

U: BELL'ITALIA

Elogio della bici macchina perfetta

È etica, ecologica, anticrisi. Ha storia, stile e grinta. E non passa mai di moda

L'auto ci aveva promesso velocità e libertà, ci ha regalato lentezza, sporcizia, il paesaggio deturpato, la feroce eterna lotta per il parcheggio. E allora ritorniamo a pedalare

ORESTE PIVETTA
MILANO

IL GIRO D'ITALIA È COMINCIATO IN DANIMARCA. UNA SCELTA DI MARKETING, interessi molto concreti, commerci, turismo... Qualcuno spiegherà che si tratta di fratellanza continentale: si contribuirebbe a fare l'Europa, che la crisi pare stia smontando. Non credo invece che esista in corsa un cam-

pione danese in grado di vincere e a cui rendere così preventivamente omaggio. Conosco Rasmussen, che mi ricorda un esploratore polare più che un candidato alla maglia rosa. Spero che l'omaggio sia a tutti i danesi, pedalatori tra casa e ufficio, scuola e supermercato. Si sono contati i chilometri: ogni cittadino danese ne percorre ogni anno in media più di mille. Fanno il paio con gli olandesi. Il numero delle biciclette supererebbe quello degli abitanti. Una flotta che si muove lungo piste ciclabili, a Copenhagen o ad Amsterdam, tra viottoli e strade silenziose che si inoltrano in una campagna verde smeraldo, come le telecronache ci stanno mostrando. Sono Paesi che assomigliano a quell'ideale che Ivan Illich, in un saggio intitolato *Elogio della bicicletta*, contrappose al Paese che ben conosciamo e che mette assieme Roma e Milano e Napoli, code, ingorghi, autostrade, strade e rotonde e naturalmente appalti per queste e per quelle...

Sosteneva Illich, ma ne siamo convinti anche noi, che l'industria avesse determinato il modo di muoversi dell'uomo, imponendo i suoi modelli di

mobilità, trasporto individuale e motorizzato, infischandosi degli altissimi costi ambientali, energetici e quindi sociali, trasformando gli individui in «schiavi energetici», inasprendo i caratteri di classe della società, divisa secondo la «disponibilità energetica» di ciascuno. Illich lo scriveva nel 1973, quarant'anni fa, con una precisa idea del futuro.

MODELLI DI MOBILITÀ

L'auto aveva promesso velocità e libertà, ci ha regalato lentezza, sporcizia, il paesaggio deturpato, la feroce eterna lotta per il parcheggio. Scriveva Illich: «Per por+tare quarantamila persone al di là di un ponte in un'ora, ci vogliono tre corsie se si usano i treni, quattro se ci si serve di autobus, dodici se si ricorre alle automobili, solo due se le quarantamila persone vanno da un capo all'altro pedalando in bicicletta».

Elogio della bicicletta, silenziosa, semplice, pulita. Mezzo meccanico tanto perfetto mai è stato creato: tubi una volta di ferro, poi di acciaio, poi di alluminio, ora di carbonio e titanio insieme in

unica lega, per il telaio, due ruote, le gomme, la catena, le pedivelle, il manubrio, il movimento centrale. La si può arricchire di cambi, campanelli, luci, sacche con gli attrezzi per riparare la gomma bucata. («È nuova, una Wolsit: col fanalino elettrico, la borsetta dei ferri, la pompa...», come scriveva Giorgio Bassani nel *Giardino dei Finzi Contini*, a Ferrara, la città più pedalata d'Italia).

Per muoversi in bicicletta, basta spingere sui pedali con delicatezza e con regolarità e rotondità. Si può andare ovunque: la bicicletta è «la libertà di andare dove voglio», semplicemente vincendo l'«attrito volvente», che pesa sulle ruote contro il muro dello spazio davanti a noi. Non c'è altro: nell'infinita gamma dei perfezionamenti tecnici, il disegno della bicicletta è rimasto immutato da decenni. Una bicicletta di mezzo secolo fa potrebbe ancora servire degnamente, senza chiedere nulla: un po' di attenzione per l'umidità, un attimo di pulizia, perché la polvere della strada non solidifichi nel grasso del lubrificante e non danneggi gli ingranaggi.

La bicicletta è popolare, in senso politico, e aiuta nelle giuste cause. Alla fine dell'Ottocento, durante i moti operai di Milano, Bava Beccaris, il generale che faceva sparare sui manifestanti, ne vietò l'uso. I nazisti presero esempio: proibito andare in bicicletta, perché la bicicletta era un mezzo di trasporto comune tra i combattenti antifascisti. Ma la usavano anche gli operai delle fabbriche e ci si accorse che la proibizione avrebbe bloccato la produzione industriale. Così la bicicletta tornò a far da staffetta partigiana. Gino Bartali trasportava messaggi occultandoli nei tubi del telaio, come raccontano Franco Giannantoni e Ibio Paolucci in un libro che è l'esaltazione in chiave democratica del velocipede: *La bicicletta nella Resistenza*. Basterebbe questo per una medaglia d'oro all'esistenza. Nel dopoguerra divenne simbolo di rinascita: fu, ancora per molto, il tramite tra l'operaio e la fabbrica e al fischio della sirena le tute blu diventavano una marea semovente a velocità costante. C'era chi la bicicletta la conduceva con sé, una mano sul manubrio, l'altra a stringere quella della fidanzata, come si vede in una foto famosissima dolcissima e orgogliosa: sono tre attori, l'operaio, al donna, la bicicletta, di una stessa speranza, verso il «sol dell'avvenire».

Poi arriverà lo scooter, ancora qualche anno e si passerà alla Seicento, che comincerà a rinchiodere persone, parole e pensieri in una scatola che poteva comunicare con le altre «scatole» solo a



...
Appena uscito è «No bici» il libro di Alberto Fiorillo che critica i ciclisti di tendenza e gli snob delle due ruote

«Ma dove vai bellezza in bicicletta?». Con Brigitte Bardot e Marilyn Monroe

...
«Amolabici.tv» è la web tv dedicata agli appassionati con speciali su tutte le gare che si disputano in Italia



colpi di clacson o a gestacci. Un'altra rivoluzione cominciava, ma la bicicletta sopravvisse. Di questi tempi è tornata a risplendere, ringiovanita. Dapprima per ragioni ecologiste e salutiste, quindi per utilità economica: è risparmio allo stato puro, un sistema energetico dai vantaggi insuperabili. I costi sono altri, d'altro genere: si muore in bicicletta, straziati dal solito automobilista "disattento", abbattuti dalla vettura che stringe in curva, che ti corre al fianco senza rispetto per la tua fragilità. La devastante incultura del nostro paese si legge nella maleducazione che affligge l'automobilista e condanna ad un'esistenza di paure il ciclista. Mancano le piste ciclabili e neppure le sanno realizzare. A Milano, in una via del centro, gli ultimi giorni della Moratti, la pista l'hanno semplicemente "disegnata" come se una striscia gialla sull'asfalto nero fosse un deterrente sufficiente. In provincia, dove si potrebbero allestire percorsi di chilometri e chilometri, utilizzando magari strade rurali semi abbandonate, ogni comune è una testa diversa: così se ne traccia un pezzo qui, un altro là, un altro ancora qualche chilometro dopo. Senza considerare che la "connessione" darebbe un senso ad ogni isolata ciclabile, trasformandola in un "romanzo".

Tornare alla bicicletta è un'utopia espressa da qualche movimento di ciclisti organizzati. Purtroppo la politica non ascolta e per giunta siamo un Paese in miseria e senza lungimiranza (una volta, ai tempi del primo centrosinistra, si diceva: senza programmazione): non ci sono soldi da investire, trascurando il valore di una pista ciclabile (un risparmio, ma potrebbe essere anche un richiamo per il turismo, come succede in tanti paesi d'Europa). Miseramente si è arrivati alla contesa tra pedoni e ciclisti per l'uso del marciapiede (già occupato dalle macchine in sosta).

La novità è stata il cosiddetto bike-sharing: la bicicletta noleggiata dal Comune e collocata in apposite rastrelliere. Peccato che la periferia sia stata dimenticata, eppure è nel tratto tra periferia e centro che la bicicletta rimarrebbe più utile.

Non ci sarà rimedio, se chi amministra non metterà da parte una certa sudditanza alle necessità dell'auto. Noi dicevamo, senza bisogno di Illich, che era la Fiat a obbligarci ad usare l'auto e l'autostrada. La Fiat, praticamente, non l'abbiamo più. Forse si potrebbe immaginare qualcosa di diverso, non caritatevole, non marginale, non hobbystico, ma strategico. Forse ci penserà il caro benzina a mostrarci la rotta.

Pedalando energia

Abbiamo acceso le luci su un palco, scalato montagne e fatto crescere i bambini

La storia di Alfonsina che chilometro dopo chilometro abbatté record e pregiudizi nel 1924. E quella di Gavino, di Alfredo e di una signora di 90 anni che fa l'astrofisica

ANDREA SATTA
MUSICISTA E SCRITTORE

MARGHERITA ANDÒ IN BICI DA TRIESTE A GRADO E POI A TRIESTE ANCORA. Margherita è un'astrofisica di novant'anni. Margherita pensa che la bici sia l'energia buona.

Alfredo correva con Coppi e Bartali. Una volta, ai Mondiali danesi del '49, in allenamento con la squadra, nei dintorni di Copenaghen, il giorno

prima della gara vennero bloccati dalla Municipale: «Dove andate?» intimarono in tedesco. «Siamo i campioni del mondo! Quello è Coppi, quello è Bartali e io sono Martini» fece Alfredo. «E qui noi abbiamo le ciclabili - risposero i danesi - prego, allenatevi là sopra!». E noi, 63 anni dopo, in Italia, siamo scesi in strada con Salvaciclisti per chiedere percorsi protetti. Alfredo ha novant'anni e crede che la bici sia l'energia sicura.

Alfonsina fece il Giro d'Italia coi maschi, era il '24, l'anno di Matteotti, la femmina era stretta tra giubbotti e calzerotti nel Paese dei pregiudizi, i giornali ironizzavano su un culo di donna che dondolava sulla sella. Concluse il suo Giro fra lo stupore delle malelingue. Alfonsina non era bella, Alfonsina ha 150 anni e corre ancora. È convinta che la bici sia l'energia che dura.

Al Giro del Burkina Faso, tale Kulibali alzò le braccia al traguardo della polvere, un giro prima dell'arrivo vero, in una volata solitaria. Batté di schianto il suo sorriso, poi si mise a bere e stremato, allontanatosi un poco dall'arrivo, si sdraiò sotto una pianta a riposare. Attese così tanto che si addormentò e quando lo trovarono erano già tutti arrivati e finì fuori tempo massimo. Ai cronisti Kulibali rispose che la bicicletta è l'energia che illumina la fatica.

Gavino portava Andrea sulla canna della sua bici nera. Andavano da Elia a prendere il latte ogni mattina, il contadino a mezzadria che aveva la casa rosa con la stalla e le mucche tra le querce in fondo alla grande via. Ormai Gavino non è più uomo di questa terra, ma Andrea ricorda il braccio grande che gli circondava il petto e lo proteggeva e le parole del buongiorno sussurrate piano sulla canna della bici nera. È così lontana quell'alba fresca e viva. Andrea crede che la bicicletta sia l'energia che dondola a memoria.

Sul passo dello Stelvio due non campioni, uno spagnolo e uno italiano, Galdos e Bertoglio si sfidarono per il Giro d'Italia. In quel tempo sospeso che si chiama curva, un tornante dopo l'altro, la vita batte e la paura imprigiona l'ansia. Un salto di catena, una crisi di fame, una sbandata, una caduta, il giorno che non può tornare e dove tutto può finire. Bertoglio, che era molto più gregario, restò agganciato alla ruota posteriore dello spagnolo e vinse il Giro. Bertoglio crede che bicicletta sia la fiducia che dà forza.

IN 25 CITTÀ

E c'è il Giretto d'Italia dove conta solo partecipare

È partita la seconda edizione del «Giretto d'Italia», il campionato nazionale della ciclabilità urbana organizzato in 25 città italiane dai comuni partecipanti insieme a Legambiente, Fiab e Città in Bici. Oggi si conosceranno i risultati della competizione dove non conta andare veloci ma essere in tanti a scegliere la bicicletta come mezzo per spostarsi in città. Scopo della gara è quello di contare quanti in città scelgono la bicicletta per i propri spostamenti (come ad esempio quelli casa-scuola o casa-lavoro) per verificare quanto la bici sia un mezzo di trasporto a tutti gli effetti nell'ambiente urbano.

LEVARE LE ROTELLE

Alla Martin Luther King, una scuola elementare alla periferia di Roma, nell'ultimo giorno prima delle vacanze, i bambini delle «quinte», insegneranno ai più piccini ad andare in bicicletta levandole le rotelle. Succederà nel cortile, è previsto il sole. È tutto l'anno che le maestre raccontano di bici, del giro delle ruote, del raggio del manubrio, di catene e freni e ora ecco il saggio di fine anno. I bambini della Martin Luther King capiranno che la bicicletta è la libertà che ti fa grande.

In tv, sempre più spesso, una bicicletta compare sullo sfondo, anche dove si parla solo di banche, di interessi, mutui e percentuali e soldi da lavare. La buona bici, in trasparenza, dietro il marchio da piazzare, è così utile, fa così bene alla vista che la sfruttano pure quelli che non gliene frega niente. La bicicletta è l'energia che supera se stessa.

Un visionario credeva che pedalando si potesse accendere un palco di luci e di suoni e farci un concerto di canzoni, di disegni e di parole. Quel pazzo mise in croce i suoi amici, gli artigiani, gli ingegneri, gli impresari, i musicisti, i fonici e i facchini. Una sera il palco si accese veramente e a pedalare per produrre quella energia venne tanta gente.

Ingrid andava felice in riva al mare, accaldata entrò in un bar a bere, «Cosa fai?» le chiesero al bancone. «Amo la bici, non lo vedi?» rispose lei sorridendo. Allora un vecchio alzò gli occhi dal tressette: «Ma come fai? Non vedi che è un mondo di drogati? E poi voi intasate le strade e poi siete pure comunisti o peggio anarchici e teppisti». Ingrid sciolse i capelli lunghi fino alle caviglie e pedalando entrò nel mare: la bicicletta sa nuotare.

Per gli alunni di una scuola di periferia che hanno studiato ruote, manubri e raggi, significa libertà



La ciclica ode della bicicletta

FRANCESCA FORNARIO

La terza vita è stata nell'orto
Con l'aratro di un contadino
Che faticava senza diporto
Per far studiare il suo bambino

La mia bicicletta ha dieci viti
Otto sul cambio, due sul sellino
La mia bicicletta ha dieci vite
Fanno quattro più di un felino

La quarta vita è stata in cantiere
Insieme a Carmine, pendolare
Che da un ponteggio finì per cadere
E finì di pendolare

La prima vita è stata in giro
Con una donna in pantaloni
Alfonsina che corse il Giro
D'Italia al fianco dei campioni

La quinta vita è stata in Bovisa
fuori ai cancelli in attesa di Gino
Che lasciata al paese la sposa
baciava la foto sul comodino

La seconda è stata in montagna
Portava il pane e le maglie di lana
La seconda è stata compagna
di una staffetta partigiana

La sesta vita è scesa in piazza
Mentre la celere suonava la tromba
E la rivolta scoppiava in piazza
Mentre in piazza scoppiava la bomba

La settima vita è stata in questura
Insieme a Mario che aveva pagato
Due bistecche e della verdura
Con lo stipendio da disoccupato

L'ottava vita è stata in cantina
Mentre una macchina andava più in fretta
E non costava così la benzina
Nel medioevo della bicicletta

La nona vita è stata di Abdul
Che lavorava al nero di giorno
Per mandare i soldi a Kabul
Senza permesso di soggiorno

La decima vita coi raggi rotti
L'hanno portata in ciclofficina
Lì torna nuova con due cerrotti
E ricomincia dalla prima.