



E ora, pedalare!

Gea Casolaro*

“Non si tratta, vivendo, che di ritrovare il perduto.”

Luigi Bartolini, *Ladri di biciclette*

Infinite code di tir bloccano le autostrade, pescherecci a decine ammassati ad intralciare l'accesso ai porti, camionisti bruciati vivi negli abitacoli dei loro mezzi, risse e morti ai distributori di benzina. Non è un apocalittico prossimo futuro generato dalla perversa mente di James Ballard, è il notiziario di ieri.

Il futuro non esiste più, perché è già qui. Sicuramente è arrivato un po' prima del tempo, e la causa del suo anticipo è stato il nostro ritardo nel renderci conto che ne stavamo accelerando la venuta.

D'altronde se “oggi gli 800 milioni di veicoli del trasporto su gomma che circolano sul pianeta sono i principali consumatori degli oltre 80 milioni di barili di petrolio che ogni giorno - ogni giorno! – si riversano sui mercati mondiali.”¹ non si fa fatica a capire la drammaticità della situazione.

Quando tutte le mattine, ancora mezza addormentata, sento al GR dell'ulteriore rialzo del prezzo del petrolio e la promessa che entro l'anno arriverà a 200 dollari al barile, tra i fumi del mio caffè, sorge un'immagine: strade deserte di auto e piene di bam-

* Artista visiva

bini festanti e gente di tutte l'età in pattini, monopattini, carretti e, naturalmente, biciclette di tutte le fogge. No, non è uno degli ultimi sogni della notte precedente che cerca di affogarsi nella caffeina. Era veramente un sogno bellissimo, 35 anni fa, per me bambina: l'austerità. Ve la ricordate?

Facendo avanti e indietro nel tempo con la mente riflettevo che, a 20 anni, trovavo il passato noioso, vecchio, polveroso, insomma, privo d'interesse: ero tutta proiettata verso il futuro. Passati i 40 anni, a metà strada (forse) tra l'inizio e la fine, ho cominciato a volgermi anche all'indietro, non solo al mio percorso personale, ma a quello di tutto il paese, interrogandomi sul perché il popolo tra cui sono cresciuta, composto da ex-partigiani, cattolici solidali, coscienti proletari, "gli studenti e gli operai", si sia ridotto così. Rintontito e incattivito. Quando è cominciato tutto questo? Forse a partire dal '69, quando a chi chiedeva tutto è stato risposto che poteva avere solo... le bombe? Forse quando è stato ucciso Aldo Moro e con lui la fiducia di quanti credevano ancora possibile il cambiamento attraverso il dialogo? Non credo che la crudele demenza di una parte degli Italiani sia una questione legata esclusivamente al crescente impoverimento degli ultimi tempi: è sicuramente qualcosa che ha radici più profonde, che risale ad un tempo mediamente recente, 25 anni circa, in cui il valore e il senso di ciò che si possiede e che si desidera possedere si è trasformato radicalmente avvelenando gli animi.

Dopo le ultime elezioni politiche ho cominciato a rivedere film neorealisti, realizzati o ambientati intorno alla seconda guerra mondiale. Non volevo compiere un'operazione nostalgica, su "com'erano belli i vecchi tempi", perché belli non lo erano per niente. E neanche volevo girare la testa dall'altra parte, rispetto al futuro. Forse era solo per trovare un filo di speranza, fidandomi delle parole scritte da André Bazin nel 1948: "(...) ditemi se, uscendo dopo aver visto un film italiano, non vi sentite migliori, non avete voglia di cambiare l'ordine delle cose, ma di preferenza persuadendo gli uomini, almeno quelli che possono esserlo e che solo l'accanimento, il pregiudizio o la sfortuna hanno condotto a fare del male ai loro simili".² Oppure era solo la voglia di guardarci, e di provare a capire. Guardare indietro, a come eravamo, per cercare di dipanare la matassa: questo nodo aggrovi-

gliato e senza via d'uscita, che sempre più ci appaiono il presente e, maggiormente, il futuro.

Una delle ultime scene del film *Ladri di biciclette*, esattamente quella del tentato furto da parte del protagonista, è stata girata sotto la redazione di Aperture. Forse anche per questo siamo così affezionati a questa pellicola. E di questi tempi più che mai. Nella storica sequenza, subito prima di azzardare il suo misero colpo, Antonio Ricci dà uno sguardo in giro su centinaia e centinaia di biciclette ammonticchiate le une alle altre fuori dallo stadio. Equiparandolo all'oggi, quello scenario, fa pensare alla civile Olanda, o al miliardo di cinesi che ancora vanno pedalando. Ma anche nella "terra di mezzo" negli ultimi anni i ciclisti sono in netta diminuzione. Solo per fare un esempio, già nel luglio del 2007, il sindaco di Shenzhen, ricca città di oltre 13 milioni di abitanti nel sud della Cina, rivolgeva un appello ai cittadini invitandoli a non comprare auto: "(...) la gente a Shenzhen compra le auto "troppo velocemente". La crescita annuale di auto del 18,6% sorpassa quella della costruzione di strade e circa il 70% dell'inquinamento atmosferico della città è causato dai gas di scarico." – continuando a leggere dal sito Cinaoggi.it - "Un rapporto della polizia stradale di Shenzhen mostra che il numero totale di automobili ha superato il milione. Nella prima metà di quest'anno (2007), circa 90.000 nuove auto sono state registrate a Shenzhen. Un ufficiale di polizia stradale ha riferito: Shenzhen ha 2.174 km di strade. Se ne allineassimo tutte le automobili queste potrebbero circondare la città due volte."³ Se anche quest'anno la crescita dell'acquisto d'auto ha seguito l'andamento, fatevi un po' voi i conti.

Ma per fortuna, anche se la Cina sta tentando di recuperare il proprio ritardo su questa (vecchia) idea di progresso legata all'automobile, l'occidente sembra andare invece in direzione contraria, recuperando, anche se con numeri decisamente minori, la buona vecchia bicicletta: "a Berlino il 10% degli spostamenti in città avviene su due ruote e i chilometri della rete stradale dove le bici possono muoversi in sicurezza sono 900. A questi vanno aggiunti 225 chilometri di strade dove il limite di velocità per le auto è di 20 km/h. Ci sono 12 itinerari che attraversano la città e 8 tangenziali, così da consentire il massimo degli spostamenti sicuri".⁴

A Londra, il numero dei viaggiatori su due ruote ha superato il mezzo milione al giorno sin dal 2000, provocando un grande problema di congestione nei parcheggi predisposti dalla municipalità: 53.000 spazi ufficiali, con la promessa di crearne presto altri 13.000, quando si calcola che in realtà ce ne vorrebbero almeno 100.000, 8 volte tanti, in più.⁵

A New York tra il 2000 e il 2007 c'è stato un incremento dell'utilizzo delle due ruote del 77%, portando a 130.000 i ciclisti che ogni giorno percorrono pedalando la città. A volte anche a loro rischio e pericolo: certo, difficile equiparare i numeri dei decessi per malattie respiratorie (15 milioni nel secolo scorso in tutto il mondo)⁶ che causerà l'incremento delle auto vendute in tutti i paesi emergenti con quelli da incidente per le due ruote, ma colpiscono lo stesso i 23 ciclisti deceduti sulle strade della grande mela l'anno scorso. Questi morti vengono ricordati grazie all'azione di un gruppo di persone riunitesi nel *New York City Street Memorial Project*: con una vecchia bicicletta dipinta di bianco ornata di cartelli e collane di fiori posta sul luogo dell'incidente, come ci mostra un reportage del New Yorker. È un fenomeno diffuso già in 35 città nel mondo: le chiamano ghost bikes.⁷

Ciò nonostante, mi auguro che le bici bianche per eccellenza restino quelle dell'utopia. E che non siano affatto delle biciclette fantasma. Mi riferisco alle bici bianche dei Provost olandesi che stavano al mondo "come ciclisti su un'autostrada". Era il 1965 e proporre il bike sharing auto-organizzato e gratuito fu un'azione meravigliosamente anarchica e rivoluzionaria. Studenti e artisti riuniti in collettivo "scatenarono" le biciclette, le dipinsero di bianco (per renderle facilmente rintracciabili anche di notte) e le lasciarono in giro per le strade. Si prendevano e si lasciavano, erano di tutti, erano della città.

"Il segnale più evidente del successo del piano "biciclette bianche" è la risposta della polizia. Le autorità reagiscono immediatamente e in modo ridicolo: vengono sequestrate una cinquantina di bici in giro per la città. La giustificazione è che non essendo chiuse col lucchetto rappresentano un'istigazione al furto. In pratica è la polizia a rubarle, visto che non le restituirà più ai legittimi proprietari, i cittadini di Amsterdam. In una società in cui vige

la proprietà privata, ciò che è gratis è illegale e pericoloso.”⁸

Queste mitiche biciclette bianche divennero molto popolari: furono cantate dai Tomorrow con *My White Bicycle* nel 1967 (non perdetevi lo psichedelico video su youtube!) e, nello stesso anno, la loro eco arrivò anche da noi, grazie ad una canzone di Caterina Caselli e Francesco Guccini:

Una mattina ti alzerai
un mondo un mondo bianco
e un mondo bianco troverai
un mondo un mondo bianco
e un'alba chiara sorgerà, wow, wow, wow
sul fumo della tua città
sulle città
in tutte le strade che vedrai
saranno nati i fiori
e l'urlo dei motori mai, mai più sentirai
Non è la neve che farà
un mondo un mondo bianco
il mondo bianco che verrà
un mondo un mondo bianco
ma ciò che credi e ciò che vuoi, wow, wow, wow
vestito in bianco assieme a noi
assieme a noi
Andremo per tutto il mondo poi, su biciclette bianche
e tante voci sentirai cantare assieme a noi
come noi

Sembrava davvero che in sella a queste biciclette si potesse andare alla conquista di un nuovo mondo da vivere. E per fortuna c'è ancora chi lo pensa. Movimenti come Critical Mass o Time's up! (E' ora!), eredi in qualche modo di quel movimento olandese, lo dimostrano con il loro impegno quotidiano: "Il ciclista urbano è per sua natura un inventore... di un nuovo equilibrio che rimetterà in marcia la città" è l'incipit del sito di Critical mass.

In parte la nuova generazione si sta organizzando e reagisce sempre più fortemente, a questa deriva del mondo edificato (o, sarebbe meglio dire, smantellato) dai loro padri. Ho fiducia.

Come nel finale di *Ladri di biciclette*, il rapporto tra padri e figli si sta invertendo: “L’uomo, fino a quel momento, era un dio per suo figlio; i loro rapporti sono sotto il segno dell’ammirazione. Il gesto del padre li ha compromessi. Le lacrime che versa camminando fianco a fianco, le braccia penzoloni, sono la disperazione di un paradiso perduto. Ma il bambino torna al padre attraverso la sua decadenza, lo amerà adesso come un uomo, con la sua vergogna. La mano che fa scivolare nella sua non è il segno né del perdono né di una consolazione puerile, ma il gesto più grave che possa segnare i rapporti fra padre e figlio: quello che li fa uguali.”⁹ Come ben sintetizza Orio Caldiron: “Il figlio è diventato padre di suo padre”.¹⁰

Il senso dell’essere genitore non si esaurisce con il generare, prevede il “farsi carico”, il prendersi cura del futuro: la responsabilità verso tutti i figli del mondo. Lo impara da suo figlio anche Pelagija Vlassova, gorkijana e poi brechtiana madre di tutte le battaglie degli ultimi. Lo impara e va poi per le strade, a diffondere come può il suo messaggio sulla necessità per tutti, nessuno escluso, di prendere coscienza. E’ dagli inizi del ‘900 che ci insegna quanto sia importante sapere tutto del mondo, perché tutto ci riguarda. Ci insegna, ad esempio, che dobbiamo sapere anche un po’ di economia. E tutti noi sappiamo, infatti, che una delle prime regole dell’economia di mercato prevede che i prezzi dell’offerta salgano di pari passo con l’aumento della domanda. Per questo, consigliamo a chi ci legge di acquistare al più presto una bicicletta, prima che oltre ai prezzi del greggio, anche quelli delle due ruote volino alle stelle. Insomma, prima di finire come Antonio Ricci, costretti dalla vita a rubarne una. Magari proprio una delle nostre, qui, sotto la redazione di Aperture.

Note

1 Guido Viale, *Vita e morte dell’automobile: la mobilità che viene*. Bollati Boringhieri, Torino 2007, p. 17.

2 André Bazin, *Il realismo cinematografico e la scuola italiana della Liberazione in Che cos’è il cinema?* Garzanti, Milano 1999 – p. 280

3 <http://www.cinaoggi.it/news/articoli/2007/luglio/100707/sindaco-shenzhen.html>

- 4 http://www.jonas.it/estate_2005/germania.html
- 5 Katharine Barney, *100,000 new bike spaces needed to cope with cycle boom*, Evening Standard, Londra, 11 agosto 2008.
- 6 Guido Viale, *Vita e morte dell'automobile: la mobilità che viene*. Bollati Boringhieri, Torino 2007, p. 28.
- 7 Joshua David Stein, *Ghost Riders*, New York Magazine, 15 luglio 2008.
- 8 Matteo Guarnaccia, *Biciclette bianche e altro* in Anarca Bolo rivista anarchica, anno 29 n. 259, Milano, dicembre 1999 - gennaio 2000.
- 9 André Bazin, *Ladri di biciclette* in *Che cos'è il cinema?* Garzanti, Milano 1999 - pp. 310-311.
- 10 O. Caldiron, "La modernità di un classico", in *Ladri di biciclette di Vittorio De Sica: testimonianze, interventi, sopralluoghi*, a cura di Orio Caldiron e Manuel De Sica. - Editoriale Pantheon, Roma 1997, p. 32.