gender*. inevitabile il rinvio ai testi di Giuliana Bruno e, in particolare, a *Rovine con vista. Alla ricerca del cinema perduto di Elvira Notari*, La Tartaruga, Milano 1995 (*Streetwalking on a Ruined Map. Cultural Theory and the City Films of Elvira Notari*, Princeton University Press, Princeton (NJ) 1993, e a *L'atlante delle emozioni*. In viaggio tra arte, architettura e cinema, Johan & Levi, Monza 2015 (*Atlas of Emotion. Journeys in Art, Architecture, and Film*, Verso, New York 2002).

tita come assoluta. L'auto-candidatura di Mario a un lavoro descritto come faticoso, a salario basso, e che richiede due requisiti non comuni nell'isola – l'essere dotati in proprio di una bicicletta e saper leggere – risponde alla volontà di non perpetuare il mestiere di pescatore cui sembrano vincolati gli uomini – quanto meno di alcune estrazioni sociali – di quella terra: un atto, dunque, a suo modo rivoluzionario. All'orizzonte, del resto, vi è quel sole dell'avvenire verso cui si volge convintamente anche il responsabile locale delle poste, oltre ai due protagonisti, ciascuno a suo modo: un mondo rigenerato, non ultimo da un lavoro affrancato dallo sfruttamento capitalistico. Se ci rivolgiamo invece al piano della rappresentazione, la fatica del è qui incorniciata nella temporalità dell'isola, a sé stante rispetto a quella vorticosità del “resto d'Italia” debitamente esaltata nel cinegiornale iniziale. Nel ritmo disteso, il rapporto tra Mario e l'esimio ospite può crescere, evolvere, e così la traiettoria personale del postino. Il mestiere del postale, nel suo lento ed erratico muoversi in bicicletta, diventa qui terreno di trasformazione individuale che germoglia nello scambio relazionale. A contrasto, possiamo evocare il portalettere di Jacques Tati/François in *Jour de fête* (*Giorno di festa*, 1949) impegnato a emulare, nel piccolo villaggio rurale in cui opera, l'efficientismo dell'omologo servizio americano, inoculato al *villageois* dalla visione di un documentario. La bicicletta – al cui uso da parte di François si devono esilaranti gag – è qui correlata a velocità e dinamismo, garanti del “salto di qualità” professionale e di progresso, seppur filtrati dallo sguardo ironico e tutt'altro che ingenuo dell'autore. Ritroveremo queste due anime dell'immagine del servizio postale in *Benvenuti al Sud* (2010) di Luca Miniero e nel suo sequel *Benvenuti al Nord* (2012), i cui protagonisti sono dipendenti di Poste Italiane. Sfavillanti biciclette gialle di servizio fanno bella mostra di sé (*Benvenuti al Nord*), ma restano parcheggiate passando le “consegne” a una logistica improntata al trasporto motorizzato.²⁰

A PROPOSITO DI CORPI: BELLEZZE IN BICICLETTA

Già questa iniziale carrellata attraverso i mestieri che si identificano nella bicicletta si è palesato il suo veicolare le “visioni diverse dello sviluppo, del progresso, della democratizzazione, dell'industrializzazione e della modernizzazione del Paese” e il loro ingaggiare “una lunga, combattuta e non sempre vittoriosa battaglia per la conquista dello spazio pubblico”²¹ in competizione con altri attori della strada, dal pedone all'automobile. All'interno di questo scenario, la bicicletta al cinema si configura come un dispositivo privilegiato anche per leggere processi di emancipazione e di negoziazione degli spazi, non ultimi quelli del lavoro, da parte delle soggettività cosiddette “subalterne”. Di seguito svilupperemo questo aspetto in una prospettiva di genere in cui – come già anticipato – la bicicletta si rivela altamente significativa sul piano rappresentazionale.

Come sottolineato dagli studi su mobilità e genere,²² il lungo cammino di rivendicazione non ha riguardato solo luoghi o arene – compreso, lo ribadiamo, i contesti lavorativi – bensì interessato gli stessi mezzi innovativi (nell'accezione sinonimica di rapidità e tecnologia complessa) che permettono spostamento, percorrenza. Va ricordato che, agli esordi della sua diffusione, la bicicletta appare un mezzo non adatto alle donne. La difficoltà di manovra dei primi modelli, unita alla velocità che essi consentivano, veniva

²³ Riteniamo emblematica di questa deviazione dello sguardo la felliniana sequenza delle “baffone” di *Amarcord* (1973) in cui ogni considerazione sull’uso del mezzo per il trasporto di animali e prodotti della terra da parte delle contadine (qui in realtà colte all’uscita della chiesa per la rituale benedizione) viene inequivocabilmente sviato in... altre messe a fuoco.

²⁴ E celebrato in *Toto al giro d’Italia* (1948) di Mario Mattoli, dove però il motivo del lavoro non compare se non, indirettamente, nella contrapposizione tra la dimensione intellettuale del protagonista, un professore, e la componente muscolare degli sportivi professionisti.

infatti ritenuta incompatibile con le qualità attribuite al genere femminile da consolidati preconcetti sociali: forza fisica, coraggio, coordinazione motorio-meccanica erano considerate prerogative maschili. Ancora, l’uso era considerato altamente improprio per il pubblico decoro, anche in considerazione dei dettami dell’abbigliamento femminile. Sintomaticamente, nella celebre uscita dalla fabbrica in *La Sortie de l’usine Lumière à Lyon*, le operaie, nelle loro lunghe sottane, procedono a piedi, superate da operai, in pantaloni, disinvoltamente a cavallo delle loro biciclette. Circa una cinquantina di anni dopo è invece uno stuolo di donne a sfilare dai cancelli dello stabilimento di marinatura delle anguille di *La donna del fiume* (1954) di Mario Soldati. Se le Nives del caso hanno “guadagnato la sella”, ne pagano lo scotto di modi rappresentazionali tenacemente imperniati alla spettacolarizzazione del corpo femminile.²³

Il grande schermo, e in particolare il cinema italiano del secondo dopoguerra, diventa un osservatorio privilegiato per leggere la complessità delle negoziazioni in cui affiorano tanto le resistenze culturali quanto gli assestamenti connessi a tracciati di affermazione personale e professionale cui si intreccia la conquista della mobilità ciclistica femminile. Attraverso una pluralità di toni – in cui la commedia gioca un ruolo essenziale alimentandosi, non senza ambiguità, dei vincoli morali e vestimentari – il cinema contribuisce attivamente a costruire il terrapieno di nuove forme culturali e immaginari collettivi. In *Bellezze in bicicletta* (1951) di Carlo Campogalliani, con Silvana Pampanini e Delia Scala, la gara ciclistica femminile a cui le protagoniste prendono parte nasce da un espediente “imprenditoriale” che sfrutta abilmente l’appeal delle gambe femminili, proposto come elemento di richiamo spettacolare e pubblicitario, in contrapposizione ironica al mito virile dei campioni maschili, ancora dominante all’epoca²⁴. La partecipazione delle due giovani donne non è dettata da spirito agonistico, bensì da necessità economiche: non riuscendo a trovare altri impieghi, decidono di prendere parte alla corsa, assimilando così l’attività sportiva a un’attività lavorativa. Negli anni ’60, con la società dei consumi, il binomio tra donna e bicicletta assume spesso una duplice valenza: da un lato rimanda a un’Italia contadina / operaia, dall’altro viene recuperata come segno di una modernità che guarda alla rivendicazione di un’autonomia nel lavoro e nel tempo libero. Nelle commedie di questo periodo la figura femminile in bicicletta, anche se episodica, eccede l’esigenza di ambientazione per far capolino quale indicatore visivo di un progressivo affrancamento, seppur non privo di contraddizioni, dai ruoli domestici tradizionali. Si tratta spesso di frammenti che, nella loro disseminazione, evocano il faticoso lavoro delle trasformazioni socio-culturali.

Il mondo del lavoro e dell’istruzione, campi sensibili nella storia delle donne, convergono con particolare pregnanza in alcune figure, tra cui quella dell’insegnante. Ne troviamo un significativo trattamento nell’adattamento del romanzo *Cuore*, di Edmondo De Amicis, nello sceneggiato televisivo omonimo (Rai, 1984) di Luigi Comencini degli anni Ottanta. Ambientata nell’Italia post-unitaria, la narrazione è filtrata da una sensibilità contemporanea che esalta nell’immagine della maestra una personalità indipendente, capace di imprimere la propria impronta nel quadro istituzionale in cui si colloca partecipando alla costruzione della Nazione. Nel contributo dato dal prodotto televisivo alla rappresentazione dell’autorevolezza della professione, e della funzione civica esercitata, rientra anche la scelta di do-

²⁵ Si ricorda come l'attivazione della Scuola Normale per la formazione del corpo insegnante italiano sia stata decisiva per l'istruzione femminile; massiccia l'adesione da parte di giovani donne provenienti per lo più dalla piccola e media borghesia per le quali l'insegnamento ha rappresentato – in virtù di una retribuzione stabile, per quanto inferiore a quella dei colleghi maschi, e dello statuto sociale determinato dall'alto – “un'occasione, straordinaria, di affrancarsi dalla famiglia”, non senza pagarne lo scotto. L'agentività di questo profilo femminile ha richiesto una negoziazione giocata sulla traslazione del canone materno (dedizione, affettività ma anche rigore) alla figura della maestra. Cfr. Pamela Giorgi, Raffaella Calgaro, “Scuole di confine: vita da maestra nelle periferie del nascente stato italiano / Border schools: Life as a teacher on the outskirts of the nascent Italian state”, «Formazione & Insegnamento», 18, pp. 30-42.

²⁶ La ripresa è dal titolo francese Marc Augé, *Eloge de la bicyclette*, Payot, Paris 2008 (trad. it. *Il bello della bicicletta*, Bollati Boringhieri, Torino 2009).

tare la personaggioia di una bicicletta, che la “maestrina” / Giuliana De Sio, imbraccia con energia in uno dei suoi primi ingressi in scena. Nello sceneggiato quella della “maestrina” non è l'unica bicicletta; altre compaiono, tra cui una dotata di grande cesto ricolmo di pane, pronto per la consegna, appoggiata al muro di un edificio. Inforcata dalla giovane donna, tuttavia, il mezzo oltrepassa la nota di ambientazione. La gravidanza iconica di questo momento la fa rientrare tra le immagini selezionate in un numero della longeva e battagliera serie a fumetti *Stefi*, ideata da Grazia Nidasio nel 1976, in cui si propone un confronto tra l'antecedente letterario e il programma televisivo: la palma va al secondo premiando il gradiente di attualità della rivisitazione che riscatta l'eredità “soporifera” del romanzo. Pur nella sua brevità, l'immagine della maestra di Comencini, con la sua bicicletta, risulta di grande impatto nutrendosi delle memorie e narrazioni di tutta una generazione di donne italiane che, nell'esercizio lavorativo scolastico, hanno consapevolmente assunto l'incombenza dello spostamento necessario per raggiungere sedi lontane;²⁵ con loro, la personaggioia può dunque travalicare il perimetro dell'inquadratura per svilupparsi narrativamente anche nel fuori campo dove la inseguiamo mentre si muove risoluta in bicicletta per le strade del paese. Ancora una volta, il mezzo eccede la sua funzionalità di mezzo di trasporto per divenire segno tangibile di processi e, nello specifico, la presa in carico di responsabilità e la ferma volontà di partecipazione, da parte delle donne, alla vita collettiva.

LA BICICLETTA, TRA SOSTENIBILITÀ E INSOSTENIBILITÀ

Negli ultimi anni la partecipazione al bene comune ha conosciuto una riconfigurazione sull'onda del pensiero eco-critico permeato da imperativi di sostenibilità. In questo quadro la mobilità ciclistica, ivi compresa quella dei tragitti casa-lavoro, diventa uno dei principali terreni in cui scelte di stili di vita consapevoli e responsabili si intrecciano ad agentività individuali. Tale postura percorre un ampio panorama di saggistica e produzione, letteraria quanto audiovisiva, che individua negli schemi psico-motori del pedalare una possibile via per una rivoluzione sensoriale e relazionale. Nel suo “elogio della bicicletta”, Marc Augé conferisce loro la statura di un'utopia attraverso cui elaborare il superamento dell'empasse sistemica in cui siamo precipitati, proiettandoci verso un futuro ambientale di riconciliazione tra la componente umana e non umana;²⁶ il *cycling*, con la sua fatica e la sua temporalità, dischiude un nuovo umanesimo, veicolo di una riappropriazione del corpo e del rapporto con le realtà materiali che ci circondano, in una radicale trasformazione dei modi di pensarci nel mondo.

Se le sezioni precedenti hanno posto al centro l'aspetto caratterizzante della velocità – grandezza misurabile ma variamente percepibile come rapidità/lentezza – articolandone le implicazioni rispetto alle nozioni culturali di modernità ed efficientismo, nelle prossime righe è la dimensione della fatica a richiedere attenzione. La fatica, qualificante la meccanica primigenia dell'oggetto-bicicletta nel suo essere azionato dalla forza muscolare umana degli arti inferiori, ha anche costituito il limite su cui misurare l'evoluzione tecnologica del mezzo, volta, per così dire, a depurarlo dal peccato d'origine: nel presente, pervaso dalla diffusione di biciclette elettriche, si richiede la specifica di “muscolare” per indicare quella che, per lunghissimo tempo, è stata, *tout court*, “la” bicicletta. Inseguendo le travagliate relazioni tra

²⁷ Cfr. ad esempio, le considerazioni suscitate dall'avvento e diffusione della mountain bike: Catherine Bertho Lavenir (dir.), *La bicyclette*, «Cahiers de médiologie», 5, 1998.

²⁸ Cfr. Silvia Marcu, “Trapped Mobility: a theoretical framework and literature review focusing on displaced youth at the borders between the Global South and Global North”, «Children’s Geographies», 20, 1 2022, 37-50; David Bissell, Gillian Fuller (eds.), *Stillness in a Mobile World*, Routledge, London-New York 2011.

bicicletta, progresso e modernità, abbiamo dimenticato che essa stessa, in quanto manufatto e prodotto commerciale, è stata costantemente riconfigurata e rimodulata. All’interno del suo proprio sviluppo tecnologico, gli studi hanno identificato punti di svolta e biforcazioni che rendono problematico l’accorpamento in una definizione singolare-collettiva.²⁷

Nel panorama mediale in cui si colloca la Gig economy l’oggetto-bicicletta diventa corpo ibrido, non più scorporabile da tutta una serie di estensioni tecnologiche: cellulari – quanto più performativi possibile – dotati di applicazioni che supportano elaboratori di percorsi, di tracciamento e di assegnazione attraverso cui le multinazionali digitali di intermediazione gestiscono senza responsabilità diretta. A non cambiare, rispetto a molte delle narrazioni su cui ci siamo soffermati, è il vincolo per i lavoratori e le, poche, lavoratrici di disporre in proprio del mezzo, comprese le costose applicazioni digitali necessarie per svolgere le mansioni previste. Tale obbligo – oggi al centro di controversie sindacali –, acuisce il clima di intensa competizione cui sono sottoposti le e gli operatori, perennemente esposti a processi di valutazione automatizzati e a sistemi di assegnazione basati su algoritmi concepiti secondo logiche di gamification che prevedono classifiche, bonus e penalizzazioni. Le dinamiche di controllo, produttive di uno stress strutturale, evidenziano come l’innovazione tecnologica e la digitalizzazione del lavoro possano riprodurre e amplificare forme di pressione già osservate in contesti lavorativi tradizionali. In termini di performance, lo sforzo muscolare protratto – svolto a qualsiasi condizione esterna e gravato di una pressione psicologica estenuante – comporta una drastica selezione di idoneità sulla base di prestanza fisica, età, genere. Da viatico per una rigenerazione, la bicicletta vi diviene dispositivo di una alienazione che azzera quanto eccede alla meccanica di spostamento-consegna-prelievo. Pur nella loro diversità, i sopra menzionati *Anywhere Anytime* e *L’Histoire de Souleymane* riflettono gli scenari delineati nella condivisione di motivi narrativi che – come anticipato sin dall’introduzione – rilevano la scala transnazionale degli attuali regimi occupazionali. Tanto il film francese quanto quello italiano eleggono a protagonista un giovane immigrato senza o in attesa di permesso di soggiorno, individuando nella bicicletta il “luogo” in cui si rinnova – dopo il latifondo, le campagne e la fabbrica– lo sfruttamento di una forza-lavoro svantaggiata e, in ciò, ricattabile. In particolare, dal nevralgico imperativo del possesso del mezzo di lavoro si connette, in entrambi, l’espedito drammaturgico del furto, di zavattiniana memoria. L’oggetto sottratto diventa motore della tensione narrativa e piattaforma di un’elaborazione critica sui vincoli che regolano oggi l’accesso ai beni e agli strumenti di lavoro: accanto al fattore economico è lo status migratorio a incidere, riversandosi nella possibilità di “registrarsi” (si veda il riferimento alla possibilità di aprire un account e quindi di accedere all’offerta lavorativa). La geografia di *Ladri di biciclette* si metamorfizza dunque in un universo segnato a più livelli – dal globale dei flussi migratori al locale dei contesti lavorativi descritti – da una mobilità ferocemente *trapped*.²⁸ Reagiscono a questo affresco estetiche a loro volta fortemente impennate sugli schemi motori e le dinamiche percettive che scaturiscono dalle pratiche lavorative, nella congiuntura tra il cycling e gli apparati mediali. Sempre nei due film citati, ad esempio, l’ansia prestazionale – trasmessa allo sforzo muscolare e alimentata dalla gestione di un apparato tecnologico costantemente richiedente attenzione – ancora

²⁹ Durante la stesura dell'articolo costante è stato il richiamo all'agentività dei/delle rider italiani/e – di cui recentemente si sono fatti protagonisti i rider a Frosinone – che preme sulla lentezza di applicazione delle tutele introdotte nel D.Lgs. 81/2015 mirando a una riorganizzazione complessiva dei rapporti lavorativi.

³⁰ Desidero ringraziare Laura Cesaro per le indicazioni e le conversazioni intervenute nell'ideazione di questo articolo.

il punto di ripresa al corpo-macchina del rider traducendo visivamente lo sfaldarsi del paesaggio urbano nel darsi vorticoso della corsa. Un altro esempio viene da *J'ai faim/Ho fame* (aka *I'm hungry*, 2021) di Martina Melilli dove la forma del desktop-cinema restituisce un vissuto mediato da interfacce digitali che inglobano simultaneamente avatar e rider in carne, ossa e bicicletta. L'estetica del rider percorre anche l'esposizione *Al lavoro, tutto cambia cambia tutto*, allestita al DumBO (Bologna, 1-18 maggio 2025) ed espressione di quella galassia mediale che interroga lo statuto dell'immagine all'epoca della Gig economy. Al riguardo, rinviando alla serie fotografica *Sconosciuti* di Federico Feliciotti che sceglie di collocare la macchina fotografica dietro la membrana dei citofoni cui si affacciano i rider all'atto di consegna, ancora in sella al loro mezzo: l'immagine restituita da questi filtri identificativo-securitari, frapposti tra lo spazio domestico e l'esterno, cattura nei volti parcellizzati di questi novelli centauri – deformati nello schiacciamento prospettico e parzialmente occultati dalle visiere e caschi indossati – un'individualità fantasmizzata. Nell'installazione audiovisiva *Life is a game*, elaborazione dall'omonimo documentario, i registi Laura Carrer e Luca Quagliato danno invece voce al controcanto di ciclofattorini/e originari di tre continenti e attivi in differenti città europee immaginando un'assemblea in cui la condivisione di narrazioni veicola prese di coscienza, rivendicazioni e pratiche di resistenza.²⁹

PEDALANDO, PEDALANDO

La bicicletta nel cinema italiano si configura come un dispositivo narrativo e discorsivo straordinariamente polifunzionale nel raccontare le trasformazioni del lavoro e dei contesti sociali che si distendono lungo l'intero arco del Novecento fino ai nostri giorni. L'analisi delle produzioni cinematografiche e televisive, dalle esperienze neorealiste sino alle pratiche audiovisive dell'attuale panorama mediale, mostra come il mezzo, anche quando percepito prevalentemente con funzioni scenografiche e di ambientazione, si riveli, se debitamente sollecitato, una presenza "parlante". La sua persistenza sullo schermo, in parallelo o contrappunto alle diverse storie intrecciate che compongono la storia del Paese, ha fornito e continua a fornire un prisma attraverso cui leggere tensioni, rapporti di forza e negoziazioni.³⁰

ABSTRACT

Solo pochi anni fa Marc Augé incoronava la bicicletta quale emblema di un Nuovo Umanesimo il cui mito si rigenerava nelle retoriche di sostenibilità, città verdi e intelligenti, turismo sostenibile ed esperienziale. Nell'era dei lavoratori delle consegne e della *GIG Economy*, la bicicletta si fa oggetto strategico attraverso cui svelare contraddizioni sistemiche e condizioni differenziate che collegano la mobilità a fattori intersezionali di razza, status sociale, età e genere. La bicicletta come oggetto metonimico rivela le nuove politiche di sfruttamento che colpiscono soggetti esposti - giovani, disoccupati, quasi sempre migranti - nutrendosi della loro forza muscolare, come accade con i cosiddetti "rider".

Parole chiave: bicicletta, rider, lavoro, cinema italiano, cycling

Just a few years ago, Marc Augé hailed the bicycle as the emblem of a New Humanism, whose myth was regenerated through the rhetoric of sustainability, green and smart cities, and sustainable, experiential tourism. In the era of delivery workers and the gig economy, the bicycle becomes a strategic object through which to expose systemic contradictions and differentiated conditions that link mobility to intersecting factors such as race, social status, age, and gender. As a metonymic object, the bicycle reveals new politics of exploitation that target vulnerable subjects—young people, the unemployed, and almost always migrants—drawing on their physical strength, as is the case with the so-called riders.

Keywords: bicycle, rider, labour, Italian cinema, cycling