

LA MEMORIA È UN BENE RINNOVABILE

LE RECENSIONI

Franco Giannantoni
Iblio Paolucci

**LA BICICLETTA
NELLA RESISTENZA**
Storie partigiane
Edizioni Arterigere (2010)



Questo libro tratta il ruolo “sovversivo” che la bicicletta ha avuto prima, durante e dopo la Liberazione. Sin dalle sue origini questo mezzo fu ampiamente usato dagli strati popolari, non solo per motivi di lavoro, ma anche in funzione politica.

La paura della bicicletta da parte dei reazionari risale a Bava Beccaris, durante i moti del 1898 a Milano. Oltre a ordinare una sanguinosa repressione, il generale fece affiggere un manifesto che decretava il divieto nell’intera provincia della «circolazione delle Biciclette, Tricicli e Tandems e simili mezzi di locomozione».

Più o meno con gli stessi termini, oltre alla minaccia della fucilazione, i nazifascisti proibivano, durante l’occupazione, l’uso della bicicletta, in funzione anti-partigiana. Quel divieto fu però ben presto revocato perché avrebbe significato il blocco della produzione nelle grandi città, giacché la maggior parte degli operai la usava per recarsi al lavoro. Durante i seicento giorni della Resistenza in Italia, la bicicletta fu il mezzo più importante per trasportare la stampa clandestina, i rapporti e gli ordini tra le brigate e per i coordinare i grandi scioperi che si scatenarono nel triangolo industriale. Inoltre essa divenne di volta in volta mezzo per colpire e fuggire.

Nell’immediato dopoguerra, la bicicletta era nelle campagne l’unico mezzo di locomozione usato, oltre che per il lavoro, in occasione di grandi manifestazioni o di scioperi indetti dalla Lega dei braccianti. Contro le biciclette si accanirono con particolare durezza, schiacciandole e rendendole inutilizzabili, le camionette della “Celere” di Scelba, la polizia di pronto intervento utilizzata soprattutto in occasione degli scioperi operai. Questa furia devastatrice non arrestò però lo svilupparsi di grandi battaglie per ottenere migliori forme di vita.

Il libro, completato da un album fotografico, raccoglie le toccanti testimonianze di numerosi personaggi che, in ogni parte d’Italia e in ogni ruolo, militare e civile, non hanno esitato a rischiare la loro vita durante la feroce stagione dell’occupazione nazifascista. Tra gli intervistati Alessandro Vaia, membro del Comitato Insurrezionale di Milano, Quinto e Tiziana Bonazzola, Onorina Brambilla, Arrigo e Bianca Diodati, Anna Gentili, Alfredo Macchi, Renato Morandi, Stella Vecchio, don Raimondo Viale e Giovanni Pesce. Quest’ultimo, comandante del 3° Gap di Milano e medaglia d’oro al Valor Militare, riconosce che la bicicletta era per lui importante come l’aria che respirava.

Alla Resistenza presero parte, accanto ai combattenti partigiani, ai gappisti, ai sappisti, alle staffette, numerosi atleti del ciclismo agonistico, campioni celebrati ma anche figure minori, con gesti modesti ma anche con imprese rilevanti, spesso a rischio della loro

vita. Uomini che, orfani dal 1941 del Giro d'Italia a causa del conflitto in corso, non ebbero esitazione nel decidere da che parte stare e che uso fare del loro normale strumento di lavoro.

Così il varesino Luigi Ganna, vincitore del primo Giro d'Italia nel 1909, donò alla 121^a Brigata Garibaldi dieci biciclette prodotte dalla sua fabbrica. Gino Bartali, tra il 1943 e il 1944, fingendo di compiere lunghi allenamenti e affrontando o aggirando i posti di blocco, trasferì in vari punti della Toscana e in Umbria foto e documenti necessari per gli ebrei nascosti in chiese e conventi, celandoli all'interno del telaio. Altri nomi: Antonio Bevilacqua, iridato di ciclismo su pista, Alfredo Martini, per molti anni commissario tecnico della nazionale ciclistica, Vito Ortelli, campione d'Italia di inseguimento su pista, fra i primi a schierarsi per la Liberazione, e Alfredo Pasotti. Tra le tante testimonianze raccolte in queste pagine, anche quelle del regista Gillo Pontecorvo e di Bruno Trentin, già segretario generale della CGIL.

Gigi Buzzanca