

Utopia su due ruote

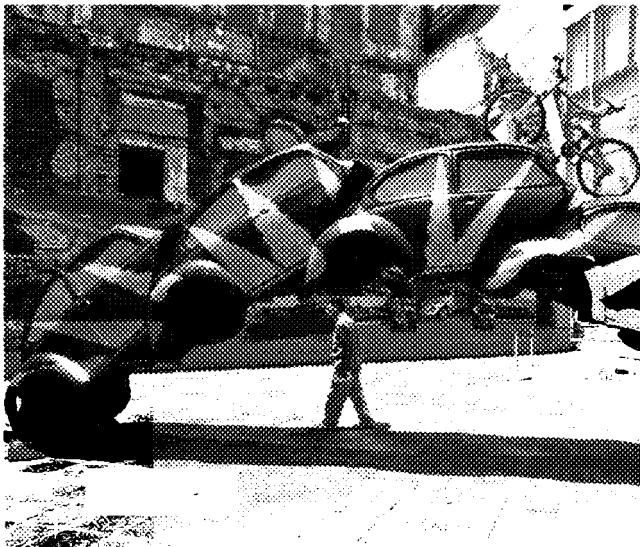
È in atto una rivoluzione. Antropologica ma prima di tutto filosofica. Che rivaluta la bicicletta come il mezzo di trasporto più moderno possibile. Ecco protagonisti e teorici del ritrovato andamento lento

DI GIGI RIVA

Nessuna sorpresa nello scoprire che il professor Serge Latouche, 69 anni, il teorico della decrescita felice, è un ciclista di vecchia data. È sorpreso lui stesso, invece, di come sia cambiata, negli altri, la percezione di questa sua abitudine: «Vent'anni fa ero considerato, al minimo, uno stravagante. Alcuni miei studenti, soprattutto africani, ne erano quasi scandalizzati. Ma come, professore, non è dignitoso per uno del suo rango! Oggi invece sono ultrachic. E come

me non sono marziani coloro che in giacca e cravatta sfilano in bicicletta per andare in ufficio. Lo fanno anche alcuni deputati dell'Assemblea nazionale». Saluta e sale sulle due ruote per andare dall'altro capo di Parigi, dove deve tenere una conferenza. Lungo il percorso troverà frotte di pedalatori, testimonianza del successo che ha avuto l'iniziativa del Comune di fornire un "vélo" in affitto a cittadini e turisti. Qualcosa di analogo (ma in sedicesimo) succede a Roma. In Italia in 21 giorni, tra l'aprile e il maggio scorsi, le migliaia di richieste hanno mandato in tilt il sistema in-

formatico per gli incentivi a chi acquista una bicicletta (40 mila pezzi venduti in un battibaleno). Negli Stati Uniti è appena uscito un libro, "Pedaling revolution" di Jeff Mapes, che nel sottotitolo porta una tesi fin troppo rosea: "Come i ciclisti hanno cambiato le città americane". E magari fosse un dato acquisito, però segnala una tendenza se i chilometri di piste ciclabili crescono in modo esponenziale (Por-





Marc Augé: **“Il ciclismo offre una dimensione concreta al sogno di un mondo migliore”**

island, in Oregon, la città più virtuosa) e i sindaci, a Chicago come a Los Angeles, si stanno ingegnando per destronizzare (auguri) sua regina l'automobile a favore della Cenerentola coi raggi. Il compianto filosofo austriaco Ivan Illich poco prima di morire nel 2002 aveva voluto aggiornare un suo saggio del 1973,

tuna critica. Esemplicava: «Si possono parcheggiare diciotto biciclette al posto di un'auto... Per portare quarantamila persone al di là da un ponte in un'ora ci vogliono dodici corsie se si ricorre alle automobili e solo due se le persone vanno pe-

dalando in bicicletta». Bollati Boringhieri che ci appare profetico adesso che il più elementare mezzo di trasporto sta conoscendo una nuova fortuna critica. Esemplicava: «Si possono parcheggiare diciotto biciclette al posto di un'auto... Per portare quarantamila persone al di là da un ponte in un'ora ci vogliono dodici corsie se si ricorre alle automobili e solo due se le persone vanno pe-

Pryor Dodge,
collezionista di
biciclette. Al centro:
“Sovrapponendosi”,
scultura a
Città del Messico



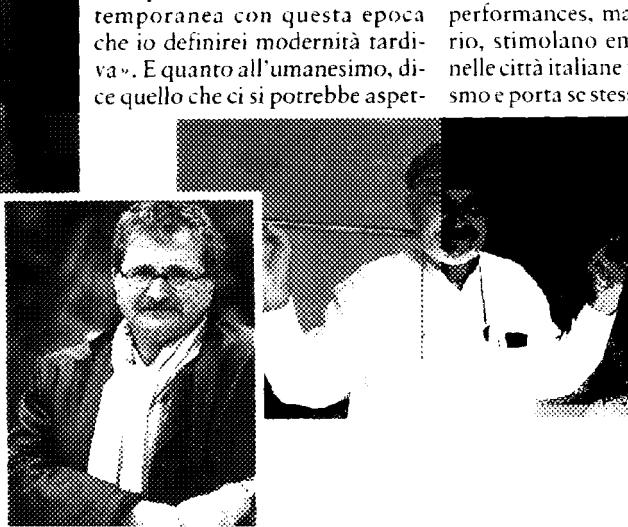
verno di Salvador Allende: «Il socialismo può arrivare solo in bicicletta». Andamento lento dell'egalitarismo. Legare le due ruote a un'ideologia, o rappresentarle come emblema di un certo modo di sentire deve essere una tentazione irresistibile se l'antropologo Marc Augé con questa frase conclude il suo volume "Il bello della bicicletta" (appena uscito, sempre Bollati Boringhieri): «In bicicletta per cambiare la vita. Il ciclismo come forma di umanesimo». Si immagina, l'intellettuale francese, le città che fra 30 anni saranno dominate dai ciclisti e chiosa: «Il solo fatto che l'uso della bicicletta offre una dimensione concreta al sogno di un mondo utopico, in cui la gioia di vivere sia finalmente prioritaria per ognuno e assicuri il rispetto di tutti, ci dà una ragione per sperare. Ritorno all'utopia e ritorno al reale coincidono».

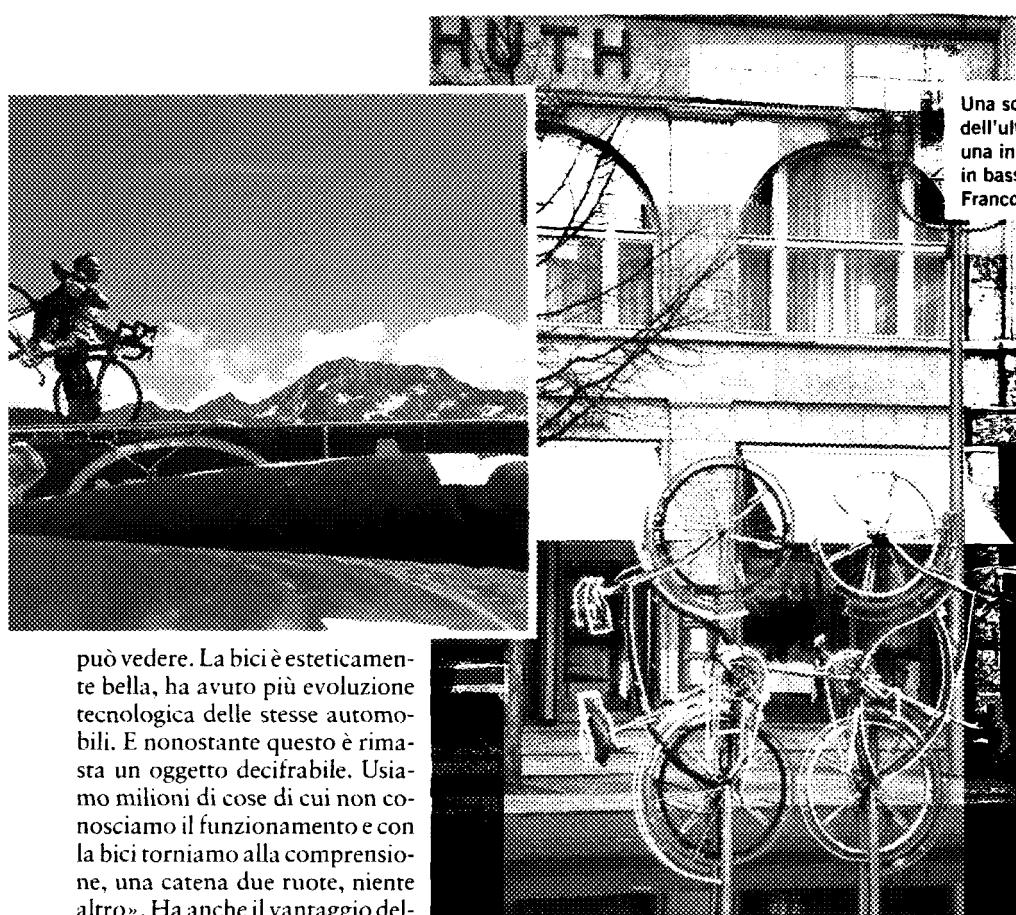
Bicicletta e motore sono coetanei. Hanno avuto la loro fase mitologica e consciuto poi alterne vicende. La bici è sprofondata nella considerazione generale, relegata nel recinto dello sport (sia anche di quello amatoriale) salvo riemergere adesso che declina, per troppi problemi di gestione, l'automobile. Come se facessero parte di un sistema di vasi comunicanti. Giù uno, su l'altro. E viceversa. Augé sostiene che il mito, seppur appannato, non è mai morto, perché tocca la memoria privata: la prima volta in equilibrio, la prima volta che si è andati oltre lo spazio e il tempo delle sole proprie gambe. O forse, aggiunge, «perché i miti sono longevi». E la politica dà una mano quando avvia, come è successo nel mondo industrializzato, dei piani per favorire la locomozione più elementare. Latouche la battezza come il mezzo della ipermoder- nità o della tar-

do-modernità. Per la post-modernità, ripassare tra 30 anni quando certo la bicicletta ci sarà ancora e sarà nel massimo del suo splendore: «Sarà quando, fra 30 anni appunto, il petrolio sarà finito o sarà anti-economico estrarre il poco rimanente. La bicicletta permetterà allora all'umanità di ritrovare l'autonomia di trasporto». Già ora, calcola: «Se si considera il tempo passato in coda, a fare benzina, a ripararla eccetera, con l'automobile si procede, al netto, a una velocità di cinque chilometri all'ora. Con la bicicletta si toccano i 20-30, dipende dalla gamba». Augé concorda: «La riscoperta della bici va in contemporanea con questa epoca che io definirei modernità tardiva». E quanto all'umanesimo, dice quello che ci si potrebbe aspet-

pare: «In città, con la bicicletta, si può mettere il piede a terra, conversare». Si può riscoprire una dimensione a cui non siamo abituati e che porta «felicità vera». Almeno a lui succede: «Basta rimettersi in sella, anche dopo tanto tempo, ed è come nuotare. Una volta imparato non lo si dimentica più. Si ritrova un rapporto col proprio corpo».

Qualcosa di simile sostiene anche Andrea Satta, cantante dei Têtes de Bois, autore de "I riciclisti" (Ediciclo editore), fresco reduce dal Giro d'Italia in compagnia di Sergio Staino e Moni Ovadia. Nei suoi racconti porta ancora il profumo delle emozioni provate su e giù per i passi, tra la gente in delirio "quando che passa il Giro". La dimensione agonistica ha potuto parecchio per l'apparato leggendario. E i campioni, si sa, non producono solo performances, ma attivano l'immaginario, stimolano emulazione. Satta porta nelle città italiane uno spettacolo sul ciclismo e porta se stesso in giro per Roma sulle due ruote. Si è fatto più di un'idea. Associa la bicicletta alla leggerezza e tutti sappiamo, in tempi pesanti, quanto ce ne sia bisogno. Leggero è poi il mezzo stesso: «Anche trasparente. Attraverso i raggi della bici si





Una scultura a Berlino. Al centro: una immagine dell'ultimo Tour de France. Nell'altra pagina: una installazione di John Litter a Sydney e in basso, da sinistra: Marc Augé, Romano Prodi, Franco La Cecla e Serge Latouche

può vedere. La bici è esteticamente bella, ha avuto più evoluzione tecnologica delle stesse automobili. E nonostante questo è rimasta un oggetto decifrabile. Usiamo milioni di cose di cui non conosciamo il funzionamento e con la bici torniamo alla comprensione, una catena due ruote, niente altro». Ha anche il vantaggio della maneggevolezza: «Consente l'errore. Uno si imbuca in una strada sbagliata, dà un'occhiata e torna indietro». Fissa nei 20 all'ora la velocità perfetta per l'uomo contemporaneo: «Il camminare è troppo lento. A 20 all'ora vedi quella montagna, quel campanile, quelle persone, che si fanno a poco a poco più grandi. Hai il tempo per soffermarti e poi ti volti e li vedi rimpicciolire di nuovo». L'entusiasmo lo fa andare oltre il socialismo: «Insomma la bicicletta è rivoluzionaria».

Ci si aspetterebbe che uno dei più famosi appassionati ciclisti della Penisola, Romano Prodi, sottoscrivesse in toto questo sentire. Naturalmente il professore si augura magnifiche sorti e progressive delle due ruote. Però frena sulle considerazioni circa il fatto che si sia già entrati nell'età dell'oro: «Fermi tutti. Le nostre città non sono fatte per la bicicletta. Bisognerebbe cambiarne radicalmente la struttura. E poi io non mi dimentico di essere un economista e noto che il numero totale di bici vendute continua a mantenersi su livelli molto bassi». Non ce lo vede il manager che pigia sui pedali in giacca e cravatta e poi, tutto sudato, arriva in ufficio. Anche per un problema di spazi: «Come si fa a

percorrere un'area metropolitana grande come quella di Milano in tempi ragionevoli e senza fatica eccessiva?». Certo si sente inserito, visto che da sempre pratica il ciclismo, nella «grande corrente ecologico-ambientalista-energo-risparmiatrice». Senza però che questa virtù abbia poi una grande riconoscibilità sociale: «Sento ancora troppo spesso automobilisti che da

dietro ti apostrofano con qualche "dai stronzo, togli di mezzo". E non si riferiscono al Prodi politico perché da dietro non mi possono riconoscere». Ha rispolverato una bici con cui circolare nel centro di Bologna: «Però non si può dire che si sia felici per il tempo guadagnato se poi ti passa un autobus a 36 centimetri e ti mette paura. Bisogna essere realisti».

Siccome non pone limiti alla provvidenza, Prodi si augura che «insistendo insistendo il cambiamento arrivi davvero». Non lo vede all'orizzonte, ecco. Così come non lo vede Franco La Cecla, antropologo e architetto. Del libro di Illich ha scritto la postfazione: «Però non credo che la bicicletta abbia vinto. È una bella idea ancora marginale». Perché la bici, di per sé, «non distrugge il modello di società se questo modello non viene messo in questione in profondità». La sua è una critica, se si passa il termine, «da sinistra»: «Sono anche contrario alle piste ciclabili, mi sembrano uno zoo, l'equivalente di mettere i bambini nei parchi perché rompono». Forse sogna una città solida di bici e pedoni. Ma la bicicletta arriva da lontano, va lenta e procede al passo di pedale per andare lontano. ■

CAMMINARE PER NON DIMENTICARE

di Andrea Visconti

Non solo la bicicletta. C'è chi riscopre l'esperienza del camminare come connotato fondamentale della cultura e dell'identità. Geoff Nicholson, scrittore inglese, autore del *"The Lost Art of Walking"*, dice: «Camminare ha un suo ritmo che riflette le diverse culture. A Marrakesh lo spazio sul marciapiede è condiviso in un modo differente che non nelle città occidentali. E io stesso sperimento queste differenze quando lascio Londra e cammino in un'altra città. Ho sempre bisogno di un periodo di adattamento». La ricerca di Nicholson parte da precisi riferimenti storici e letterari. L'autore cita Lao-tzu, filosofo che nel VI secolo a. C. scrisse: «Un viaggio di mille miglia inizia con un singolo passo», un riferimento al fatto che il camminare è strumento di scoperta. Celebre poi, nella cultura cattolica, il cammino di Compostela. Ma è nell'Inghilterra del Seicento che il camminare diventa elemento di riflessione vera. Nel 1621 Robert Burton scrive *"L'anatomia della melancolia"* in cui identifica nel camminare una cura contro la depressione: «Non c'è cura migliore che mettersi in movimento».

Nel 1678 John Bunyan scrive *"The Pilgrim's Progress"* uno dei più celebri testi di letteratura inglese e un punto di riferimento sul significato del camminare: «Un viaggio dalla città della distruzione alla città celeste», per Nicholson.

Dal camminare si passa al correre, un cambiamento che, scrive il giapponese Haruki Murakami nel suo recentissimo libro *"What I talk about when I talk about running"* significa il salto verso un mondo di meritocrazia.