

Reinventare la bicicletta

Non inquina, non fa rumore, è inoffensiva. Non ingombra, consuma energia rinnovabile, fa bene alla salute. Nelle città è il mezzo di trasporto più razionale, economico e veloce negli spostamenti a corto e medio raggio ovvero quelli compresi tra i 3 e i 5 km che sono, secondo l'Oms (Organizzazione Mondiale della Sanità), la gran parte degli spostamenti urbani.

Eppure, in Italia, la bicicletta è ancora un mezzo di trasporto marginale. La percentuale media dei trasferimenti in bici effettuati in città è infatti il 3% del totale. Un indicatore ancora molto lontano da quello di molte metropoli del Nord Europa dove più di uno spostamento su tre avviene in bicicletta. Fa eccezione Ferrara con percentuali vicine al 30% ma con, di contro, un uso dei mezzi pubblici pressoché irrilevante.

Il risultato è sotto gli occhi e il naso di tutti: la drammatica situazione della mobilità nelle città italiane dove ormai, come profeticamente diceva Ivan Illich, “i veicoli creano più distanze di quante non ne eliminino”. Città sempre più intasate e irrespirabili. Sempre più bloccate.

Bloccate innanzitutto da un gap culturale. Un misto di paura, vergogna e disinformazione aleggia attorno alla bicicletta. Un esempio? La diffusa convinzione che vorrebbe i ciclisti maggiormente esposti agli inquinanti rispetto agli automobilisti. Un timore infondato invece e smentito scientificamente in numerose circostanze negli ultimi 12 anni come [conferma l'ing. Martino Caranti](#).

C'è poi la paura di buttarsi nel traffico omicida. Di dover affrontare una sorta di sport estremo. Di mettere a repentaglio la vita o nel migliore dei casi di buscarsi un acquazzone o un raffreddore.

Chi va in bici abitualmente sa che non esiste buono o cattivo tempo, ma solo equipaggiamento adeguato. Del resto, se non fosse così, non si spiegherebbe l'uso diffuso di questo mezzo in paesi come Svezia e Finlandia, climaticamente più svantaggiati del nostro. In quanto al rischio che si corre andando in bicicletta fateci caso, più che i ciclisti, a sostenerlo, sono proprio gli automobilisti, sovente insofferenti verso la bici e probabilmente ignari di quelle circa 3500 vittime all'anno riconducibili secondo l'Agenzia nazionale per l'Ambiente alle emissioni velenose causate principalmente dal traffico motorizzato. Per non parlare degli incidenti stradali che causano ogni anno, grazie alle “sicure” automobili, circa 7000 decessi.

Beninteso, andare in bici nel traffico urbano non è semplice e comporta passaggi difficili: le rotatorie innanzitutto. Prive nella maggior parte dei casi di attraversamenti ciclabili, diventano spesso vere e proprie roulette russe anche per il più esperto e ligio dei ciclisti.

C'è infine la vergogna. Nella percezione di molti, la bici è ancora associata a un'immagine di povertà e di arretratezza. Come sostiene Paolo Rumiz, inviato del quotidiano *la Repubblica* e autore qualche anno fa di una memorabile pedalata da Trieste a Istanbul, “dietro la timidezza che abbiamo nel fare della bicicletta uno strumento di modernità e di libertà c'è la vecchia tendenza italiana a vergognarsi delle proprie radici contadine”. Secondo Rumiz, “la bici è un rivelatore di un gap identitario: noi ci vergogniamo della bicicletta perché è uno strumento antiquato dell'Italia povera. Mentre un olandese non ha questo problema perché non è stato suddito fino a ieri. L'olandese è un cittadino da 400 anni.”

Qui da noi le generazioni contano. Almeno a partire dal boom economico. E' in quegli anni infatti che il sogno perenne di spostarsi da un luogo all'altro velocemente e senza fatica, per necessità o per diletto, viene “inscatolato” in un'utilitaria. Che negli anni diventa berlina e oggi Suv, enormi “caravanserragli” a metà strada tra una jeep e un autocarro dove in questi tempi di insicurezze montanti si è finito per depositare anche la tranquillità perduta.

Inutile nasconderselo, la bicicletta ha un antagonista naturale: l'automobile.

Non è ricerca d'identità per contrapposizione. La storia della bicicletta non ne ha bisogno. “Tornare alla bici vuol dire tornare all'Italia vera” dice ancora Rumiz rievocando la lezione pasoliniana. Nessuna soggezione quindi, ma pura e semplice reazione di auto-difesa: una questione di sopravvivenza. E di scelta: possibilità vera di poter decidere in piena libertà quale mezzo di trasporto usare per spostarsi. Oggi in Italia questa libertà non è data.

Ed è rumoroso il silenzio della politica: nessuno schieramento tanto audace da fare della bicicletta una sorta di bandiera capace di rappresentare lentezza, sostenibilità, energia, ma anche fantasia, salute, convivialità.

E dire che promuovere oggi l'uso della bicicletta è tutt'altro che una scelta antistorica come dimostra il rapporto 2005 del VTPI (Victoria Transport Policy Institute) centro canadese di documentazione sulle politiche dei trasporti. Il VTPI rileva infatti che dopo un secolo di crescita irresistibile del trasporto motorizzato, a partire dal 2000, la mobilità in automobile ha cominciato a diminuire a tutto vantaggio di modalità alternative di trasporto, quali la marcia a piedi, la bicicletta, la condivisione del mezzo di trasporto, il trasporto pubblico, il telelavoro, i servizi di recapito.

Qualcosa sta cambiando.

La sempre più diffusa sensibilità verso i temi ambientali e quelli legati alla salute sta rivalutando questo straordinario mezzo di locomozione di cui si esaltano tra l'altro le piccole e grandi virtù terapeutiche specie quelle connesse alla sedentarietà e alle malattie cardiovascolari.

Ecco che, anche in assenza di politiche vere relative alla mobilità ciclistica, l'uso della bicicletta aumenta costantemente. Lo conferma Luigi Riccardi Presidente della Fiab (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) che ha visto crescere la sua organizzazione del 40% in tre anni e raggiungere 12.000 iscritti distribuiti su 80 associazioni sparse in tutt'Italia. Oggi a ridosso della mitica Ferrara - continua Riccardi - ci sono Città Ciclabili di tutto rispetto come Bolzano, Mestre, Reggio Emilia, Brescia o anche piccoli comuni come Cernusco sul Naviglio, che ha ormai completato il suo piano di ciclabilità.

E' fatale. Il tempo gioca a favore della bicicletta. Il cambiamento passa attraverso dinamiche di trasformazione psicosociale in atto nella stessa sfera individuale dove si consuma la battaglia tra un io che desidera uno stile di vita sano e sostenibile e la realtà che mortifica o rende impossibile tali propositi.

In gioco c'è lo stile di vita da adottare, gran parte del futuro delle nostre città, la possibilità di rimetterle in marcia.

Come dice Didier Tronchet, nel suo delizioso *Piccolo trattato di ciclosofia*, "La nuova rivoluzione (cicloruzione) può venire semplicemente da questa alternativa mattutina: prendo l'automobile o la bicicletta?"

Un gesto che può essere lungimirante: che guarda a nuovi scenari energetici, alle città di domani e a come vi si muoveranno e respireranno i nostri figli. Niente a che fare con la nostalgia quindi. Non c'è tradizione da ricalcare, ma tradizione da inaugurare o consolidare: tutta da inventare.

Promuovere l'uso della bicicletta significa praticare una sorta di restauro conservativo. Con le tecniche più moderne e con il coraggio di opporre il gesto individuale a una follia collettiva. "Sii il cambiamento che vorresti vedere nel mondo" diceva Gandhi mentre proponeva alla sua gente il filatoio a mano. Ci sono 30 milioni di biciclette in Italia che aspettano di uscire dalle cantine.

Chiedono a ognuno di noi di contribuire allo smottamento culturale della "civiltà" centrata sull'automobile. Andando in bici. Perché la saggezza ciclosofica dice: "Che fare per la bicicletta? Andare in bicicletta" E abbandonare l'auto come [suggerisce Emilio Rigatti](#).