

Università IUAV di Venezia

PT - Facoltà di Pianificazione del Territorio

C.d.L. in Scienze della Pianificazione Urbanistica e Territoriale

a.a. 2003/2004

Sessione estiva di Laurea

luglio 2004

'MASSE' IN BICICLETTA

Una pratica sociale anomala e l'immaginario urbano dominato dall'automobile. Esperienze di Critical Mass a Milano.

Gianni Rondinella

matr. 241299

Relatore: prof. Maria Rosa Vittadini

Correlatore: prof. Massimo Bricocoli

Indice

Introduzione	1
1. La bicicletta: giocattolo, privazione o mezzo di trasporto?	5
1.1 L'attuale utilizzo della bicicletta	7
1.2. La bicicletta nelle culture tecniche e politiche	10
1.3. La bicicletta nell'immaginario collettivo	13
2. Il "paradigma dell'automobile"	19
2.1. Trasformazioni	20
2.2. Conseguenze e costi esterni	22
2.3. Paradossi	25
3. Non basta un buon piano, né un motore pulito	29
3.1. Se ci muoviamo sempre di più	29
3.2. Se l'ingorgo è mentale	31
3.3. L'importanza della dimensione politica e di quella simbolica	33
4. Critical Mass: una pratica sociale spiazzante	35
4.1. Origini di un concetto diventato movimento urbano.....	35
4.2. Un tentativo di definizione.....	37
4.3. La critica all'automobile	39
4.4. La bicicletta come <i>mezzo</i> e insieme <i>fine</i> dell'azione	48
4.5. Un metodo per "fare esperienza" della città e della politica	52
4.6. Una mobilità conviviale.....	55
4.7. La restituzione della vita urbana.....	57
5. Esperienze di Critical Mass a Milano	61
5.1. Il giovedì sera per le strade di Milano	61
5.2. Ragioni per un'indagine qualitativa.....	63
5.3. Profili delle interviste.....	65

6. Esiti di Critical Mass e sollecitazioni per il planning	78
6.1. Nuovi quadri di significato per la mobilità e per la vita urbana? Innovazioni, contraddizioni, punti interrogativi	78
6.2. Una 'comunità' di pratica <i>nominata</i>	84
6.3. Sollecitazioni per il planning.....	85
Epilogo	89
Appendici.....	91
Appendice 1 - Ciclabilità. Risorse e approfondimenti	92
Appendice 2 - Interviste realizzate	95
Riferimenti bibliografici	129
Note al margine	132

Introduzione

“Non ci sono inevitabilità in questo mondo, neppure l'apparente inevitabilità della globalizzazione e delle nuove strutture di potere che stanno emergendo accanto a questa. Ci sono sempre risposte, resistenze, tentativi di modellare e rimodellare le forze storiche che sovrastano le nostre vite”.

John Friedmann, in una lettera aperta diretta a Manuel Castells¹

L'uso privato dell'automobile nelle nostre città è considerato inevitabile. “La diffusione dell'auto privata ha sostituito i trasporti pubblici e ha alterato l'assetto urbano e abitativo in modo che all'auto vengono demandate le funzioni che la sua stessa diffusione ha reso necessarie”². Il circolo vizioso da cui ancora non riusciamo a uscire era stato lucidamente descritto da André Gorz già 30 anni fa, quando i primi sintomi di *auto-dipendenza* cominciavano a manifestarsi.

Nelle pagine che seguono parlerò di esperienze e di pratiche che mettono in discussione questa inevitabilità, dando alla bicicletta, da sempre considerata nelle culture tecniche e politiche del planning un giocattolo per il tempo libero, un ruolo di potenziale trasformazione della vita urbana.

Il proposito di questo lavoro non è quindi quello di dimostrare quanto sia distruttiva la dipendenza dall'automobile dell'attuale sistema dei trasporti - e in definitiva dell'intero sistema socioeconomico e territoriale. Non è neanche quello di persuadere o di sostenere scenari futuri di mobilità e di assetto urbano e di come potremmo avere città, quartieri e comunità migliori, più sane e più eque introducendo efficaci politiche di trasporto pubblico e incentivando l'uso di mezzi di trasporto non motorizzati, in primo luogo la bicicletta. Per questo esistono già in letteratura enormi moli di dati empirici e di ricerche brillanti svolti da autorevoli istituti e da emerite autorità accademiche, per lo più internazionali. A questi studi mi limito a fare riferimento, tentando di tracciarne alcune mappe sintetiche a scopo compilativo.

La finalità di questo studio deriva invece dalla necessità di cercare una risposta alle seguenti domande:

- perché, malgrado tutte le evidenze fondate sulla razionalità, non si adottano politiche in grado di contrastare problematiche e tendenze giudicate unanimemente fuori da qualsiasi controllo?
- perché vengono accettati enormi e ben documentati costi sociali, economici ed ecologici - le cosiddette esternalità - mascherandoli dietro all'ineluttabilità di modelli economici imperanti e considerandoli effetti collaterali della crescita economica?
- perché, anche all'interno delle culture tecniche della pianificazione, si continuano a perseguire modelli territoriali e di accessibilità basati quasi esclusivamente sull'uso privato dell'automobile?
- perché quello dell'integrazione della bicicletta nel sistema dei trasporti continua a essere un “non-tema” persino all'interno delle culture politiche e

¹ John Friedmann, “The Good City: in defense of utopian thinking” in *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 24 n. 2, 2000, pp. 460-472

² André Gorz, “L'ideologia sociale dell'automobile”, in *Le Sauvage*, settembre-ottobre 1973

tecniche riformiste? (a parte casi isolati di sindaci illuminati o di assessori particolarmente agguerriti)

- perché vengono continuamente cercate le soluzioni e i correttivi all'interno degli stessi *frames* culturali che hanno portato all'emergenza vissuta dagli abitanti di città grandi e piccole?

Sono tutte ovviamente domande retoriche, ad alcune delle quali qualcuno ha già tentato di dare risposte fondate mentre altre rimangono irrisolte. Il tentativo di rispondere a queste domande può risultare difficile e tortuoso, pieno di ostacoli argomentativi e pericoli di scivolare in facili luoghi comuni o populismi. E per le quali non credo nemmeno che gli strumenti epistemologici della pianificazione siano sufficienti a trovare risposte soddisfacenti (specialmente per una tesi di un corso base sulle pratiche del planning urbano e territoriale).

Formulerò allora l'**ipotesi**, che le risposte possano essere riconducibili in qualche modo alla sfera culturale in cui ogni collettività a livelli diversi è immersa³. Una sfera nella quale il modello automobilistico è talmente insito da risultare trasparente ad ogni analisi critica fondata su elementi razionali, perché continuamente reiterato nelle strutture narrative che fondano gli schemi collettivi di pensiero e che danno forma e significato alla realtà che ognuno di noi, anche gli esperti più acuti, vive quotidianamente e dai quali fa derivare i suoi comportamenti. I comportamenti che ci interessano in questo caso sono quelli legati alla mobilità ed in particolare quelli in ambito urbano. Mi limiterò inoltre a prendere in considerazione quei comportamenti che privilegiano l'uso privato dell'automobile rispetto ad altri mezzi di trasporto collettivi, ma soprattutto rispetto ad un altro mezzo di trasporto individuale e privato come l'automobile, ma che presenta un indiscusso primato nell'analisi costi/benefici: la bicicletta.

Si tratta dunque dell'ipotesi che esista un "**paradigma dell'automobile**", della sua proprietà e del suo utilizzo privato, e che questo influenzi non solo i comportamenti di mobilità degli individui ma anche le scelte di pianificazione.

Sulla base di questa ipotesi la tesi sta nel supporre che **cambiamenti sostanziali nelle tendenze future di mobilità urbana possano aversi solo con un cambio di paradigma**, cioè attraverso la modificazione di un assunto culturale.

Un paradigma si riferisce a come gli individui pensano ai problemi e a come sviluppino soluzioni a quei problemi⁴. Rispetto ai problemi crescenti della mobilità nella città contemporanea il "paradigma dell'automobile" porta ad associare il mezzo motorizzato privato alle esigenze di accessibilità nuove o vecchie, reali o indotte. Così, ad esempio, a Milano viene creato un polo universitario in una grande area dismessa prevedendo la realizzazione di parcheggi per migliaia di posti auto: è chiaro come una scelta di questo tipo, considerata assolutamente sensata all'interno delle logiche convenzionali (sia comuni che esperte) sia un nuovo catalizzatore di comportamenti auto-dipendenti. Di conseguenza, viene da pensare che i processi decisionali delle culture tecniche e politiche (la conoscenza esperta) e le valutazioni individuali sulle scelte di mobilità (la conoscenza comune) siano davanti a un divario talmente vasto tra i problemi e le soluzioni da limitare il campo dei comportamenti possibili⁵.

³ L'ipotesi è ispirata da alcuni studi di psicologia e semiotica e sostenuta anche da autorevoli autori come Colin Ward e Wolfgang Sachs. La presenza di una potente ideologia dell'automobile è indagata in uno brillante saggio di Walter Tocci, "Ingorghi mentali", in *Equilibri*, vol. 6 n. 2, pp. 146-174, agosto 2002

⁴ Thomas Kuhn, *La struttura delle rivoluzioni scientifiche*, Einaudi, Torino, 1970

⁵ R. Heiner, "The origin of predictable behaviour", in *American Economic Review*, vol. 73 n. 4, 1983, pp. 560-95; citato in G.F. Lanzara, "Comunità-rifugio o laboratori per l'innovazione?", *Urbanistica*, n. 123, 2004, pp. 29-33.

Entrano ovviamente in gioco anche interessi economici e dinamiche di potere a sostegno di soluzioni coerenti con un determinato sistema socioeconomico, ai suoi modelli di produzione, di consumo, di tempo libero. Ma ciò che si può notare è l'esclusione a priori di possibilità alternative di accessibilità, basando le soluzioni proposte su affermazioni del tipo: "cosa vuoi, la gente si vuole spostare soltanto in auto!" oppure "facciamo villette a schiera perché è il modo come la gente vuole abitare". O ancora: "al giorno d'oggi, chi non ha la macchina?"⁶.

Vi sono due problemi in questo tipo di affermazioni che ho sentito ripetutamente in questi anni di corso, sia tra studenti sia (purtroppo) tra docenti di una disciplina nata per "superare, attraverso il potere o l'astuzia, attraverso il piano o il sogno, le forze che minacciano l'organismo"⁷:

1. si prendono le tendenze delle attività umane (in questo caso di mobilità) per *dati* e non come *funzioni* di scelte collettive: si commette in questo caso l'errore che molti pianificatori commisero negli anni '80 dimensionando piani con semplici estrapolazioni matematiche delle tendenze correnti;
2. si rinuncia volontariamente al *ruolo normativo* della pianificazione territoriale, per non parlare di quello *utopico* già da tempo abbondantemente dismesso.

Perché il dato fondamentale che emerge da tutti gli studi sulle problematiche e gli scenari futuri di mobilità è l'esplosione della domanda⁸ e che di conseguenza politiche sostenibili debbano essere indirizzate alla gestione di quest'ultima. Ma la gestione della domanda non può bastare se questa tende a esplodere, perché le nostre società occidentali (e sempre più anche quelle delle megalopoli dei diversi Sud del mondo) tendono a disintegrarsi senza una cura radicale di quella che da John Adams è stata chiamata *ipermobilità*⁹.

"Problems cannot be solved at the same level of awareness that created them".

Albert Einstein

Cosa allora contribuisce a quel cambio di paradigma? Può la pianificazione territoriale, con i suoi strumenti e le sue pratiche disciplinari e professionali, innescare una trasformazione tanto radicale? Può essere un compito del governo urbano e territoriale, frutto di un'intenzionalità specifica e di procedure razionali?

O è forse un **esito di pratiche sociali** che rendono visibili alternative mai considerate, stimolano nuove immagini della città, promuovono la discussione dell'intero progetto di civiltà, interrogano su futuri possibili e prospettano nuovi scenari?

È per sondare quest'ultima possibilità che ho preso come **argomento della mia ricerca la Critical Mass**.

Da molti considerato uno dei più contagiosi e spiazzanti movimenti degli ultimi decenni, Critical Mass è un fenomeno tipicamente urbano e figlio della città contemporanea afflitta dai drammatici effetti della motorizzazione di massa. Critical

⁶ Le frasi sono riportate così come sono state udite.

⁷ Da Patrick Geddes, citato in G. Paba, "Insurgent City. Topografia di un'altra Firenze", in *Urbanistica*, n. 123, 2004, pp. 26-29

⁸ Da più parti l'esplosione delle mobilità viene messa in relazione con la crescita economica. Ora, entrambi i termini della questione sono di proporzioni non certo affrontabili in questa sede. Ho già accennato come questo studio si limiti a considerare quegli spostamenti in ambito urbano inferiori ai 5 Km.

⁹ J. Adams, "Hypermobility" in *Prospect*, London, marzo 2000

Mass, nata a San Francisco nel 1992 e approdata in Italia 10 anni dopo, è una risposta alla crisi della mobilità urbana; una risposta empirica, parziale, auto-organizzata e spettacolare che afferma, incarnandolo, il diritto di percorrere le strade andando in 'massa' in bicicletta, per rallentare il traffico e ispirare un uso più umano della città; una risposta sociale, politica e culturale che si colloca al di fuori delle pratiche istituzionali della pianificazione, delle politiche pubbliche e delle consuete forme di partecipazione della società civile alla vita collettiva.

Non mi spingerò al punto da sostenere che soltanto pratiche sociali come Critical Mass favoriscano quel cambio di paradigma o che non siano necessarie tutte le politiche e i piani messi in campo negli ambiti della pianificazione e del governo. Dall'analisi degli effetti di questa pratica sociale sembra emergere però un diverso modo di guardare alla città, al modo di muoversi al suo interno e soprattutto al modo di viverla e questo scatena immaginari e visioni complessive che portano a azioni quotidiane piccole ma concrete, diffuse a livello locale e forse in grado di innescare il cambiamento.

Una tesi sul ruolo della bicicletta nell'ambito della mobilità urbana non è a mio avviso un esercizio limitato alla pianificazione dei trasporti e al governo della mobilità. Così come credo che uno studio sulle modificazioni prodotte alla sfera culturale e all'immaginario collettivo da una pratica sociale non sia un ambito limitato alle scienze sociali. Se è poi vero che esiste un legame tra razionalità e simboli, tra formazione della conoscenza e relazioni che si esperiscono nella vita quotidiana, allora trova giustificazioni e plausibilità una ricerca sui modi con cui una pratica sociale influisce su un aspetto dell'immaginario così determinante per le conseguenze che quest'ultimo ha nell'ambito della mobilità.

1. La bicicletta: giocattolo, privazione o mezzo di trasporto?

L'origine della ricerca presentata nelle pagine che seguono muove dalla sensazione che esista un *pregiudizio* verso un oggetto tecnologico come la bicicletta, sia all'interno delle culture tecniche e politiche che definiscono la conoscenza le decisioni e le azioni nella sfera del governo delle trasformazioni territoriali, sia pure all'interno del senso comune e dell'immaginario collettivo che definisce adattamenti agli esiti di quelle conoscenze decisioni o azioni, oppure volontà di trasformazione. Il pregiudizio in questione non permetterebbe così di valutare correttamente potenzialità e limiti di un oggetto che nella mobilità individuale, nella vita sociale e nella produzione della città¹⁰ potrebbe avere un ruolo ben più rilevante di quello ricoperto attualmente, soprattutto in Italia.

Inciso. Una tesi di laurea dovrebbe seguire generalmente l'applicazione di un metodo scientifico, teso a dare rigore e riconoscimento alla discussione di un problema, ad un ragionamento o ad un progetto. Generalmente questo è ipotetico/deduttivo, prevede la formulazione di ipotesi, che conducono a indizi, che portano a deduzioni; l'obiettivo finale è la formulazione di una tesi, che attraverso le deduzioni permetta di essere dimostrata, o per lo meno sostenuta da argomenti che vengono riconosciuti come validi. In breve, un percorso che mette in relazione pensieri eventi o cose del mondo reale. Tale percorso all'interno di questo studio può apparire soltanto abbozzato, la formulazione delle ipotesi non rigorosa e non corredata dei necessari riferimenti alla letteratura, e in alcuni casi i passaggi possono sembrare azzardati. Non poteva essere altrimenti: l'investimento in termini di tempo e di risorse è, per la natura stessa di questo formato, modesto. Tuttavia, nella consapevolezza stimolata dal pensiero di Bateson che *azione formale* e *azione processuale* sono indissolubilmente legate¹¹, forse è il caso di non rinunciare a sviluppare percorsi formali a partire da sollecitazioni che provengono dalla sfera emotiva, anche se questi non trovano subito una rigorosa formulazione. È per questo motivo che mi sembra legittimo partire dallo stimolo proveniente da una sensazione, perché può essere utile ad accumulare indizi anche se non si riesce a seguire i possibili sviluppi o non si possiede le necessarie risorse per validarli¹².

La sensazione che esista un pregiudizio nei confronti della bicicletta, ha origine nelle risposte alle sollecitazioni che attribuiscono un significato 'alto' a quell'oggetto, ricevute sia nella vita quotidiana, sia nel corso dell'attività formativa dentro le aule dell'università. La gamma delle risposte va dalla sorpresa, al

¹⁰ Durante tutto il corso di questo studio, il termine 'città' è inteso in senso lato, come polis, come luogo della convivenza in comune, e che non si limita alle sue manifestazioni morfologiche non più definite, né a quelle funzionali o socioeconomiche che la differenziano dalla campagna.

¹¹ M. Cini, "Un doppio legame che fa la differenza", in *il manifesto*, 16 dicembre 2003; in questa recensione di un saggio di Giuseppe Madonna che riattualizza il pensiero di Gregory Bateson sui meccanismi che regolano la conoscenza, Cini ricorda come sia necessario riconoscere e valorizzare sia il pensiero vago che il pensiero rigoroso, consapevoli della natura stocastica del pensiero, ovvero del suo rappresentare la combinazione fra una componente selettivo-conservativa e una componente aleatorio-produttiva"; la prima fondata sulla connessione per differenza, la seconda su quella per somiglianza; la prima conduce al pensiero scientifico, la seconda "è centrale nei 'territori' dell'arte, del gioco, della religione, caratterizzati dal pensiero/azione processuale".

¹² Riguardo al sorgere di una nuova epistemologia nella pianificazione si veda il testo di J. Friedmann, *Pianificazione e dominio pubblico: dalla conoscenza all'azione*, Dedalo, Bari, 1993, dal quale partono molte delle riflessioni maturate durante l'elaborazione di questa tesi.

disorientamento, dalla commiserazione allo scherno, dall'accusa di frivolezza a quella di insignificanza, per non parlare dalla critica di conservatorismo o di arretratezza culturale.

Guardiamo ai due termini della questione: il significato 'alto' attribuito alla bicicletta da una parte; i sintomi di un pregiudizio dall'altra.

A. La bicicletta è un oggetto conosciuto da tutti. Si impara ad andare in bici fin da piccoli. È stata il mezzo di trasporto più utilizzato per gli spostamenti quotidiani fino alla prima metà del novecento¹³ per le sue qualità di velocità rispetto allo spostamento a piedi, solidità, economicità di produzione ed esercizio, semplicità di guida e di manutenzione, scarso ingombro. Con il boom economico e la relativa motorizzazione di massa quel mezzo ha sofferto una progressiva marginalizzazione degli spazi sulla rete viaria, una concorrenza causata da nuovi bisogni indotti, un inesorabile crollo dell'appeal nell'immaginario collettivo proprio per il fatto di essere semplice, economico, silenzioso. Come avviene spesso tuttavia, col tempo alcune scelte in materia di tecnologia e società si rivelano affrettate, producendo conseguenze indesiderate che poi costringono a rivedere gli entusiasmi degli esordi¹⁴. Così, davanti alla crisi del sistema della mobilità urbana¹⁵ e ai suoi innumerevoli costi sociali ed ecologici¹⁶, si cerca di correre affannosamente ai ripari con politiche che spesso hanno un carattere paradossale con provvedimenti di limitazione del traffico per fronteggiare emergenze ecologiche e sanitarie¹⁷. Amministrazioni e culture politiche meno impreparate, sull'onda di un'opinione pubblica più attenta alla qualità della vita e alle questioni ambientali, già da anni operano nella direzione di una riorganizzazione complessiva del sistema della mobilità e dei modelli territoriali, dove la bicicletta ritrova la sua originaria funzione di mezzo di trasporto¹⁸, permettendo incentivando e valorizzando il suo uso soprattutto in ambito urbano. Recentemente anche l'Unione europea le ha assegnato un ruolo rilevante nel perseguimento di obiettivi di miglioramento della qualità della vita in città e dell'attrattiva dei trasporti pubblici¹⁹. Un ruolo che assume un significato 'alto' non solo perché considera gli enormi vantaggi in termini economici, sociali, politici ed ecologici che politiche di riequilibrio comporterebbero, ma perché dà alla bicicletta un ruolo di svolta delle politiche urbane, non solo di mobilità. Un ruolo che però in Italia sembra marginale nelle politiche pubbliche (a parte qualche caso limitato a

¹³ M. Pierfranceschi, "Bicicletta e trasporto sostenibile", in *Gazzetta ambiente*, n. 1 gennaio-febbraio 2000

¹⁴ B. Pitkin, "A Historical Perspective of Technology and Planning", in *Berkeley Planning Journal*, n. 15, 2001, pp. 32-55

¹⁵ J. Pucher, C. Lefevre, *The Urban Transport Crisis in Europe and North America*, Macmillan Press, London, 1996; P. Newman, J. Kenworthy, *Sustainability and Cities*, Island Press, Washington, 1999; W. Zuckerman, *End of the Road: From World Car Crisis to Sustainable Transportation*, Chelsea Green Publishing, Post Mills, 1992

¹⁶ Ferrovie dello Stato, Amici della Terra, *I Costi ambientali e sociali della mobilità in Italia*, IV Rapporto, Roma, 2002

¹⁷ AmbienteItalia, Ecodellecittà, *Provvedimenti congiunturali e di emergenza adottati nel 2002 nelle città italiane per ridurre l'inquinamento atmosferico*, paper, Torino Internazionale, Torino, 2002

¹⁸ Netherlands Ministry of Transport, *Cities make room for cyclists: examples from towns in the Netherlands, Denmark, Germany and Switzerland*, Ministry of Transport, Public Works and Water Management, The Hague, Netherlands, 1995

¹⁹ Commissione Europea, DGXI Ambiente, *Città in bicicletta, pedalando verso l'avvenire*, Brussels, 1999

contesti locali specifici²⁰), così come risulta limitato a stimoli isolati nelle aule delle università e nei dipartimenti di ricerca. La questione sarà discussa nel paragrafo dedicato alla rappresentazione della bicicletta nelle culture tecniche e politiche.

B. Prima di farlo, passiamo al secondo termine della questione lasciata in sospeso: i sintomi di un pregiudizio nei confronti della bicicletta. Un pregiudizio è una "opinione preconcepita capace di far assumere comportamenti ingiusti"²¹. Alla definizione del dizionario si potrebbe aggiungere "... o di scartare a priori ipotesi possibili". L'opinione preconcepita si forma in vari modi, sia sulla base della nostra esperienza di vita, sia perché siamo inseriti in sistemi sociali che reiterano continuamente valori, credenze, assunzioni comuni. Un recente manuale "di sopravvivenza" ad uso di chi utilizza regolarmente la bicicletta in città, esordisce con una lista di affermazioni comunemente diffuse:

"Sì, però pensa a quanto smog respira un ciclista!"

"E se fai un incidente? Sì è così vulnerabili in bicicletta..."

"Va beh, la bici si può anche usare, ma per spostamenti brevi, e io..."

"Sì, però la bici è lenta... e non permette di portare carichi... e se piove... e se fa vento..."²²

Il manuale poi prosegue rispondendo ad ognuno dei punti sollevati, con argomentazioni fondate sia su dati scientifici, sia sull'esperienza maturata attraverso l'uso della bicicletta. Avrò modo di parlarne nel paragrafo dedicato alla rappresentazione della bicicletta nell'immaginario collettivo.

1.1 L'attuale utilizzo della bicicletta

Nonostante i pregiudizi negativi presenti all'interno sia della conoscenza comune sia di quella esperta, i dati statistici mostrano quanto le potenzialità delle biciclette, intesa nella sua natura di mezzo di trasporto, siano, in Italia, enormemente sottovalutate. A questo proposito è interessante analizzare alcuni dati sulla mobilità nel nostro paese. Secondo le rilevazioni periodiche raccolte da ISFORT (Istituto Superiore di Formazione e Ricerca sui Trasporti), che a partire dal 2000 elabora, con cadenza trimestrale un Rapporto congiunturale sulla mobilità in Italia²³, nel 2002 ogni italiano ha compiuto in media 2,95 spostamenti²⁴ al giorno (nel 2000 erano 3,12)²⁵. La ripartizione degli spostamenti effettuati in base al raggio di percorrenza in chilometri di ciascun trasferimento mette in evidenza come il *64% di tutti gli spostamenti*

²⁰ Il caso di Ferrara è uno dei più riconosciuti, ma molte esperienze apprezzabili sono state realizzate in città che hanno avviato processi di pianificazione per lo sviluppo sostenibile nell'ambito dei Piani di Azione di Agenda 21 Locale; è stata anche creata un'Associazione italiana Città Ciclabili che riunisce quelle esperienze.

²¹ G. Devoto, G.C. Oli, *Dizionario della lingua italiana*, Le Monnier, Firenze, 1990

²² Elsinki (pseudonimo), *Manuale di sopravvivenza ciclica urbana*, Terre di mezzo/Editrice Berti, Milano/Piacenza, 2004, pp. 4-5

²³ Isfort, *10° Rapporto congiunturale sulla mobilità in Italia, al III trimestre 2003*, 2003 (www.isfort.it)

²⁴ Per spostamento si intende ogni tragitto effettuato per raggiungere una destinazione. Non vengono rilevati gli spostamenti effettuati solo a piedi di durata inferiore ai 5 minuti; *Ivi*, p. 65

²⁵ Il dato aggiornato al III trimestre 2003, indica un nuovo incremento, il che fa supporre che la flessione del 2002 sia stata influenzata da elementi congiunturali.

avviene su distanze inferiori a 5 Km, cioè quasi due spostamenti su tre, mentre gli spostamenti su lunghe distanze rappresentano una quota minima del totale (1,8%).

Le due figure rappresentano la distribuzione percentuale degli spostamenti in relazione alle distanze percorse per spostamento ed alla distribuzione modale. È interessante notare come la percentuale di spostamenti effettuati a piedi o in bicicletta risulti significativamente inferiore alla percentuale di spostamenti che si sviluppano su distanze inferiori ai 2 km (la differenza è di oltre il 10%), il che lascia supporre che una adeguata politica di tutela e promozione della mobilità ciclo-pedonale potrebbe coinvolgere una consistente quota della mobilità delle persone in Italia.

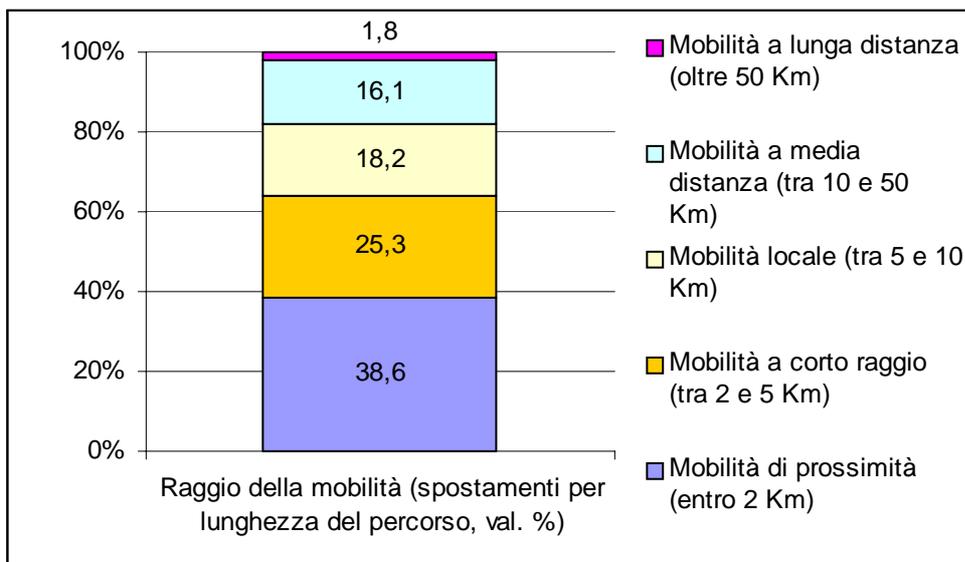


Figura 1 - Distribuzione degli spostamenti per classe di percorrenza (elab. su dati ISFORT 2002)

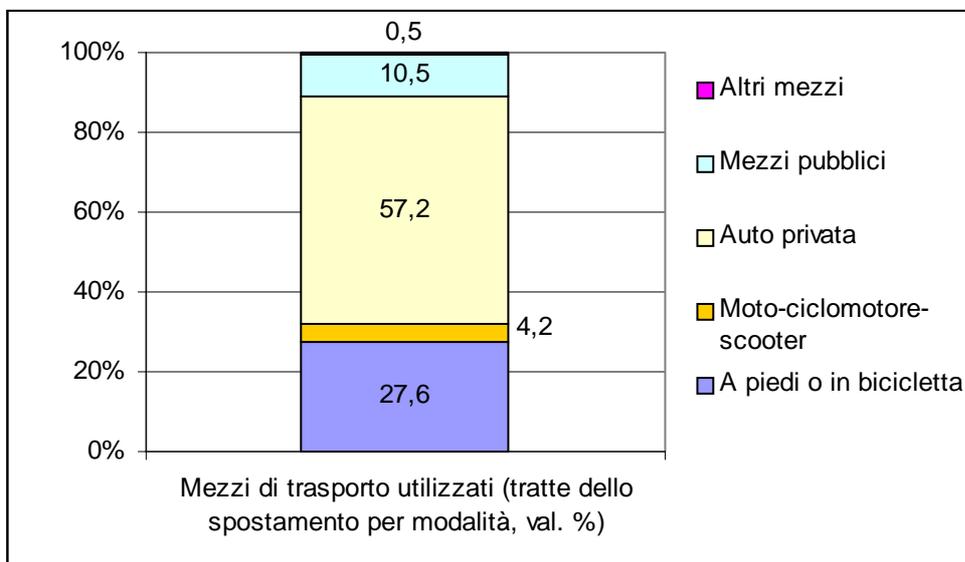


Figura 2 - Distribuzione degli spostamenti per modo di trasporto (elab. su dati ISFORT 2002)

Purtroppo, riguardo agli spostamenti non si hanno a disposizione dati articolati per raggio di mobilità che siano anteriori al 2000, né è possibile distinguere il dato relativo alla bicicletta da quello pedonale. I dati ISFORT permettono di farlo solo per gli spostamenti per lavoro o studio che nel 2002 coprivano il 41,3% del totale degli

spostamenti. Secondo questi dati la bicicletta è usata soltanto per il 2,7% degli spostamenti per lavoro, mentre oltre il 70% di questi avvengono in automobile²⁶. La media europea degli spostamenti in bicicletta oscilla tra il 5 e il 10%, in Olanda è del 29%, in Danimarca del 17%. In Italia è dunque molto al di sotto della media europea. Ricorrendo a dati ISTAT²⁷, si scopre poi che anche gli spostamenti in bicicletta per motivi di studio si attestavano al 2,5% nel 2001. Qui, la presenza di serie storiche dal 1993, permette di notare come si sia assistito a un calo ininterrotto dei modi non motorizzati (a piedi e in bicicletta, rispettivamente da 14% a 11,4% e da 3,1% a 2,6%) a favore dei mezzi privati motorizzati che sono passati a coprire quasi l'80% degli spostamenti per motivi di lavoro (72,2% nel 1993); i mezzi pubblici, secondo i dati ISTAT, calano da 9,5% del 1993 al 7,1% del 2001.

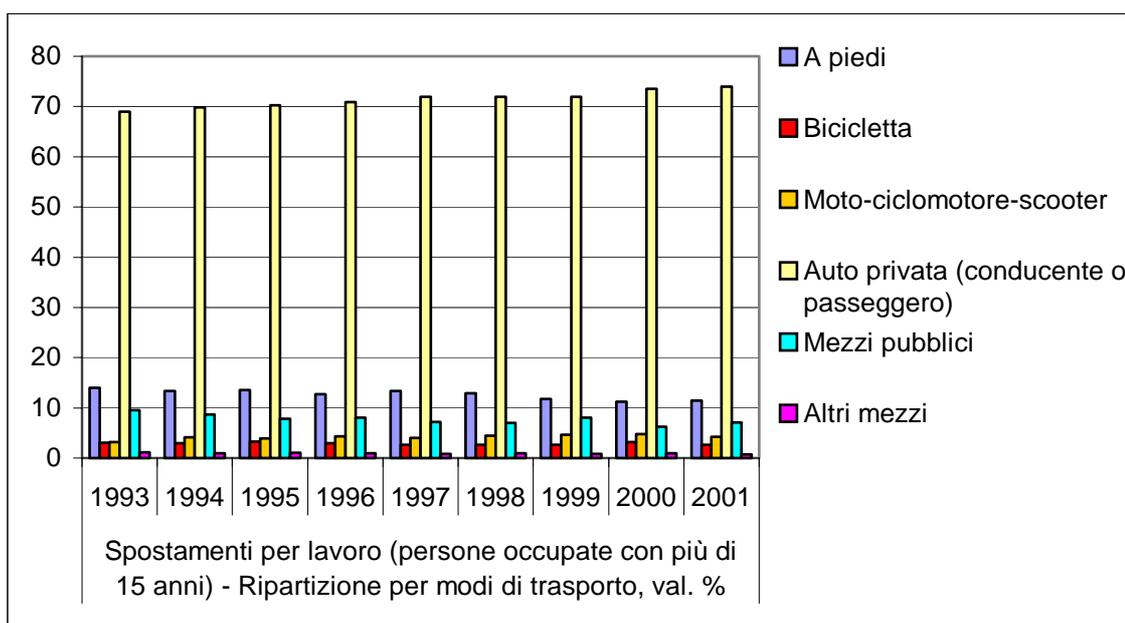


Figura 3 - Distribuzione degli spostamenti per *lavoro* - Ripartizione per modo di trasporto - serie storica (elab. su dati ISTAT 2003)

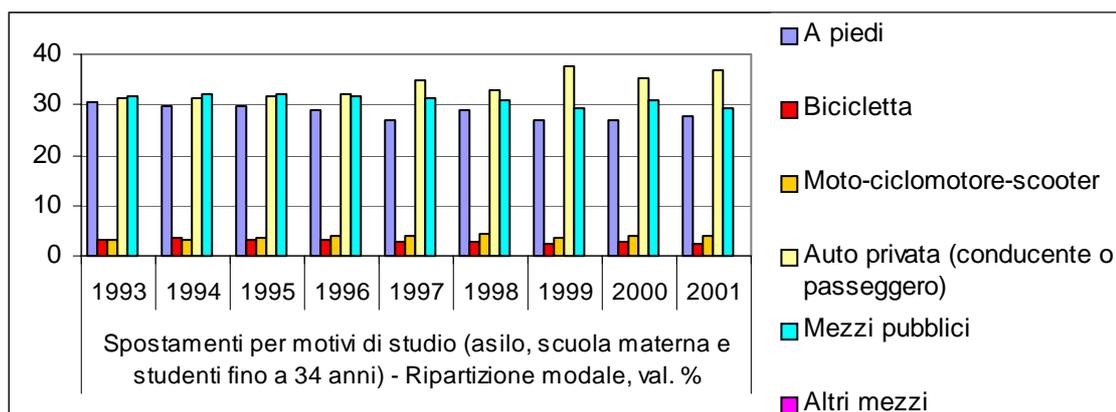


Figura 4 - Distribuzione degli spostamenti per *motivi di studio* - Ripartizione per modo di trasporto - serie storica (elab. su dati ISTAT 2003)

²⁶ Il dato Isfort è anch'esso riferito alla media del 2002.

²⁷ Istat, "Indagine multiscope, Aspetti della vita quotidiana, Anno 2001", in *Informazioni*, n. 5, Roma, 2003

Avrò modo di tornare su questi dati più avanti. Quello che qui è opportuno sottolineare sta nel potenziale ruolo della bicicletta nell'affrontare la crisi della mobilità urbana, soprattutto nel sostenere la domanda con origine e destinazione interna alle aree urbane, e che non viene riconosciuto, almeno in Italia²⁸.

Non è soltanto la rilevanza degli spostamenti di prossimità che ben si coniuga con l'utilizzo della bicicletta, nelle aree urbane italiane in particolare. Il contributo della bicicletta alla definizione di un nuovo approccio alla mobilità è ampiamente dimostrato se si considerano le caratteristiche del modo di trasporto: emissioni nulle, efficienza energetica, modesta occupazione di spazio pubblico (meno di 1 mq) e velocità significativa (15-25 km/h), soprattutto se si considera la velocità media di percorrenza nelle aree urbane pari a 19 Km/h²⁹. Anche limitandosi al solo aspetto competitivo nei confronti dell'automobile in termini di velocità di spostamento, già da ora, questo andrebbe a vantaggio della due ruote a pedali, considerando che la velocità del traffico motorizzato, nelle ore di punta, scende anche al di sotto dei 10 Km l'ora. Tali potenzialità sono tuttavia 'frustrate' in ragione del grado di conflitto tra bicicletta e traffico veicolare, che compromette significativamente i livelli di sicurezza di chi usa la bici. Va poi considerata la bassa qualità ambientale delle aree urbane (elevati livelli di inquinamento ambientale e delle emissioni sonore), che rendono meno appetibile, anche per le brevi distanze, lo spostamento su bicicletta.

1.2. La bicicletta nelle culture tecniche e politiche

La tecnica e il progresso hanno sempre esercitato un certo fascino su tutte le culture politiche riformiste. Quelle tecniche ovviamente seguivano a ruota. E il riformismo sociale è stato da sempre l'orizzonte ideale e il terreno fertile in cui si è sviluppata gran parte della cultura urbanistica e della pianificazione³⁰. Così, malgrado i moniti di quelli che vengono considerati le principali figure ispiratrici (Geddes e Mumford), fino alla scoperta dei valori ambientali maturata solo negli anni '80 del XX secolo - quando nella società i primi segni di una nuova coscienza ecologica si erano avuti fin dagli inizi degli anni '60 - all'automobile è sempre stato associato un valore positivo di libertà spaziale e di emancipazione dallo sforzo fisico dello spostamento. Secondo i pianificatori e i politici ai tempi della sua introduzione (negli anni '20 e '30, prima negli Stati Uniti e successivamente in Europa), essa avrebbe portato molti vantaggi alla vita urbana, stabilizzando il mercato dei suoli attraverso il decentramento delle funzioni, aumentando l'indipendenza e la mobilità dei residenti, e incentivando le città a migliorare le strade. Bill Pitkin, tracciando una lucida rassegna delle relazioni tra pianificazione e tecnologia, ricorda come "la visione positiva dell'automobile fu consolidata negli anni '50 e '60, quando in un classico articolo sul ruolo del trasporto nello sviluppo urbano, Colin Clark (1952) prevede un processo di diffusione urbana senza fine, sostenendo che l'automobile avrebbe liberato sia gli individui sia l'industria dai confini del trasporto lento e

²⁸ Il riconoscimento di quel ruolo è avvenuto a partire dagli anni '70 nei paesi del Nord Europa, soprattutto in Olanda e Danimarca, dalle cui esperienze si sono sviluppati alcuni dei progetti di ricerca più avanzati nella promozione dei modi del *trasporto lento* come ADONIS (Analysis and Development of New Insights into Substitution of Short Car Trips by Cycling and Walking), al quale farò ampio riferimento più avanti nel capitolo.

²⁹ La velocità media di percorrenza è diminuita del 10% negli ultimi 20 anni per effetto della congestione. Quella media commerciale del trasporto pubblico si attesta, oggi, intorno ai 14 km/h nell'arco della giornata e ai 5 km/h nelle ore di punta. Fonte: Amici della Terra, *Valutazione del vantaggio, in termini di minori costi ambientali e sociali, di un forte sviluppo del trasporto collettivo in ambito urbano*, Roma, 2003

³⁰ J. Friedmann, *op. cit.*, 1993

rigidamente strutturato"³¹. Veniva così creata e acclamata finalmente quella che Melvin Webber (1963) un decennio più tardi avrebbe chiamato "la comunità senza prossimità". In quegli anni, in Italia, il dibattito assumeva più o meno gli stessi toni, tralasciando le relazioni fra mobilità e territorio e puntando tutta l'attenzione sul "recupero del ritardo strutturale" e sulla crescita economica che il settore dei trasporti e delle infrastrutture avrebbe innescato, fatto esplodere o fatto ripartire (a seconda del decennio preso in considerazione)³². Col tempo l'entusiasmo per l'automobile andava via via esaurendosi e cedeva il posto alla preoccupazione per le conseguenze in termini di congestione, inquinamento, disuguaglianze sociali e eccessivo consumo energetico. Insieme alle condizioni materiali, i pianificatori incominciarono a riconoscere come le tecnologie del trasporto fossero socialmente costruite e come il loro compito stesse più nel governare i comportamenti di mobilità anziché fornire ulteriori sussidi tecnologici³³.

E la bicicletta? Nei dibattiti dentro e fuori lo specifico della pianificazione dei trasporti non sembra mai presente. Ho faticato a trovare fonti che parlassero del suo ruolo nello sviluppo della pratica e della teoria del planning, non solo in relazione al territorio e alla società, ma anche nell'ambito specifico della pianificazione dei trasporti. I testi che prendono in rassegna la teoria della pianificazione territoriale non ne fanno alcun cenno. I riferimenti sono rari anche all'interno dei testi che trattano dello sviluppo dei sistemi di trasporto. Solo nell'ultimo ventennio la ricerca e la pratica della pianificazione, partendo soprattutto dalle esperienze del Nord Europa, stanno scoprendo le potenzialità e soprattutto le implicazioni positive per le dinamiche territoriali che si hanno dall'uso della bicicletta. Si trovano tracce di quella consapevolezza nell'introduzione al rapporto ufficiale sulla pianificazione territoriale del governo olandese del 1978, in cui si afferma:

La misura della futura pianificazione territoriale in Olanda è la bicicletta³⁴.

Avremo modo di vedere come quella consapevolezza arrivata ai più alti livelli di governo di un paese, abbia avuto origine, o per lo meno sia stata fortemente influenzata da una pratica che proveniva dal basso, da una sensibilità considerata 'eretica' soltanto 15 anni prima. Farò riferimento infatti all'esperienza dei *provos*, un collettivo di artisti e intellettuali che all'inizio degli anni '60 'provocarono' non solo l'ambiente culturale dell'epoca, ma anche quelle culture tecniche e politiche di cui qui trattiamo, spingendole ad adottare politiche ai limiti di ciò che allora era considerato sovversivo. Mi riferisco al "Piano delle biciclette bianche" descritto e commentato nel capitolo su Critical Mass.

Se il brano citato in precedenza può essere considerato uno dei primi segnali di recepimento di un nuovo paradigma della *mobilità lenta*, e di una più generale sensibilità per la vita urbana e l'ambiente nelle città che si faceva strada tra le "veloci sorti e progressive" dettate da una certa ideologia tecnocratica, la frase che segue ne rappresenta la maturazione anche a livello dell'Unione Europea:

[...] il peggiore nemico della bicicletta in città non sono le macchine, ma i pregiudizi³⁵.

³¹ B. Pitkin, *op. cit.*, p. 45

³² M. Savino, "Infrastrutture: una dotazione territoriale inadeguata"; M. Ponti, "La motorizzazione è individuale"; entrambi in F. Indovina (a cura di), *1950-2000. L'Italia è cambiata*, Angeli, Milano, 2000

³³ Per i riferimenti specifici si veda B. Pitkin, *op. cit.*, p. 48

³⁴ Il riferimento è in una nota in H. Holzapfel, K. Traube, O. Ulrich, *Traffico 2000*, Muzzio, Padova, 1988 (orig. 1985), p. 194

Misure per incentivare pedonalità e ciclabilità:

- Pedonalità – Assicurare servizi facilmente raggiungibili a piedi; illuminare in modo adeguato gli spazi pubblici; migliorare i servizi a domicilio; introdurre misure di moderazione del traffico in zone a traffico misto; aumentare le zone pedonali
- Ciclabilità – Sviluppare infrastrutture stradali con diritto di precedenza ai ciclisti; proporre l'uso della bicicletta come modo di trasporto conveniente, efficiente ed ecologico; fornire biciclette aziendali; fornire biciclette per l'uso gratuito; [...] introdurre nuovi tipi di rastrelliere e sistemi di parcheggio; [...]

Misure per scoraggiare l'uso dell'auto:

- Dare diritto di precedenza a pedoni e biciclette; aumentare il numero di parcheggi per le biciclette e diminuire quello per le auto; rendere evidente il contributo di ognuno alla creazione di una società sostenibile; usare i mezzi di informazione per valorizzare lo status di pedone o di ciclista.

Misure per la sicurezza di pedoni e ciclisti:

- Restrizioni al parcheggio - divieti di parcheggio in prossimità degli incroci; restrizioni al parcheggio sulla carreggiata
- Semafori – introdurre 'frecce' per la svolta delle auto; separare i semafori per le biciclette; non usare il lampeggiante
- Piste e corsie ciclabili – separazione degli utenti della strada attraverso l'uso di corsie colorate o su un livello diverso rispetto alla carreggiata
- Dissuasori di velocità – dossi, chicanes e rispetto dei limiti
- Fermate bus e tram – spostare le fermate agli incroci con alta visibilità; introdurre nuove regole per limitare la pericolosità delle rotaie di tram
- Incroci – semafori al posto di segnali di precedenza; linee di arresto arretrate; manutenzione e ammorbidimento del manto stradale
- Visibilità – luci e oggetti catarifrangenti

Le misure devono essere:

- Efficienti sotto il profilo dei costi
- Sicure (sia sotto il profilo della sicurezza stradale che sociale) o almeno più sicure delle soluzioni attuali
- Incluse in un piano integrato della mobilità per la pedonalità e la ciclabilità

Tabella 1 - Raccomandazioni della ricerca ADONIS della Commissione europea

La frase è all'interno di un manuale rivolto alle amministrazioni pubbliche delle città europee che vogliono avviare politiche per la promozione e la tutela della mobilità ciclistica. A quel manuale, che suggerisce "azioni semplici, poco costose, quasi immediate" è stato possibile arrivare attraverso una solida serie di ricerche multidisciplinari che hanno permesso di far avanzare la conoscenza e le pratiche in grado di favorire modificazioni nelle scelte di mobilità a favore della ciclabilità e della pedonalità. La Tabella 1 riporta i risultati più significativi della ricerca che si occupava delle azioni e linee guida per convertire i brevi spostamenti in auto in spostamenti pedonali e ciclabili (ADONIS).

Dando per acquisito il principio che le scelte di mobilità non si modificano per la sola presenza di buoni impianti e strutture, ma che esistano altre ragioni per usare l'automobile nei brevi spostamenti, il semplice catalogo di buone pratiche è parte di un progetto integrato che comprende altri studi che affrontano il tema da

³⁵ Commissione Europea, DGXI Ambiente, *op. cit.*, p. 5

prospettive diverse (uno di questi è WALCYING³⁶). Si è così dimostrato come fosse necessario, oltre alle politiche e alle realizzazioni sulla base materiale, lo sviluppo di strategie comunicative (basate sui desideri e le credenze di gruppi specifici) in grado di incentivare nuovi comportamenti. Quindi la necessità di agire sulla sfera dell'immaginario e degli assunti culturali.

La letteratura che attribuisce alla bicicletta quel ruolo 'alto' definito prima ha cominciato a riunire conoscenze di un certo peso solo a partire da metà degli anni '90. In Appendice 1 si dà una breve rassegna dei principali riferimenti bibliografici e sul web. È stato scritto molto negli Stati Uniti, moltissimo in Europa soprattutto del Nord, poco in Italia, dove a parte qualche bel saggio di carattere giornalistico³⁷ e poche traduzioni di studi stranieri³⁸, la ricerca in questo ambito è pressoché nulla.

Nelle culture tecniche della pianificazione territoriale persino le tematiche generali del governo della mobilità entrano a fatica nei piani ... figuriamoci la bicicletta!

1.3. La bicicletta nell'immaginario collettivo

Se il panorama era così desolato all'interno della sfera della conoscenza esperta, che avrebbe dovuto accorgersi degli effetti che la motorizzazione di massa stava producendo non solo alla società, ma al suo principale oggetto di studio, il territorio e gli insediamenti umani, figuriamoci se poteva essere diverso fra la cosiddetta conoscenza comune, e di conseguenza nell'immaginario collettivo. Eppure anche qui qualche avvisaglia si poteva cogliere, in quelle pratiche considerate eversive ma che volevano soltanto sopravvivenza e speranza di futuro e che forse sono sempre esistite nel 'normale' brulicare della vita urbana. Da una sponda all'altra dell'atlantico fin dall'inizio degli anni '60 sono fioriti in continuazione movimenti che mettevano in discussione l'ideale di progresso che guida il mondo capitalista; in alcuni casi proprio questi movimenti avrebbero "costretto l'occidente a rivedere i propri piani di volo e a staccare il pilota automatico, offrendo a un vastissimo numero di umani la visione di altre opzioni di vita"³⁹. È stato il caso dei *provos* accennato in precedenza, per influenza dei quali la bicicletta riuscì a invertire un trend che fin dall'inizio degli anni '50 la vedeva irrimediabilmente in caduta non solo nell'uso, ma anche nella classifica dello *status* sociale.

Persino in paesi come l'Olanda, la Danimarca o la Svezia, che dall'inizio del Novecento avevano iniziato a creare infrastrutture specifiche per il suo uso, intorno al 1950, con l'affermazione della convinzione che l'automobile sarebbe stata la soluzione a tutti i problemi di trasporto⁴⁰, l'uso della bicicletta segna una battuta d'arresto e **inizia l'associazione nell'immaginario collettivo con l'arcaico, il passato, la povertà**. Il grafico qui di seguito, che riporta il numero di incidenti avvenuti in Danimarca dal 1930, documenta bene anche la frequentazione delle strade e quindi il loro uso.

³⁶ ADONIS (Analysis and Development Of New Insight into Substitution of short car trips by cycling and walking), progetto di ricerca del programma RST Trasporti dell'UE, *Best Practice to Promote Cycling and Walking*, Danish Road Directorate, Copenhagen, 1998; WALCYNG (How to enhance walking and cycling instead of shorter car trips and to make these modes safer), *Report 1*, Lund University, Sweden & Factum, Austria, 1997

³⁷ Z. Sovilla, *Bicicrazia*, Nonluoghi Libere Edizioni, Divezzano, 2004

³⁸ H. Holzapfel, K. Traube, O. Ulrich, *Traffico 2000*, Muzzio, Padova, 1988 (orig. 1985)

³⁹ M. Guarnaccia, *Provos. Amsterdam 1960-67: gli inizi della controcultura*, AAA Edizioni, Bertiole, 1997, p. 7

⁴⁰ Danish Road Directorate, *Collection of Cycle Concepts*, Denmark, 2000, p. 165

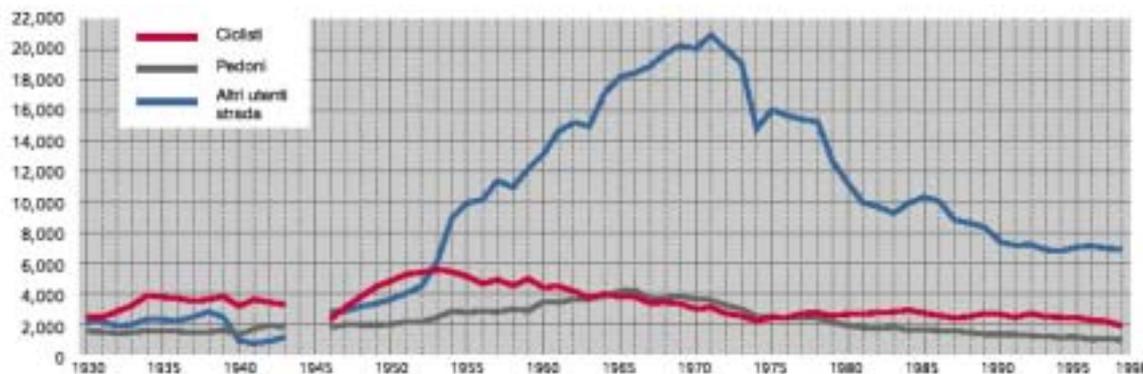


Figura 5 - Incidenti (morti e feriti gravi) in Danimarca nel periodo 1938-1998⁴¹

Lo stesso testo riporta come in quell'epoca, la corsa della bicicletta fosse inesorabilmente senza futuro:

Despite the fact that there were still many cyclists, they were regarded as a "dying race", and bicycle traffic had very low status.

A mezzo secolo di distanza quella corsa sembra vinta dalla bicicletta, almeno in quei paesi. Almeno per una buona parte della popolazione⁴² la bicicletta è considerata oltre che un valido mezzo di trasporto, uno strumento per tenere il corpo sano e da cui provare piacere. Sul suo uso incidono anche considerazioni economiche ed ecologiche⁴³. In quella corsa, l'automobile è stata vittima del suo stesso successo.

Tuttavia, a parte il caso di Amsterdam, esteso a molte delle città e dei paesi del nord Europa e ad alcune sorprendenti esperienze di città italiane⁴⁴, la bicicletta stenta ad essere un mezzo di trasporto largamente usato soprattutto nei paesi dove non esistono le condizioni avverse proprie dei luoghi dove è più usata⁴⁵. Sembra un paradosso, ma, come vedremo in seguito, l'ambito della scelte di mobilità sembra essere terreno di molti paradossi.

⁴¹ *Ibidem*

⁴² Secondo le stime di Eurobarometro 1991 (UITP), *Transport demand of modes not covered by international statistics*, ECF/UITP, 1997, il 65,8% della popolazione in Olanda usa regolarmente la bicicletta (almeno 1-2 volte la settimana), oltre il 50% in Danimarca; in Italia è il 13,8%.

⁴³ Danish Road Directorate, *op. cit.*, p. 168

⁴⁴ Il manuale della Commissione Europea (DGXI Ambiente, *op. cit.*, p. 27), ricorda come Parma abbia un tasso d'uso della bicicletta elevato quanto Amsterdam: "A Parma (176 000 abitanti), il 19% di tutti gli spostamenti avviene in bicicletta, contro il 20% a Amsterdam (un po' meno di un milione di abitanti). A Ferrara (132 222 abitanti), l'uso della bicicletta raggiunge il 31% degli spostamenti domicilio-luogo di lavoro".

⁴⁵ Molte città con avverse condizioni climatiche o morfologiche sono spesso proprio quelle con i tassi d'utilizzo più elevati. "I soli elementi climatici che possono veramente dissuadere i ciclisti sono la pioggia scrosciante o un sole di piombo. [...] Le pendenze costituiscono un ostacolo non trascurabile per i ciclisti poco esercitati che usano vecchie biciclette non adatte alle città con molti tratti dove il dislivello supera il 5%. Anche in queste circostanze esiste un potenziale per la bicicletta, come dimostrato dalle città con salite e discese: Trondheim (Norvegia) che ha accolto nel 1998 la conferenza «Velo Borealis» ha un tasso di uso della bicicletta dell'8% e, prima città al mondo, ha allestito un montacarichi per ciclisti". (*Ibidem*)

Secondo le ricerche condotte in ambito europeo, "le ragioni del suo minore uso nei paesi meridionali derivano soprattutto dall'immagine della bicicletta, spesso considerata un mezzo di trasporto antiquato, un giocattolo per bambini o un'attrezzatura da sportivi"⁴⁶. In gran parte delle nostre città, la bicicletta è rimasta in cantina, giocattolo per improbabili gite in riva al fiume o mito di un tempo passato, spesso rianimato da fugaci eroismi sportivi, che ne riconfermano l'estraneità alla vita quotidiana. La sua funzione di mezzo di trasporto è associata solo alla vita dei propri nonni, o a quella di un mondo completamente alieno dal nostro come quello cinese.

È dunque l'immagine della bicicletta un elemento determinante per il suo successo nel sistema della mobilità urbana. Ci sono anche altri fattori che potrebbero sembrare reali, legati soprattutto alla sicurezza nella circolazione, ma le ricerche condotte dimostrano come anche quello sia un terreno offuscato da preconcetti. Ad esempio calcolando il rischio sulla base delle fasce di età e includendo delle correzioni statistiche ragionevoli, si constata che una persona fra 18 e 30 anni è meno in pericolo se circola in bicicletta (cfr. Tabella 2). Inoltre la stessa idea di pericolosità sembra essere assente per guidatori di motorini e moto "che invece corrono più pericoli, poiché vanno a velocità nettamente più elevate senza una maggiore protezione dei ciclisti (il casco protegge soltanto la testa, in maniera imperfetta a grande velocità, e tutto il resto del corpo è esposto a ferite mortali o menomanti, particolarmente gravi con l'aumento della velocità)"⁴⁷.

L'importanza dell'immaginario associato alla bicicletta è confermata da un'ulteriore studio realizzato in Olanda.

[A]utomobilisti obbligati a ricorrere alla bicicletta mentre la loro automobile era in riparazione sono rimasti piacevolmente sorpresi delle qualità oggettive della bicicletta verso la quale avevano prima dei preconcetti, soprattutto con

Rischi di incidenti per milione di chilometri

In questa tabella i dati di base sono stati opportunamente corretti in relazione a due fattori:

- un fattore corrispondente all'eliminazione dei chilometri in autostrada (1/3 dei km percorsi in automobile) dove il rischio è circa 10 volte inferiore che sul resto della rete stradale e non esiste un fattore simile per i ciclisti;
- un fattore che fa intervenire i rischi che rappresentano gli automobilisti per i pedoni e i ciclisti (il rischio che rappresenta un ciclista per gli altri è quasi nullo).

Nota: Il rischio medio totale è deviato a sfavore dei ciclisti in quanto fa intervenire due classi di età che non esistono tra gli automobilisti e che comprendono ciclisti senza la prudenza e l'esperienza di persone più mature.

Fasce d'età	Automobilisti (conducenti)	Ciclisti
12 - 14	—	16,8
15 - 17	—	18,2
18 - 24	33,5	7,7
25 - 29	17,0	8,2
30 - 39	9,7	7,0
40 - 49	9,7	9,2
50 - 59	5,9	17,2
60 - 64	10,4	32,1
> 64	39,9	79,1
Totale	20,8	21,0

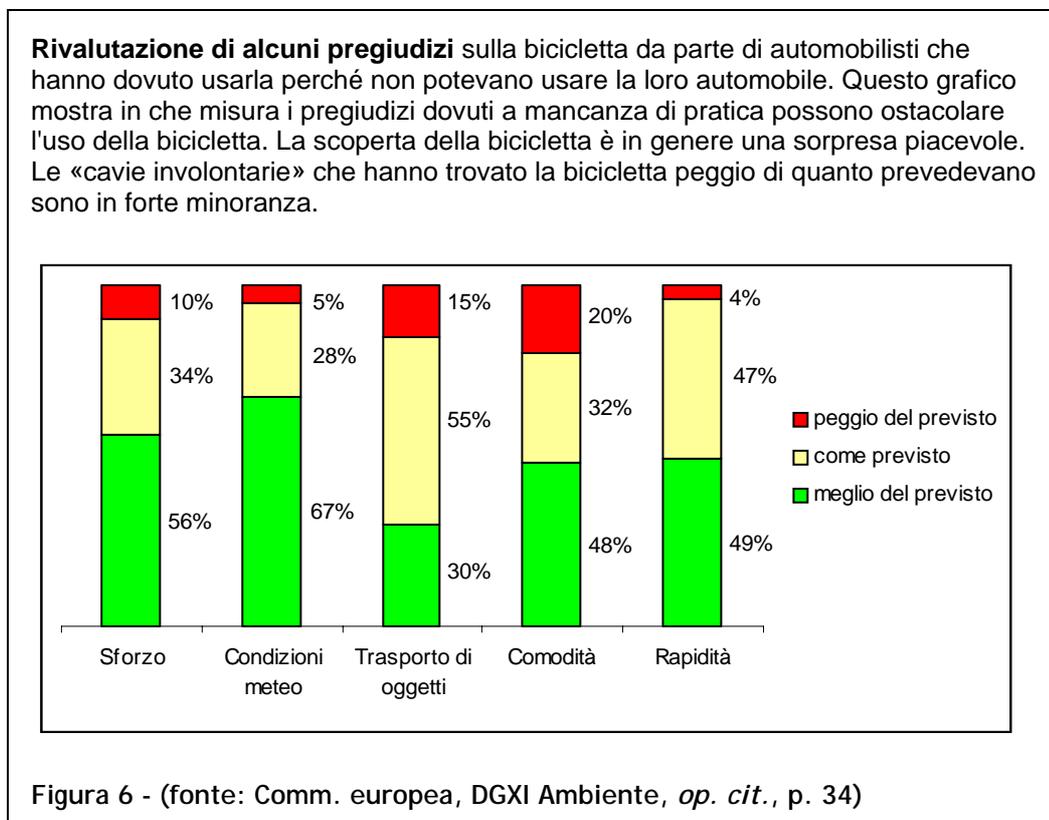
Tabella 2 - (fonte: Comm. europea, DGXI Ambiente, *op. cit.*, p. 34)

⁴⁶ *Ibidem*

⁴⁷ *Ivi*, p. 34

riferimento alle condizioni atmosferiche, allo sforzo fisico e al trasporto di oggetti⁴⁸.

La figura 6 ne riporta i risultati che vanno a sostegno di questa tesi.



Nello stesso ordine di idee, la bicicletta è ancora spesso percepita come una macchina pesante, difficile da trattare, inefficace e tecnicamente poco evoluta. In realtà, le biciclette moderne sono molto diverse dall'immaginario che le associa al mezzo sperimentato durante l'infanzia, caratterizzata spesso da un "imprinting" non particolarmente felice. Il fatto che quasi tutti siano andati in bici da piccoli contribuisce a consolidare l'idea della bicicletta come una sorta di 'giocattolo', pesante e scomoda, da abbandonare in favore dei veicoli 'seri' con il passaggio all'età adulta. Ma le moderne bici da città sono molto più leggere, le marce non presentano più nessuna difficoltà di uso, i pneumatici e le camere ad aria resistono meglio alle forature, i freni e i sistemi di illuminazione sono diventati più efficienti ecc. A questo c'è anche da aggiungere il tema dei costi. Pochi automobilisti hanno realmente coscienza di quanto costa loro l'automobile e dei risparmi considerevoli che permette la bicicletta, ma questo sarà oggetto di trattazione del prossimo capitolo.

L'ignoranza delle qualità e dei vantaggi oggettivi della bicicletta è uno degli ostacoli più grandi al consolidamento di un immaginario distorto e ne alimenta vecchi pregiudizi.

Ma non è tutto qui. All'immaginario individuale e collettivo associato alla bicicletta, contribuisce molto anche la sfera dei valori. Gli esperti convenuti al

⁴⁸ *Ivi*, p. 44

workshop internazionale dell'OECD sui comportamenti individuali di mobilità⁴⁹ sono unanimi nel sostenere che questi sono "legati solo marginalmente a fondamentali valori e preferenze". L'argomento che sostengo è tuttavia che sia l'*immaginario* della bicicletta in qualche modo in relazione ai valori, non i comportamenti individuali di mobilità. E questo trova conferma in quanto viene affermato poco dopo all'interno di quel testo:

I livelli e le strutture delle scelte in questo ambito sono piuttosto il risultato di *abitudini e circostanze*. [...] I bisogni di mobilità si sviluppano in una rete complessa di condizionamenti sociali, preferenze culturali e agende istituzionali. Le risposte date così dagli individui in termini di comportamenti sono spesso obbligate dalle azioni di altri attori, come i media, la grande distribuzione, l'industria e i governi⁵⁰.

Tuttavia il punto sta nel riconoscere che le scelte sull'uso di un determinato mezzo di trasporto al posto di un altro non sono solo frutto di quella razionalità di mercato a cui gli scettici della bicicletta, o delle altre forme di mobilità individuale o collettiva, si appellano quando si tratta di limitare l'uso dell'auto in città. Quelle scelte, secondo recenti studi di psicologia e filosofia del linguaggio, sono legate alle strutture narrative che contribuiscono a dare forma e significato alla realtà.

In questo ambito, uno studio condotto sui luoghi semantici associati alla bicicletta nei mondi virtuali della pubblicità ha messo in evidenza come "il comunicato pubblicitario televisivo veicola indirettamente un modello mentale della bicicletta e del suo uso che nega la funzione utilitaristica di tale oggetto e che tende a reprimere e a censurare le sue reali potenzialità di strumento per la mobilità urbana"⁵¹. Gli spot presi in esame in quello studio contribuivano a costruire e diffondere schemi mentali nei quali l'automobile è un indispensabile oggetto di valore mentre, contemporaneamente, la bicicletta è connotata negativamente, annullando il suo ruolo concorrenziale.

Conclusione. Nell'immaginario collettivo la bicicletta si è trasformata, da oggetto di uso quotidiano, utile, efficace ed economico, in oggetto del tempo libero, improduttivo, lento, futile, quando non arcaico, antiquato e soprattutto povero.

⁴⁹ OECD (Organisation for Economic Co-Operation and Development), *Sustainable Consumption and Individual Travel Behaviour*, Report of the OECD Policy Meeting, OECD, Paris, 1997

⁵⁰ *Ivi*, pp. 8-9, tradotto dalla versione inglese.

⁵¹ G. Ventola, "La bicicletta nei mondi virtuali della pubblicità. Strategie comunicative nel paese più motorizzato del mondo", *Lexia*, Periodico dell'Associazione Italiana di Studi Semiotici, n. 14, 1998

2. Il "paradigma dell'automobile"

La povertà è dunque il valore dominante associato alla bicicletta, quello con un peso simbolico maggiore. E infatti è sul desiderio di scacciare l'onta di quel peso che l'automobile ha costruito l'ingombrante successo da cui oggi è difficile uscire. Tenterò qui di argomentare il supposto motivo di questo stallo.

Forse è necessaria una premessa. Automobile e bicicletta sono qui considerati come simboli, indicatori narrativi di valori, pregiudizi, visioni, scelte razionali (individuali) e, soprattutto, di processi sociali (collettivi) che creano e modellano il reale così come l'immaginario. Non sono considerati *salvezza* e *dannazione*. Entrambe sono state innovazioni tecnologiche che hanno portato miglioramenti indiscussi alla vita delle persone. Ma come ricordano molti critici, la relazione tra innovazioni e progresso sociale non è diretta⁵². La tecnologia in sé non porta al progresso; è in quanto inserita in un più ampio processo sociale che può avere un ruolo nel migliorare la vita delle società e degli individui. All'interno dei processi sociali però, sono le relazioni di potere a determinare i vincenti e gli sconfitti, sulla base di modelli dominanti e 'trainanti'. Il modello trainante in Italia, dagli anni del boom economico fino agli attuali anni dei meccanismi del capitale finanziario, è stato proprio quello fondato sull'automobile, sulla sua proprietà individuale e sul suo utilizzo sistematico.

"L'Italia ha fatto del «modello automobile» l'unica coerente politica pubblica per mezzo secolo" assemblando in un'unica filiera la Fiat, la rete autostradale, una legislazione organica e un'immagine positiva del modello che insieme hanno guidato la modernizzazione italiana. Così Walter Tocci descrive la potente "struttura materiale e simbolica" che ha 'trainato' l'Italia per più di mezzo secolo⁵³. "In un paese con una labile identità nazionale, il «modello automobile» è stato l'unica certezza capace di unificare economia, politica, cultura di massa. Su tale corposa struttura materiale e simbolica è cresciuta una potente ideologia che condiziona pesantemente i comportamenti, le analisi, le decisioni e il senso comune di tutti gli attori del sistema".

È questa ideologia l'ipotesi fondamentale su cui si basa lo sviluppo della tesi riportata nei prossimi capitoli. È un'ideologia che ho chiamato "paradigma dell'automobile" perché il termine paradigma consente di evidenziare meglio il legame sia con la conoscenza comune, sia con quella esperta. In questo capitolo affronterò le implicazioni con la prima; nel successivo quelle con la seconda.

Le ragioni per cui la motorizzazione individuale, prima a due e poi a quattro ruote, si è imposta e anzi appare come un "fenomeno universale", ce li ricorda Marco Ponti⁵⁴:

- è un *sistema*, cioè garantisce l'intero spostamento [...] «porta a porta»
- ha costi bassi, perché è un servizio auto-prodotto
- consente un'elevata flessibilità d'uso nello spazio e nel tempo
- presenta bassissimi costi marginali, [...] perché il 50% dei costi sono relativi all'acquisto del mezzo che è il "prezzo" per la sua disponibilità
- i mezzi che impiega [sono] prodotti in grande serie, quindi a bassi costi
- necessita di infrastrutture semplicissime e facilmente diffondibili [strade e carburanti]

⁵² Si veda B. Pitkin, *op. cit.*, per una trattazione estesa della questione.

⁵³ W. Tocci, *op. cit.*, p. 144

⁵⁴ M. Ponti, *op. cit.*, p. 310; la dimensione 'universale' del fenomeno si riferisce al fatto che ha interessato e interessa sia il mondo «sviluppatore», sia quello che non lo è ancora, in un'idea rostowiana dello sviluppo.

- genera un assetto insediativo (basse densità, origini e destinazioni mutevoli) che auto-alimenta il fenomeno e aumenta l'efficienza

A queste ragioni Ponti aggiunge le componenti di tipo psicologico e sociologico del fenomeno già ricordate. Le sue argomentazioni arrivano a contestare l'ipotesi di una politica in favore dell'automobile e a delineare il fenomeno della motorizzazione di massa come *inevitabile* e allo stato dei fatti, *irreversibile*.

I critici di questa posizione, che risulta dominante e radicata nel senso comune, tuttavia contestano l'*inevitabilità* del fenomeno e questa tesi ne documenta un'esperienza. L'*irreversibilità* degli effetti che quel fenomeno ha prodotto sono invece indiscutibili, ma le posizioni si dividono sulla necessità o meno di frenare, se non invertire, quegli effetti e se intervenire sulle cause che li producono. Gli effetti in oggetto sono sia *le trasformazioni* che la motorizzazione di massa ha realizzato nel territorio e nella società, sia *le conseguenze e i costi* che quel fenomeno e quelle trasformazioni generano.

2.1. Trasformazioni

La motorizzazione individuale di massa ha modificato il paesaggio e la forma stessa della città. Non solo. Ha trasformato anche modelli e stili di vita, di produzione, di consumo, di tempo libero. La portata di quelle trasformazioni è così vasta che sarebbe arduo tracciare una breve rassegna. Scorriamo così qualche contributo sintetico.

“L'auto ha costituito una rivoluzione di cui non ci rendiamo più conto, tanto siamo assuefatti. Tanto se ne è scritto che ce ne siamo dimenticati”⁵⁵. L'osservazione di Marco D'Eramo appare quanto mai vera. Infatti la letteratura sulle trasformazioni prodotte dall'introduzione del mezzo privato motorizzato nella vita moderna, la cosiddetta “motorizzazione di massa”, è sterminata soprattutto nei paesi anglosassoni, i quali hanno addirittura fondato sull'uso privato dell'automobile la struttura portante di gran parte degli insediamenti umani con l'invenzione del *suburb*, il modello suburbano. Più scarsa invece la riflessione nella vecchia Europa, dove la dipendenza dall'auto sembra meno strutturale, ma che nonostante ciò, soprattutto in Italia, presenta la stessa densità di due automobili ogni tre abitanti. Quella stessa densità di una non-città come Los Angeles. Secondo le recenti stime infatti, l'Italia è il paese più motorizzato al mondo e la densità delle automobili è particolarmente elevata proprio nelle aree metropolitane. Il rapporto tra veicoli circolanti e abitanti (tasso di motorizzazione) risulta elevato in particolar modo a Torino (658 automobili ogni 1000 abitanti), a Milano (655), a Roma (653) e a Cagliari (626)⁵⁶.

Quella densità, osserva Tocci, “diventa esplosiva quando viene applicata all'impianto urbanistico medievale o rinascimentale delle città italiane”⁵⁷. Per questa semplice ragione, qui la critica dovrebbe quindi essere più forte e suscitare un dibattito più acceso, e invece i dibattiti che si danno, almeno sul terreno dell'opinione pubblica, non affrontano mai il tema esplosivo della densità di automobili e dei volumi di traffico. All'interno del mondo accademico si sono sollevate molte voci di accusa, ma l'ultima pubblicazione in italiano che affronta in maniera sistematica la questione collegandola alla pianificazione territoriale risale

⁵⁵ M. D'Eramo, “Critical Mass (and beyond)”, *Lotus Navigator*, n. 8, 2003, pp. 83-95

⁵⁶ ACI (Automobile Club Italiano), *Osservatorio sulla mobilità*, 2001

⁵⁷ W. Tocci, *op. cit.*, p. 149

alla metà degli anni '80 ed è la traduzione di uno studio effettuato sulla situazione tedesca⁵⁸.

"I caratteri genetici della città sono scomparsi sotto i colpi dell'automobile [...]. Le vetture anche da ferme cambiano i connotati urbani. L'automobile è il *topos* mal digerito della metropoli moderna"⁵⁹. Ma Tocci ricorda un punto fondamentale:

L'effetto di degrado che vediamo nel normale paesaggio urbano in termini di ingorgo statico e dinamico, pur nella sua gravità, non è [...] l'aspetto più grave [...]. Molto più grave è la patologia urbanistica che esso determina. Infatti, l'accessibilità punto-punto dell'automobile nega intrinsecamente la necessità della concentrazione che costituisce la motivazione originaria dell'invenzione dell'insediamento urbano da parte della specie umana. Le popolazioni nomadi scoprirono, attraverso un processo millenario, l'utilità della città come macchina spazio-temporale che riduce le distanze per aumentare le relazioni umane⁶⁰.

Quella *negazione* del bisogno di città, cioè di prossimità, di *con-vivenza*, costituisce la trasformazione più rilevante operata dall'automobile. Come vedremo è su questa negazione che si innesta il carattere più politico di Critical Mass, contestandone i presupposti.

Così, intorno al nucleo storico, compatto e continuo, è cresciuta un'ampia regione di suburbanizzazione costituita da insediamenti sparsi, a bassa densità e senza identità morfologica, ma con differenziazioni funzionali sempre più marcate tra *inner-city* del terziario avanzato e *no-city* della residenza. Sono sorte così "monadi urbane che hanno l'automobile come unica ragion d'essere", con un effetto di allungamento degli spostamenti casa-lavoro e una manifesta impossibilità di realizzazione di forme di trasporto pubblico. Ma è la combinazione dei due effetti ad essere esplosiva: l'impossibilità del trasporto pubblico toglie all'automobile quell'utilità marginale che consente alla mobilità urbana di funzionare⁶¹. Questo condanna soprattutto gli hinterland a una condizione di ingorgo permanente, rendendo "sempre più difficile l'uso dell'automobile, di cui però quelle monadi non possono fare a meno"⁶².

L'auto si configura così come unico e impossibile strumento di mobilità, segnando così un guasto storico immodificabile.

Gli effetti di questa trasformazione macroscopica sono devastanti, non solo per il territorio, ma anche, e forse soprattutto, per la società che lo abita e per la relazione che intercorre tra le due entità. Le trasformazioni sociali sono state indagate da una sterminata letteratura di studi urbani, ma la portata di quelle trasformazioni comincia a essere evidente solo di recente. La dispersione del tessuto fisico ha infatti innescato un circolo vizioso che si autoalimenta, rendendo difficile l'interazione tra le persone, con un effetto di dispersione del tessuto sociale che a sua volta genera un'ulteriore spinta alla dispersione del tessuto fisico. È un circolo vizioso che ha come effetto l'inseguimento delle lunghe distanze e una conseguente

⁵⁸ H. Holzapfel, K. Traube, O. Ulrich, *op. cit.*; il libro è stato presentato in Italia da uno dei più attenti critici delle questioni relative alla mobilità, Guglielmo Zambrini, i cui scritti su velocità, portata, potenzialità delle strade sarebbero oggi utili a dipanare tante confusioni sul tema, ma che al momento rimangono ancora inediti.

⁵⁹ W. Tocci, *op. cit.*, p. 164

⁶⁰ *Ibidem*

⁶¹ La spiegazione del meccanismo è ripresa più avanti nel paragrafo dedicato ai paradossi del "paradigma dell'automobile".

⁶² *Ibidem*

condanna per quelle brevi⁶³. Un effetto che è generato in primo luogo dal principio della divisione funzionale-spaziale introdotto nella pianificazione territoriale nel 1933 con la "Carta di Atene", quello che prevedeva la rigida *separazione delle funzioni*: abitazione, lavoro, acquisti e ricreazione. La famosa *zonizzazione* che costituisce uno dei mattoni fondamentali del paradigma della pianificazione territoriale ancor oggi. A questo principio si è affiancato poi anche quello della *gerarchizzazione del territorio* in centri di attrazione e zone di approvvigionamento.

L'allungamento dei tragitti è dunque tra le cause generative dell'uso delle automobili che a loro volta permettevano un'ulteriore allungamento delle distanze. La conclusione era già anticipata in quel testo di 20 anni fa: l'inesorabile erosione delle brevi distanze, ha modificato le geografie individuali e collettive, con un effetto di separazione sociale che ha trasformato abitudini, percezioni, relazioni degli individui con lo spazio, col tempo, con gli altri.

La *trasformazione delle strade* è l'altro grande esito dell'uso di massa dell'automobile: "la strada è diventata da ambito per una molteplicità di funzioni a oggetto di una sola funzione, lo spostamento meccanizzato da un luogo all'altro"⁶⁴. I luoghi privilegiati dell'interazione sociale si sono così trasferiti in luoghi puntuali sempre più circoscritti, a volte raggiungibili solo in auto e, cosa forse più importante, in luoghi privati, dove le regole d'uso non sono quelle del processo democratico, e quindi possono escludere gli "usi impropri". Una studiosa statunitense dei temi dello spazio pubblico afferma come "le autovetture hanno promosso la propagazione e la privatizzazione dello spazio, via via che i centri commerciali sostituiscono le vie cittadine dei negozi, gli edifici pubblici diventano isole in un mare d'asfalto, un piano regolatore scade nell'ingegneria del traffico e le persone socializzano con molta meno libertà e frequenza"⁶⁵.

Come qualsiasi fenomeno sociale, queste trasformazioni sono state interpretate ovviamente anche in modo positivo, elencando la lunga serie di benefici portati alle relazioni umane. Ma è il capitolo dei costi, soprattutto quelli esterni, quello che genera i conflitti più accesi.

2.2. Conseguenze e costi esterni

Le conseguenze e i costi della motorizzazione di massa sono per alcuni un problema secondario, marginale, "effetti collaterali" di un modello che invece abbonda di benefici che solo la nostra epoca ha potuto raggiungere. Secondo i suoi fautori gli innegabili inconvenienti che il settore dei trasporti comporta potranno essere risolti con lo sviluppo di nuove tecnologie. Per i critici, quei costi e quelle conseguenze, anche solo limitandosi a quelli monetizzabili, sono tali e talmente mal distribuiti, da esigere il ricorso a gradi diversi di possibili correttivi.

Iniziamo con la definizione di costo esterno, cioè quello non pagato da chi riceve il beneficio, quindi per questo 'esterno' al soggetto che trae beneficio da un'attività. Secondo la teoria economica si verifica un «costo esterno» (o un'«esternalità») quando l'attività di un soggetto (o di un gruppo) influisce sul benessere di un altro soggetto (o un altro gruppo) senza che tra i due avvenga una compensazione. Questa definizione limita l'ambito delle esternalità a costi e benefici che possono essere misurati con l'indicatore dei prezzi. Per 'misurare' l'entità di tali costi infatti, gli esperti ricorrono a una valutazione che si esprime in una quantificazione monetaria

⁶³ H. Holzapfel, K. Traube, O. Ulrich, *op. cit.*, p. 181 e ss.

⁶⁴ *Ivi*, p. 26

⁶⁵ R. Solnit, "La sindrome suburbana. Aerobica e artificio del camminare", *Lotus Navigator*, n. 8, 2003, pp. 13-28

di alcune componenti che però non comprende tutti gli impatti della mobilità, lasciando fuori alcuni pesanti costi per la società non monetizzabili, come la riduzione dell'accessibilità (effetti barriera) e della potenziale mobilità di alcune categorie 'deboli', la marginalizzazione delle alternative di mobilità, il deperimento delle risorse per la produzione e lo smaltimento dei veicoli, le conseguenze della dispersione territoriale, l'occupazione di spazio, ecc.. La valutazione considera comunque cinque categorie importanti di esternalità: l'emissione di gas serra, l'inquinamento atmosferico, il rumore, gli incidenti e la congestione. Il valore complessivo di tali costi è stato stimato in quasi 50 miliardi di euro, per oltre il 96% imputabile al trasporto privato passeggeri e al trasporto merci⁶⁶.

Ogni anno l'uso dell'auto determina pesanti danni da inquinamento atmosferico (oltre 15.000 morti), effetto serra (circa 117 milioni di tonnellate di CO₂ immesse in atmosfera), congestione (tre miliardi di ore perse, di cui oltre due in ambito urbano), rumore (causa diretta di disturbi da stress, malattie cardiovascolari e diminuzione delle capacità uditive) e incidenti (quasi 8.000 morti). Quest'ultimo dato è tra i più allarmanti, ma l'elemento che più fa riflettere è la completa rimozione del problema nella sfera dell'immaginario collettivo. Solo in Italia, nel 1999 ci sono stati 219.032 incidenti stradali, che hanno determinato la morte di 6.633 persone e la lesione di altre 316.698⁶⁷ (le cifre ufficiali sono sottostimate di almeno un 25%)⁶⁸. "È una sorta di guerra civile in corso da tanti anni"⁶⁹, e ogni anno si ripete portando a cifre esorbitanti, rimosse da ogni discussione pubblica. I 'motorizzati' non sono le sole vittime: oltre un terzo dei decessi nelle città italiane sono pedoni e ciclisti uccisi da auto e camion.

Ma queste sono soltanto alcune delle esternalità documentate. Il grande capitolo dei costi non ancora analizzati con metodi scientifici comprende:

- Danni associati all'occupazione di spazio, [...] soprattutto in ambito urbano. In Italia, il problema è particolarmente sentito, dato l'elevatissimo rapporto autovetture/popolazione (0,55 auto/abitante) e la struttura dei contesti urbani.
- Effetti negativi sulla qualità della vita. Il traffico stradale nelle città ostacola la mobilità di pedoni e ciclisti, e può addirittura indebolire o impedire le relazioni sociali, specialmente di alcune categorie di cittadini (è quello che in letteratura viene chiamato "effetto separazione"); alcuni studi tedeschi hanno tentato una quantificazione monetaria del danno. L'Organizzazione Mondiale della Sanità afferma che l'uso esagerato dell'automobile, oltre ad avere effetti negativi dal punto di vista psicologico, costituisce un importante fattore di rischio per l'insorgenza di malattie cardio-circolatorie, diabete, ipertensione e obesità [...].
- Danni agli edifici e alla salute causati dalle vibrazioni dei mezzi di trasporto. Anche in questo caso si tratta di un problema prevalentemente urbano. Diversi studi mettono in evidenza che le vibrazioni, imputabili soprattutto al passaggio di veicoli pesanti su strade non concepite per questo scopo, hanno effetti negativi sugli edifici, che possono andare da semplici fessurazioni a veri e propri guasti strutturali. Gli effetti sulla salute umana sono stati oggetto di poche indagini sistematiche.

⁶⁶ Ferrovie dello Stato, Amici della Terra, *I Costi ambientali e sociali della mobilità in Italia*, IV Rapporto, 2002

⁶⁷ ISTAT, *Statistiche dei trasporti - Anno 1999*, Roma, 2001

⁶⁸ ACI e ISTAT concordano nel ritenere che quelli censiti siano circa 65-70% del numero di incidenti effettivamente avvenuti; cfr. ACI - ISTAT, *Il costo sociale degli incidenti stradali*, Rapporto a cura di C. Putignano e L. Pennisi, Roma, 1998

⁶⁹ W. Tocci, *op. cit.*, p. 171

- Inquinamento dei suoli, delle acque superficiali e delle acque di falda. Si tratta di esternalità essenzialmente legate all'uso di prodotti ausiliari diversi dai prodotti energetici [...]. Il cocktail di inquinanti presente nelle acque di dilavamento del manto stradale, sia in ambito urbano che extraurbano, è stato oggetto di numerosi studi negli Stati Uniti e in alcuni Paesi europei e può danneggiare seriamente la qualità dei suoli e delle acque⁷⁰.

La lista poi potrebbe continuare e molti studiosi sono impegnati nel fornire stime e evidenze empiriche il più possibile attendibili, che possano poi essere usate in fase di decisione pubblica⁷¹. Le conseguenze negative della motorizzazione di massa che più mi preme sottolineare in questa sede, derivano direttamente dalle conclusioni del paragrafo precedente.

In primo luogo il **consumo di spazio**, che tanto ha a che vedere con la pianificazione territoriale. Il sistema della mobilità basato sull'automobile richiede molto più suolo per strade e parcheggi che ogni altra forma di trasporto, e per di più alimenta l'espansione urbana a bassa densità. Questo impone diversi costi, tra cui l'aumento dei costi sia nazionali che locali delle infrastrutture e dei servizi e costi ambientali e paesaggistici dovuti alla diminuzione di spazi verdi. Dal momento che questi sono costi generati dalla società nel suo insieme, i benefici dell'estensione delle reti viarie e della dispersione non necessariamente superano i costi. Questo implica un grave problema di equità.

In secondo luogo la **dipendenza dalle automobili** per le esigenze di accessibilità. Questa è definita da alti livelli pro-capite d'uso dell'automobile, da schemi d'uso del suolo orientati all'accessibilità automobilistica, dalla presenza ridotta di alternative di accessibilità. I costi sono sia interni (alternative ridotte, aumento dei costi d'utilizzo e di parcheggio, aumento del rischio di incidenti), sia esterni (aumento dei costi di infrastrutturazione, congestione, incidenti, inquinamento, "effetto barriera" per i non guidatori)⁷².

Non da ultimo vi è il problema dell'**esclusione sociale**. Questa è definita dalle barriere che ostacolano l'adeguata partecipazione alla vita pubblica, all'educazione, all'impiego, ai servizi. Abitanti di insediamenti con un basso livello di trasporti pubblici, disabili, persone con basso reddito, bambini, anziani, sono le persone più a rischio di esclusione sociale perché condannati alle brevi distanze o alla dipendenza da chi guida⁷³; si configura così quella che Moseley prima e Vittadini poi chiamano una sorta di 'prigionia' che crea *nuovi prigionieri*⁷⁴.

⁷⁰ Amici della Terra, *Valutazione del vantaggio, in termini di minori costi ambientali e sociali, di un forte sviluppo del trasporto collettivo in ambito urbano*, Roma, 2003

⁷¹ Particolarmente ricca e comprensiva l'analisi di Todd Litman e del Victoria Transport Policy Institute, al sito www.vtpi.org

⁷² È inoltre dimostrato che oltre un certo livello, una dipendenza eccessiva riduce produttività e opportunità di sviluppo; *Ibidem*

⁷³ I dati europei indicano una quota pari al 30-40% degli utenti del trasporto che "ha problemi di mobilità ridotta (disabili, anziani, bambini, donne incinte, genitori con bambini piccoli, persone temporaneamente handicappate e persone che portano bagagli o la spesa)"; fonte: M. Contaldi, R. Pignatelli, *Mobilità sostenibile*, rapporto predisposto per l'ANPA, Roma, 2001.

⁷⁴ M. J. Moseley, *Accessibility: the rural challenge*, Methuen & Co, London, 1979; M.R. Vittadini, "Nuovi prigionieri", in L. Balbo, (a cura di), *Tempi di vita. Studi e proposte per cambiarli*, Feltrinelli, Milano, 1991, pp. 84-87

Circolo della dipendenza dall'automobile

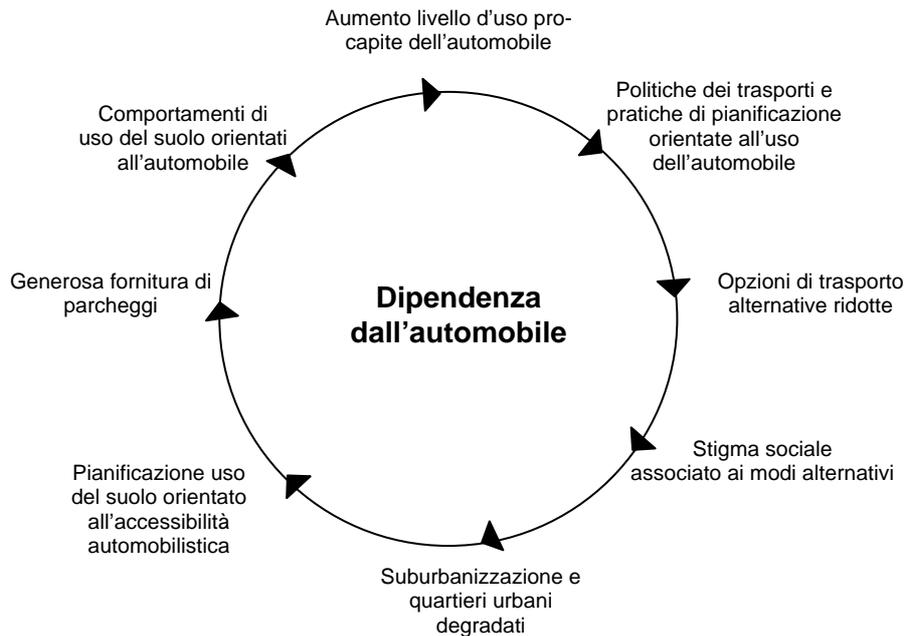


Figura 7 - La dipendenza dall'automobile è il risultato di un circuito che aumenta gli spostamenti in auto e riduce le alternative (fonte: Victoria Transport Policy Institute, www.vtpi.org)

2.3. Paradossi

"E l'auto sembra il tipico paradigma della libertà umana: questa è solo possibile nei limiti accettati di una condizione umana (fragile) che non pretenda di diventare prometeica, che non si doti di una potenza che nel superarsi azzeri gli altri e se stessa"⁷⁵.

Franco La Cecla

Il settore della mobilità urbana sembra dunque configurarsi come un terreno dove regna la figura semantica del paradosso. Un oggetto creato per muoversi si rivela un ostacolo al movimento. Un'invenzione creata per avvicinare le distanze, in realtà sembra allungarle. "La promessa di libertà dell'automobile le si ritorce contro", scriveva Franco La Cecla nella introduzione all'edizione italiana di un bel libro di Colin Ward, che ricorda tra l'altro uno degli effetti sociali più pericolosi della motorizzazione di massa: la città è diventata una giungla soprattutto per i bambini, che quindi sono stati levati dalla strada e chiusi in casa, con conseguenze che ancora non riusciamo a prevedere⁷⁶.

Paradossi formulati da molti, ma che non sembrano entrare affatto nel senso comune. Tra automobile e mobilità, o meglio, tra automobile e accessibilità alla città, la relazione non è diretta, vi sono salti, interruzioni, effetti boomerang. A

⁷⁵ F. La Cecla, "Per un'antropologia dell'automobile", in C. Ward, *Dopo l'automobile*, Elèuthera, Milano, 1992 (orig. 1991)

⁷⁶ C. Ward, *op. cit.*; C. Ward, *Il bambino e la città*, l'ancora, Napoli, 2000 (orig. 1990)

capirlo sono state persino le società automobilistiche: il presidente-amministratore delegato della Volvo, già nel 1989 ebbe a dire che l'automobile privata non è un modo di trasporto adatto alla città⁷⁷.

La sistematica rimozione dei costi, anche solo interni, fa attribuire all'automobile un valore d'uso a dir poco sovradimensionato. Marco Ponti difende la "lungimiranza dei consumatori" riconoscendo "l'insostituibilità dell'auto individuale per il tempo libero, nonostante la congestione, ecc.":

si pensi ai *week-end* e alle vacanze delle famiglie (in cui l'auto, oltre che consentire imparagonabile flessibilità e libertà, è anche usata "a piena capacità", cioè a bassissimi costi unitari). Ora se il reddito è abbastanza elevato, nessuna famiglia rinuncia a questi vantaggi⁷⁸.

L'uso per altri scopi, cioè per la mobilità quotidiana, avverrebbe così a costi marginali ridottissimi: "di fatto la sola benzina, in quanto l'acquisto è già avvenuto, e quindi non incide sull'uso". A parte la palese rimozione dei costi privati (interni)⁷⁹, il presupposto che sta alla base di una simile spiegazione sta evidentemente nel considerare la specie umana per le sue intrinseche facoltà economiche - l'*homo economicus* - e nel credere che queste prevalgano su tutte le altre e su tutti i bisogni. Il presupposto è legittimo anche se non condiviso da istanze che osano sfidare l'inevitabilità dei destini umani. Non finisce comunque col dare una risposta logica, e quindi in linea con quel presupposto, a molti dei paradossi del sistema della mobilità fondato sull'automobile. Alcuni di questi paradossi sono stati sollevati nel lucido contributo di Walter Tocci, già citato più volte e che qui ho tentato di riportare in forma sintetica.

Paradosso 1 - Della diffusa inconsapevolezza del problema traffico. Allargare una strada per risolvere un ingorgo porta all'aumento del traffico su quella strada. La mobilità non risponde in maniera diretta alla "domanda sociale" tipica di altri settori della vita pubblica. Nel governo della mobilità sono necessari tre tipi di *distanziamenti*: spaziale, temporale e simbolico. Invece, non solo nella politica, ma neanche all'università si va oltre il teorema di Bernoulli⁸⁰, proponendo soluzioni e realizzando interventi che spesso si rivelano inutili o dannosi.

Paradosso 2 - Dei costi reali del sistema della mobilità. L'attuale organizzazione della mobilità poggia su un oscuramento dei costi reali di produzione e di gestione del sistema, con una tacita socializzazione di quelli esterni (economici ed ecologici, per non parlare di quelli sociali) e una profonda rimozione dei costi interni (quelli privati). Si realizza così una sistematica rimozione dei problemi che nasce sia da fattori sistemici sia da fattori che attengono al senso comune.

Paradosso 3 - Della ripartizione dei costi tra pubblico e privato. Una densità di due auto ogni tre abitanti rende fisicamente impossibile la circolazione in una normale rete stradale urbana. In questa situazione l'utilizzabilità del mezzo privato dipende strettamente dall'esistenza del trasporto pubblico che toglie dalla strada una percentuale tra il 10% e il 20%, sufficiente ad uscire dalla saturazione completa. Malgrado sia una realtà semplice e chiara dovuta ad elementari leggi di

⁷⁷ Commissione europea, DGXI Ambiente, *op. cit.*, p. 9

⁷⁸ M. Ponti, *op. cit.*, p. 314

⁷⁹ Esistono documentate analisi in questo senso che riportano quella rimozione nella maggior parte degli automobilisti, i quali sottovalutano quasi sempre i costi fissi, la manutenzione, l'ammortamento, il costo del parcheggio; si veda il sito www.amicidellaterra.it

⁸⁰ Lo scienziato che studiò il comportamento dei liquidi e formulò il celebre teorema per i modelli idraulici dei flussi.

impenetrabilità dei corpi, la maggior parte degli automobilisti non ne ha alcuna consapevolezza. Chi dovrebbe pagare il costo del servizio di trasporto pubblico perché permette l'utilizzabilità del mezzo privato, non solo non si sente debitore ma non paga neanche per le esternalità negative prodotte sugli utenti del servizio pubblico, che invece sono costretti per legge a coprire un minimo del 35% dei costi di gestione.

Paradosso 4 - *Della ripartizione dei costi all'interno della mobilità privata.* Gli standard urbanistici impongono al cittadino che va ad abitare in una casa di nuova costruzione di dotarsi di un posto auto privato mentre permettono a chi abita le zone più vecchie, le più centrali, le più pregiate e le più trafficate, di usufruire del suolo pubblico per parcheggiare l'automobile anche per tutta la giornata. Così nelle strade di massima concentrazione, proprio dove è più scarso, lo spazio pubblico viene alienato ad un uso privato senza un corrispettivo economico, mentre nella periferia meno densa il cittadino è costretto a pagare per un bene non così scarso.

Paradosso 5 - *Dell'onere dei costi delle strade.* L'intero onere delle strade è sostenuto indistintamente da tutti i cittadini attraverso la fiscalità generale, anche da chi non ha la patente e in maniera indipendente dalla frequenza d'uso. È una situazione senza confronti con altri settori dei servizi pubblici: gli investimenti stradali, che sono di gran lunga la voce più alta di spesa di qualsiasi comune italiano, esentano quasi completamente gli automobilisti, privilegiati rispetto a tutti gli altri utenti dei servizi pubblici.

Paradosso 6 - *Del pagare per esternalità basse ed essere esenti per quelle alte.* Il senso comune degli italiani, da quasi mezzo secolo, considera del tutto normale il *road pricing* extraurbano sulle autostrade, con esternalità basse, e paventa come una disgrazia civile quello urbano a fronte di esternalità cento volte più gravi. Le nostre città, così profondamente pervase dalla logica economicistica, rinunciano ad utilizzare la leva economica proprio nella regolazione del loro principale problema.

Paradosso 7 - *Dell'equità distributiva del sistema dei trasporti.* Mentre la mobilità costituisce la maggiore voce di spesa della famiglie italiane, in media circa il 20% del reddito, questa è praticamente priva di criteri sociali dal momento che nessuna componente di questa spesa è graduata secondo il reddito.

Paradosso 8 - *Della tassazione privata sugli automobilisti.* L'amministrazione pubblica rinuncia a tassare l'automobile, ma consente che il sistema imprenditoriale scarichi costi ingiustificati sugli automobilisti, determinati dal protezionismo, i monopoli e la mancanza di concorrenza in settori come la vendita delle autovetture, la distribuzione del carburante e le garanzie assicurative. Così, invece dello Stato, in questo settore sono gli imprenditori a 'tassare' i cittadini.

Paradosso 9 - *Del vincolo all'uso privato dell'automobile.* Il mezzo di trasporto che viene comunemente giudicato il più flessibile per autonomia è stranamente vincolato all'uso personale, precluso agli spostamenti collettivi. Tutta l'ampia gamma di offerta che potrebbe svilupparsi tra la rigidità dell'autobus pubblico e l'alto costo del taxi personale, è in Italia proibita per legge. Anche il noleggio nel nostro paese è ai minimi europei, segno che l'uso dell'automobile, nell'immaginario nazionale è legato strettamente alla proprietà del veicolo.

Paradosso 10 - *Dell'oscuramento dei costi sociali legati all'automobile.* Fra questi il più eclatante è il costo sociale dovuto agli incidenti stradali. L'Italia possiede la mortalità stradale più alta d'Europa che negli ultimi anni è in forte aumento soprattutto in città. A fronte di una tragedia tanto profonda (7000 morti l'anno, ormai da decenni) nel senso comune l'immagine rassicurante e gaudente dell'automobile non viene minimamente intaccata.

Tra i paradossi indicati da Tocci quello che più di tutti mi preme mettere in evidenza in questa sede è però il seguente:

Paradosso 11 - *Della relazione tra la pianificazione urbanistica e territoriale e il governo della mobilità.* Mentre le soluzioni al problema della mobilità andrebbero cercate in "una nuova politica urbanistica che fermi il diradamento e riporti i residenti ad abitare in città", quasi tutti i piani vigenti in Italia non fanno altro che assecondarlo, rafforzando quei processi strutturali che hanno portato alla crisi che viviamo oggi. In questa situazione "le politiche urbane della mobilità, anche quando verranno realizzate con le migliori impostazioni, avranno un effetto benefico praticamente trascurabile rispetto alle conseguenze disastrose delle trasformazioni urbanistiche in atto". Non solo i piani regolatori vigenti - che potrebbero essere ancora il frutto di una cultura urbanistica antiquata -, ma neppure il dibattito all'interno delle culture tecniche e politiche competenti sembra interessarsene, e il tema rimane quanto di più estraneo dalle politiche urbane e territoriali.

I paradossi che ho tentato di sintetizzare all'interno del contributo di Tocci, non possono certo essere ricondotti unicamente all'interno di quello che sto tentando di definire come il "paradigma dell'automobile". Come egli stesso sottolinea, ci sono sia fattori sistemici che solidi interessi economici che alimentano lo scarto tra la realtà dei processi e la coscienza che se ne fa la collettività. Tuttavia, quello che vorrei mettere in evidenza da questa breve rassegna è la **presenza in tutti i casi elencati di precisi condizionamenti ideologici, non giustificati da nessun principio di razionalità.** Sembrano invece tutti sintomi di una "granitica ideologia dell'automobile" che, come dice Tocci, poggia su una "corposa struttura materiale e simbolica" e che "condiziona pesantemente i comportamenti, le analisi, le decisioni e il senso comune di tutti gli attori del sistema".

3. *Non basta un buon piano, né un motore pulito*

Fin qui ho cercato di esporre i condizionamenti ideologici che agiscono sulla conoscenza comune, cioè sulla coscienza che la collettività si fa dei problemi, delle scelte che gli individui mettono in atto quotidianamente, delle soluzioni che prefigurano. Una conoscenza e una coscienza che influenza i comportamenti di mobilità "di tutti gli attori del sistema", non trascurando il fatto che anche gli 'esperti' quando analizzano, quando propongono, quando consigliano o quando decidono, lo fanno all'interno di quadri di riferimento che sono quelli del senso comune, condivisi e valicati nella pratica quotidiana, come ricorda efficacemente Crosta⁸¹.

Il traffico non è dunque una realtà oggettivabile, conoscibile per la sua pura essenza. Come tutti i processi umani è soggetto a condizionamenti, deformazioni, se non ancora oggetto di "idoli, tabù, pregiudizi che deformano il discorso pubblico", come ricorda Tocci.

Eppure, il settore della mobilità è tutto in mano al decisore pubblico che è il regolatore supremo del sistema. "Dal punto di vista delle competenze non c'è nessun altro settore importante della vita civile regolato, come la mobilità, da una presenza tanto forte delle funzioni pubbliche". Quale altro migliore ambito in cui mettere in campo gli strumenti della politica e della conoscenza esperta per regolare gli effetti negativi causati dalle azioni individuali?

Nei prossimi paragrafi cercherò di spiegare perché credo che né le politiche messe in atto né le soluzioni tecniche possano da sole invertire tendenze che di fatto sono senza controllo, nonostante il regolatore supremo appaia l'azione pubblica. Sosterrò come le classiche politiche della mobilità si rivelino illusioni ingannevoli, senza che vi siano modificazioni nella dimensione simbolica dei processi e nelle loro rappresentazioni individuali e collettive, cioè in ciò che rimanda alla sfera culturale.

3.1. Se ci muoviamo sempre di più

Muoversi è espressione di libertà e di potere. Ma in inglese esiste un detto: "*You can have too much of a good thing*", che probabilmente ha una versione analoga anche in italiano. Questa espressione è stata usata da John Adams, un noto geografo inglese, per rappresentare con una metafora la tendenza delle società industrializzate verso quella che lui chiama *ipermobilità*. "La crescita del numero di persone che esercitano la loro libertà e il loro potere di muoversi sta 'imbrigliando' il pianeta e le sue arterie"⁸². Per argomentare la sua tesi, Adams invita i lettori ad un semplice esercizio di immaginazione.

Si immagini che la scienza abbia inventato qualcosa di simile a un motore pulito in moto perpetuo, e che per giunta si sia riusciti a sviluppare un definitivo sistema integrato di trasporto intelligente - un sistema di controllo del traffico computerizzato che massimizzi la capacità delle strade, delle ferrovie e degli aeroporti. Inoltre, si immagini un mondo in cui tutti possano permettersi un computer e l'accesso a internet sia talmente economico da non essere neppure fatturato; che la mobilità virtuale del tele-lavoro sia promossa come una parte importante della soluzione ai problemi di troppa mobilità fisica⁸³.

⁸¹ P.L. Crosta, *Politiche. Quale conoscenza per l'azione territoriale*, Angeli, Milano, 1998

⁸² J. Adams, "Hypermobility" in *Prospect*, London, marzo 2000; si noti come il verbo inglese 'fouling' significa al tempo stesso 'sporcare', e 'fare un fallo contro qlcn.'.

⁸³ *Ivi*, tradotto dalla versione inglese.

Un limite che però la tecnologia non può rimuovere è il numero di ore al giorno. E se diffondiamo noi stessi su distanze più lunghe, di conseguenza dovremmo anche 'assottigliarci'. Se spendiamo più tempo nell'interazione con altri che stanno lontano, avremo meno tempo da spendere con chi è più vicino a casa nostra. Ora, i vantaggi delle nostre società industrializzate su quelle tradizionali, 'ipomobili', sono ampiamente pubblicizzati; ma gli svantaggi che si avrebbero in senso opposto, da società 'ipermobili', ricevono molta meno attenzione. Eppure si possono facilmente immaginare estrapolando le tendenze attuali. Adams sostiene che quella società sarebbe più dispersa, polarizzata, pervasa dalla criminalità, così come meno democratica. La gente sarebbe più grassa e malata, il mondo sarebbe pericoloso per chi non avesse un'auto e per di più sarebbe anonimo, meno diverso culturalmente e meno conviviale⁸⁴.

Ma accade che paradossalmente (il paradosso pare essere il postulato della mobilità), le tendenze che portano a quel mondo non incontrino la minima resistenza, ma che anzi, siano incoraggiate dai governi ad ogni latitudine. La priorità delle variabili economiche sembra assoluta. Uno degli obiettivi fondamentali delle politiche economiche come la piena occupazione, non fa mai i conti con i luoghi dove l'occupazione si crea o di perde: così se uno studio del Town and Country Planning Association riporta la perdita in 15 anni di 500 mila posti di lavoro 'urbani' e un incremento di 1 milione e 700 mila posti in insediamenti a bassa densità, il problema non esiste, né nel Regno Unito, né tanto meno in Italia. La rilocalizzazione delle attività produttive lungo le grandi arterie del trasporto (siano esse regionali o mondiali), con l'automatica generazione di nuovo traffico è assunto come un fenomeno naturale e inevitabile. E il fenomeno è simile per i sempre nuovi insediamenti residenziali "a pochi minuti di autostrada dal centro città", come recitano gli annunci dei costruttori. E diventa naturale e inevitabile risolvere il problema del nuovo traffico con la solita ricetta di nuove infrastrutture ('terze' o 'quarte' corsie sulle tangenziali, bretelle, raccordi, corridoi, nuovi aeroporti, ponti avveniristici...).

Ecco perché sostengo, insieme ad Adams e a molte altre voci prima di lui, che le politiche sono illusorie se non affrontano il problema culturale, prima che politico, di continuare a considerare la mobilità un bene in sé e non invece una variabile che può assumere valori *critici*... "È possibile avere troppo di una cosa buona?" Questa domanda, ricorda Adams, non è stata considerata seriamente dagli storici dei trasporti, né dai pianificatori e dagli attori delle politiche pubbliche con prospettive capaci di futuro. "A sollevare semplicemente la domanda si corre il rischio di essere tacciati come nemici della libertà e della scelta".

A questo punto verrebbe da parafrasare Adams, affermando che la mobilità andrebbe intesa come una torta alla panna, se se ne mangia troppa si può morire di indigestione.

⁸⁴ L'insostenibilità sociale di un ipotetico motore pulito è stata evidenziata da altri autori, fondando le loro tesi sui limiti non superabili delle risorse di spazio e di tempo.

3.2. Se l'ingorgo è mentale

"No rational concert promoter would decide how big to build a stadium based on the number of people who would come to see the Grateful Dead if the tickets were free. But that is often how transportation planners decide highway capacity: they estimate how many trips would be made on an unpriced facility, then try to build a facility big enough to accommodate that number of trips"⁸⁵.

Non solo le politiche si rivelano illusorie se non si affronta il problema dell'*ipermobilità*, lo sono ancor prima se si fermano a rincorrere la domanda applicando l'unico principio della teoria dei flussi. A detta di Tocci, non è solo l'immaginario dell'automobilista ad essere limitato al teorema di Bernoulli, ma anche tante cattedre di ingegneria dei trasporti.

Perfino nelle aule delle università, tranne poche e meritorie eccezioni, la ricerca scientifica sui problemi della mobilità è in forte ritardo e segue pedissequamente metodologie stantie⁸⁶.

E, come ricordato prima, sono illusorie le metodologie che tendono a tenere separati la pianificazione dei trasporti e quella degli usi del suolo. Quando le culture tecniche e politiche mancano di riconoscere il forte legame che esiste tra i due aspetti di un unico problema, l'ingorgo, in termini di spazio e di tempo rubati è inevitabile. In Italia esistono, dipartimenti di ricerca non solo separati, ma in regime di reciproca indifferenza, se non addirittura in posizione di aperto scontro. Quando le demarcazioni sono forti, i risultati sono spesso processi di piano che non rendono evidenti le conseguenze che si avrebbero dalle scelte compiute. Le posizioni in favore della bassa densità tendono a prevalere, anche in ottemperanza al vecchio "equivoco delle zone omogenee", come lo definisce Salzano⁸⁷, che ha trasformato lo "strumento di verifica dell'applicazione degli standard urbanistici" in tecnica di progettazione, facendo regnare criteri di rigida mono-funzionalità in gran parte dei piani approvati negli ultimi trent'anni.

Non da ultimo viene poi l'enorme deficit di partecipazione che riguarda tutti i processi di piano relativi alla mobilità. Solo recentemente l'innovazione introdotta dalle pratiche di Agenda 21 Locale ha contribuito a scalfire sia la settorialità degli approcci, sia quel deficit di partecipazione, anche se ancora è una partecipazione guidata dall'alto, con l'unico obiettivo più o meno dichiarato di risolvere i problemi di efficacia e decisionalità⁸⁸. Altrove, regnano ancora i *piani della viabilità*, prodotti quasi ermetici ad ogni comprensione non tecnica, fatti da professionisti sulla base di indirizzi programmatici definiti dalle amministrazioni comunali, e poi ratificati perché la discussione pubblica è sterile quando non definisce gli obiettivi a monte. Il settore della mobilità investe in media un decimo della vita di ognuno, eppure, oltre ad avere una diffusa inconsapevolezza del problema traffico, non veniamo neppure coinvolti nella formulazione delle scelte, neppure quelle a scala locale.

⁸⁵ T. Moore e P. Thorsnes, "Transportation/Land Use Connection", in *Planning Advisory Service Report*, n. 448/449, American Planning Association, 1994, p. 57

⁸⁶ W. Tocci, *op. cit.*, p. 149

⁸⁷ E. Salzano, *Fondamenti di urbanistica*, Laterza, Bari, 2002, p. 140

⁸⁸ P. Fareri, "Innovazione urbana a Milano: politiche, società ed esperti", *Urbanistica*, n. 123, 2004, pp. 22-25

Tuttavia, il punto che più di tutti vorrei mettere in evidenza qui è un altro. E per farlo tento di ricorrere anch'io ad un esercizio di immaginazione. Supponiamo lungimiranti e previdenti le culture e le conoscenze sia tecniche che politiche, immaginandole attente, preoccupate e attive per far fronte alle tendenze fuori controllo del sistema dei trasporti; ipotizziamo altresì una ritrovata unione e integrazione di conoscenze e pratiche tra governo della mobilità e degli usi del suolo; immaginiamo poi una radicale innovazione degli approcci e delle soluzioni ai problemi, sulla base di una maturata consapevolezza verso i bisogni di accessibilità, invece che di mobilità come più volte indicato dai più recenti studi internazionali⁸⁹; prefiguriamo infine uno scenario in cui la politica riesca a rimanere sufficientemente autonoma dai condizionamenti dei solidi interessi economici che guidano i processi di infrastrutturazione e rilocalizzazione... un volta immaginato questo mondo, chiediamoci se in quel mondo:

- sarebbe superato quello che ho definito il "paradigma dell'automobile"?
- e quali sarebbero gli strumenti adottati per intaccarlo?
- sarebbe colmato il divario oggi esistente nel senso comune tra consapevolezza dei problemi e delle risposte possibili?
- sarebbe inclusa nell'agenda politica la volontà di costruire ambienti di vita universalmente più puliti, più sicuri, più sani, più conviviali, più belli, più democratici, più sostenibili sia ecologicamente che socialmente e dove si conoscano i propri vicini e dove i bambini possano giocare per le strade?
- e ammettendo che quella volontà esista, sarebbe riconosciuto dal senso comune e nell'immaginario collettivo il fatto che per arrivarci è necessario arrestare le tendenze al consumo illimitato di energia, di spazio e di velocità?
- sarebbe riconosciuto il diritto a scegliere una tecnologia di mobilità più lenta e autoprodotta sia dal punto di vista energetico che delle capacità psichiche e fisiche di ognuno?
- sarebbero adottate misure in grado di contrastare quelle tendenze se persiste l'inconsapevolezza verso le conseguenze dell'*ipermobilità*?
- sarebbe riconosciuto il diritto allo spazio, nelle città così come nelle aree non (ancora) urbanizzate, cioè si fermerebbe la produzione di automobili in modo da non occupare più spazio vitale nelle città così come fuori?
- sarebbe riconquistato il tempo rubato, riconquistando velocità più lente, ma in grado di riavvicinare le relazioni con gli altri e con l'ambiente intorno?
- sarebbe considerato meno inevitabile l'uso privato dell'automobile per gli spostamenti quotidiani?
- sarebbe smorzato quel desiderio prometeico di fuga solitaria, lasciando tutti alle spalle... quel desiderio "dotato di una potenza che nel superarsi azzera gli altri e se stessa"?

Senza andare tanto in là con le pretese di regolare le sorti del mondo, quello che mi chiedo alla base di tutte queste domande retoriche, è tuttavia qualcosa di più specifico: al fine che si verifichi quel cambiamento di paradigma necessario (se si condivide l'ipotesi iniziale ovviamente) sono sufficienti gli strumenti presenti nel dominio della razionalità e dell'azione politica e amministrativa?

Non sono necessarie *anche* sollecitazioni che vengono dalle pratiche sociali e che agiscono non tanto sugli effetti di una determinata azione razionale (quindi frutto di decisione), ma sui quadri di significato che collettivamente vengono costruiti per dare senso alla realtà? E che agiscono su quei quadri di significato con l'azione

⁸⁹ OECD, *op. cit.*, 1997, p. 11

quotidiana, che, per il solo fatto di essere agita, è prodotta, validata e messa in circolazione all'interno di quei quadri, e rappresenta già un elemento di rottura con processi considerati inevitabili e del tutto normali.

Ancora più concretamente mi chiedo perché mai ogni giorno migliaia di persone scelgano la bici come mezzo di trasporto, nonostante sia estremamente pericoloso e venga usata da una piccola minoranza? Che cosa significa una scelta che il sistema sociale scoraggia tanto nella sua organizzazione spaziale quanto nei suoi modelli culturali? È forse una forma di opposizione sociale, di diserzione da sistemi considerati degradanti o ha altre connotazioni meno 'politiche'?

Tuttavia la portata di queste domande è più grande dell'investimento previsto per questo ridotto lavoro di ricerca, e perciò non può trovare respiro qui. L'ambito in questo caso è più ristretto. Ci domandiamo quale sia il significato di una pratica ancor meno comune scelta da una piccola parte di coloro che compiono già una pratica poco comune. E ci domandiamo quale sia la relazione tra le due scelte e con l'insieme delle scelte fatte nell'ambito della mobilità. Questa è stata la ragione che ha dato lo stimolo a questa ricerca altrimenti inspiegabile all'interno delle forme di conoscenza proprie del planning urbano e territoriale. Questo è ciò che mi ha spinto maggiormente a calarmi nell'esperienza diretta della pratica di Critical Mass.

3.3. L'importanza della dimensione politica e di quella simbolica

Ancora un'ultima sollecitazione prima di dare inizio alla rappresentazione dell'oggetto centrale di questo lavoro. Essa viene dalle conclusioni al progetto di ricerca avviato dalla Commissione Europea per promuovere l'uso della bicicletta e gli spostamenti pedonali in sostituzione dei brevi spostamenti ora realizzati in auto⁹⁰. La ricerca, a cui accennavo nel primo capitolo, afferma come non sia chiaro se siano le politiche o il numero di ciclisti e di pedoni a spingere per migliori condizioni di ciclabilità e di pedonalità. I casi studio presi come oggetto della ricerca infatti indicano relazioni non dirette.

Il risultato fa riflettere e si aggiunge ad un altro stimolo avuto dalla lettura delle fonti su Critical Mass. In uno dei contributi scritto da un partecipante con una chiara formazione in planning urbano, si faceva riferimento ad un articolo scritto da uno "stimatissimo professore" di urbanistica e governo della mobilità dell'Università di Berkeley in una rivista specializzata di trasporti. Il professor Martin Wachs sostiene in quell'articolo⁹¹ che progressi nelle politiche di mobilità non si danno per effetto di avanzamenti teorici delle conoscenze del planning o per l'evidenza di dimostrazioni scientifiche basate su analisi costi/benefici:

In a democracy there is simply no reason to adopt major changes in policy as a result of scholarly studies or technical findings⁹².

Questa affermazione solleva molte riflessioni sulla pianificazione, sui suoi fini, sugli usi che se ne fa, sulle forme di conoscenza che adopera e soprattutto sulla validità etica della sua azione. Ma non mi inoltrerò certo in questo campo all'interno di questa tesi.

⁹⁰ ADONIS, *op. cit.*, 1998; il documento fa parte del quarto Framework Programme, finanziato da EU - DG VII Transport RTD Programme, Urban Sector. I casi studio presi come oggetto della ricerca sono stati città come Amsterdam, Bruxelles, Copenhagen e Barcellona, oltre ad altre località Olanda, Belgio, Danimarca, Svizzera e Spagna.

⁹¹ M. Wachs, "Creating Political Pressure for Cycling", *Transportation Quarterly*, vol. 52 n. 1, 1998, pp. 6-8

⁹² *Ivi*, p. 8

I due spunti per la riflessione sono tuttavia utili da tener in conto durante la lettura dei prossimi capitoli, soprattutto se teniamo in conto la sollecitazione di Franco La Cecla:

Non si può parlare di alternativa nel campo dei trasporti se non si parla di cambiamenti su altri piani: quelli, appunto, dell'immagine, e dell'immaginario connesso all'automobile⁹³.

⁹³ F. La Cecla, *op. cit.*, p. 11

4. *Critical Mass: una pratica sociale spiazzante*

4.1. Origini di un concetto diventato movimento urbano

Partiamo innanzitutto dal nome: *Critical Mass*, massa critica. Il nome evoca concetti che si riferiscono alla fisica o ad altre scienze "esatte". Viene usato in particolare nel processo di fissione nucleare per riferirsi alla quantità minima di massa radioattiva necessaria a innescare e mantenere una reazione a catena.

Più comunemente, ci si riferisce al concetto generale di massa critica. Che può essere definito come *la quantità minima (di qualcosa o di una certa variabile) necessaria per dare inizio o per mantenere in vita un fenomeno*. Questo può essere un'impresa, un bene pubblico, un movimento. Un valore di *soglia* dunque, un concetto matematico, ma che è facilmente percepito dal senso comune. Si ricorre a questo concetto per indicare il raggiungimento o la perdita di una condizione che permette al fenomeno di esistere: "l'investimento consentirà all'impresa di raggiungere una massa critica adeguata a competere sul mercato..." oppure "...la società soffre di malanni prossimi a raggiungere una massa critica inquietante"⁹⁴. Senza quella massa critica il fenomeno non esiste, o non può esistere, perché non ci sono le condizioni minime perché possa esistere.

Il *traffico ciclistico* sulle strade di una città, normalmente intese per lo scorrimento di veicoli a motore, è il fenomeno di cui si occupa questo studio.

La *non-esistenza*, reale o percepita, è la sua condizione. Una condizione resa palese dal fatto che se si vuole avere stime ufficiali sugli spostamenti che in Italia avvengono in bicicletta, l'Istat è in grado di fornirle solo per gli spostamenti sistematici per studio o per lavoro e solo a cominciare dal 1993. Fino a quell'anno, chi si spostava in bicicletta veniva incluso nelle misurazioni della categoria "veicoli a due ruote", ignorando così tutte le considerazioni ecologiche, sociologiche ed economiche che rendono quello a pedali un mezzo di trasporto profondamente diverso rispetto ai suoi cugini motorizzati. Per avere dati specifici, ma con poca significatività statistica, bisogna ricorrere alle stime delle associazioni che promuovono la mobilità ciclistica come Fiab e Ciclobby.

Gli unici dati ufficiali di cui possiamo avvalerci sono quelli già riportati nel primo capitolo. Quei dati evidenziano una tendenza sempre crescente all'uso dell'automobile in città, con quote sempre minori di spostamenti realizzati a piedi o in bicicletta. Questo è un dato che si può riscontrare in quasi tutti gli studi sulla mobilità urbana, a qualunque latitudine (con poche eccezioni⁹⁵) e allo stesso modo per cittadine di provincia come per grandi metropoli.

Sono state le conseguenze di questa tendenza, già descritte nel secondo capitolo, e soprattutto quella della perdita del significato della strada come luogo di relazione, ad aver spinto alcuni ciclisti a ricorrere al concetto di *Critical Mass* per rivendicare l'esistenza di **altri modi d'uso della strada**, di mobilità e non solo.

"In città le bici sono state espulse sia sul piano pratico che dell'immaginario". È questa infatti una frase che si trova in molte delle pubblicazioni, dei siti internet, dei volantini che orbitano intorno alle pratiche di un movimento urbano nato negli anni '90 e approdato in Italia nel 2002.

⁹⁴ A. Ronchey, "Ritardi cronici e politica degli annunci", *Il Corriere della sera*, 21.6.2004.

⁹⁵ Come già visto, nei paesi del Nord Europa, le percentuali di mobilità ciclabile e pedonale sono notevolmente più alte, intorno al 20%, nonostante le avverse condizioni climatiche; anche in Italia sono presenti brillanti eccezioni.

L'idea centrale che dà origine al movimento è la rivendicazione del fatto che anche le bici sono parte del traffico, anche se dal traffico automobilistico, e dalla coscienza degli automobilisti, sono state espulse.

A San Francisco al tempo in cui il movimento è nato, nel 1992, la loro invisibilità era assoluta anche nelle menti dei pianificatori urbani: tutti i cartelli stradali, pagati da tutti i cittadini, erano unicamente rivolti agli automobilisti; i semafori, i sistemi di piste ciclabili, i valichi sui ponti, i posteggi: tutto era stato pensato essenzialmente per le automobili e le bici rientravano sempre nelle "varie ed eventuali" dei progettisti.

L'inaugurazione del ponte sulla baia di San Francisco, l'asse viario fondamentale che collega la penisola propriamente urbana alla grande area metropolitana, in cui ai ciclisti era stato vietato il transito, diede origine nel settembre di quell'anno alla prima "massa critica". I ciclisti si organizzarono autonomamente e decisero di passare ugualmente. Iniziavano a rendere esplicito in questo modo il concetto di Critical Mass applicato alla mobilità urbana: percorrere la strada in un numero tale di biciclette in grado di occupare tutta la carreggiata, riportando la velocità di percorrenza ai limiti della pedalata.

In realtà alla mobilità urbana era già familiare il concetto di massa critica, operato proprio dalle automobili: la loro densità, così come la loro velocità potenziale, avevano raggiunto presto una massa critica sufficiente a modificare la geografia della strada urbana⁹⁶. Come osserva Marco D'Eramo, la strada dopo l'avvento dell'automobile "è diventata un'astrazione"⁹⁷. Nell'immaginario collettivo la strada è semplificata nei suoi significati semantici, riducendosi a *spazio* attraverso cui muoversi - senza intoppi e il più velocemente possibile - e non più *luogo* per essere vissuto, in maniera libera da funzionalismi o da usi preordinati; l'automobile ha trasformato il senso della strada urbana in un canale per il flusso di veicoli, con il solo scopo di essere funzionale a qualcos'altro, per lo spostamento "produttivo". Tutta una tradizione di studi urbani che si rifà a Kevin Lynch e all'immagine della città⁹⁸ ha indagato quelle trasformazioni, ma su questo tornerò più avanti. Qui mi interessa riprendere il concetto di massa critica, già "vissuto" dalla strada: una differenza fondamentale consiste però nell'intenzionalità collettiva che caratterizza Critical Mass come movimento urbano, con valori, culture di appartenenza e visioni di futuro che analizzerò nei prossimi paragrafi. Per il momento torniamo alla nascita di questo fenomeno.

Il movimento urbano appena nato e che di lì a poco si sarebbe diffuso in molte altre città del mondo, si cominciò a chiamare col nome "Critical Mass" a partire dalla suggestione che colpì i suoi primi ispiratori, provocata da uno studio sulla mobilità delle bici nelle città cinesi⁹⁹. In assenza di regole stradali e diritti di precedenza, era stato notato che i ciclisti erano in grado di passare un incrocio trafficato solo quando il loro numero raggiungeva una soglia minima, una "massa critica" appunto, in grado di fermare il flusso di camion e automobili.

⁹⁶ J. Whitelegg, *Critical Mass: Transport, Environment and Equity in the 21st Century*, Pluto Press, London, 1996

⁹⁷ M. D'Eramo, *op. cit.*

⁹⁸ Si veda K. Lynch, *L'immagine della città*, Marsilio, Padova, 1964; D. Appleyard, J.R. Myer, K. Lynch, *The view from the road*, MIT Press, 1965; D. Appleyard, *Liveable Streets*, University of California Press, Berkeley, 1982

⁹⁹ Lo studio citato è inserito in un film documentario sulla tradizione del radicalismo politico in bicicletta: T. White, *The Return of the Scorcher*, Usa, produzione cinematografica indipendente, 1992, 30 min.

La non-esistenza sia dal punto di vista pratico, sia nell'immaginario associato comunemente alla strada, al traffico e al modo di muoversi in città, veniva così messa in discussione. E tutto senza "nessuna linea politica, nessun portavoce, nessun comitato dirigente, nessun vincolo militante, nessun servizio d'ordine, nessun gruppo organizzato: solo un metodo"¹⁰⁰. Infatti, da allora, il fenomeno si è sviluppato con una modalità che non è sostanzialmente mutata:

- un appuntamento a **cadenza** fissa, ad esempio una volta al mese o alla settimana (in genere l'ultimo venerdì del mese è l'appuntamento più frequente in tutto il mondo);
- un'ora e un **luogo** concordati che rimangono costanti nel tempo, in modo da costituire una consuetudine (in genere l'ora è quella di punta perché l'evento abbia il maggior impatto sul traffico e il luogo è vicino al centro, abbastanza ampio perché possa accogliere una folla numerosa);
- i **percorsi** invece cambiano di volta in volta decisi da chi si trova in testa al gruppo, facili perché possano essere percorsi da tutti, ma sempre diversi perché ogni appuntamento susciti un interesse nuovo;
- anche il punto di **arrivo** viene scelto di volta in volta col passaparola, in un luogo che permetta ai partecipanti di socializzare, comunicare e stringere amicizie.

Con questa semplice modalità facilmente diffondibile attraverso il passaparola e soprattutto attraverso internet, Critical Mass ha raggiunto città in tutti i continenti. Il sito www.critical-mass.org ne censisce 392, in un conteggio che include sia megalopoli come Londra o Mumbai, che piccole città di provincia come Andria o Vigevano.

Asia	22
Australia	19
Africa	1
Europa	137
Nordamerica	205
Sudamerica	8
Totale	392

Solo in Italia se ne contano 45, sia al Nord che al Sud, isole comprese¹⁰¹. La prima ebbe luogo a Milano, a febbraio del 2002 e riuniva solo 18 ciclisti. Da allora, dopo i primi aggiustamenti, si ripete con frequenza settimanale, tutti i giovedì alle 21.30 e conta dalle poche decine di partecipanti dei giorni invernali e piovosi alle molte centinaia delle serate estive. L'appuntamento serale favorisce qui la dimensione ludica e aggregativa che peraltro costituisce uno dei connotati di successo del fenomeno, così come descritto nei prossimi paragrafi.

4.2. Un tentativo di definizione

Dopo avere illustrato la genesi e le modalità con cui opera Critical Mass, passiamo ora allo scopo di questo capitolo, che è quello di tentarne una definizione che possa essere utile alla finalità dello studio, che è quella di indagare gli esiti del fenomeno sulla città. Si tratta di *tentare una definizione* perché il movimento non è affatto omogeneo e i suoi membri hanno idee e obiettivi differenti. Una definizione è ardua perché la realizzazione di specifici cambiamenti non è il suo obiettivo. Come vedremo più avanti i partecipanti, o almeno gli ispiratori, condividono una mentalità

¹⁰⁰ G. Predielis (pseudonimo), "La città reinventata", in C. Carlsson (a cura di), *Critical Mass. L'uso sovversivo della bicicletta*, Feltrinelli, Milano, 2003 (orig. 2002), p. 38

¹⁰¹ Gli appuntamenti, così come le segnalazioni e i canali per mantenere attiva una rete di scambio tra le varie presenze, sono raccolti nel sito italiano di Critical Mass www.inventati.org/criticalmass

situazionista¹⁰² che attua esplicitamente una critica sociale de-strutturata e a-ideologica, dove per ideologia si intende un sistema rigido e compiuto in tutte le sue parti. Con queste premesse la ricerca di una definizione che parta dalle rappresentazioni che i partecipanti fanno di se stessi è un *non-senso* in quanto esplicitamente rifiutata a priori. Il libro che raccoglie le lotte dei ciclisti urbani in Italia infatti avverte:

Ciascun partecipante può essere lì per un qualsiasi motivo: dalla semplice voglia di stare insieme, a una rivendicazione di maggiore spazio per le piste ciclabili, fino alla richiesta definitiva di abolizione delle auto dai centri urbani. Qualunque sia il motivo, il ciclista, sempre in lotta con l'equilibrio precario di due ruote e con l'arroganza dei motorizzati, finalmente torna a farsi vedere e rivendica, se non altro, la sua esistenza, in massa¹⁰³

Ma non possiamo esimerci dal compito di rappresentare ciò che può essere osservato in questo fenomeno. Possono allora venirci in aiuto alcune categorie delle scienze sociali annunciate nella seconda parte del titolo del presente capitolo che recita: una *pratica sociale spiazzante*. Definiamone quindi i termini.

È una *pratica*, nel senso che agisce, ed è *sociale*, perché è agita da un insieme di persone che in qualche modo sono mosse da un'intenzionalità comune, se non altro per il fatto di essere agita insieme ad altri.

La definizione di "*pratica sociale*" comporta però un valore aggiunto rispetto ai due termini presi singolarmente, perché rimanda a un processo di *apprendimento sociale* così come viene definito nella tradizione del pragmatismo di Dewey. Facendo riferimento alla rappresentazione che ne dà Friedmann infatti

"[L]'apprendimento sociale [...] comincia e finisce con l'azione, e cioè con un'attività mirata. Si tratta di un processo complesso e temporalizzato, che implica, oltre all'azione stessa (che rompe nel flusso degli eventi in corso per cambiare la realtà), *strategia e tattica politica* (che ci dicono come vincere una resistenza), *teorie della realtà* (che ci dicono a cosa il mondo assomiglia), *valori* che ispirano e dirigono l'azione. Presi assieme, questi quattro elementi costituiscono una forma di *pratica sociale*"¹⁰⁴.

In questa visione, pratica e apprendimento si alimentano a vicenda in un processo di cambiamento della realtà che è circolare, così che uno rimanda necessariamente all'altro e che non segue il modello lineare fondato sull'analisi e la decisione.

È *spiazzante* perché, oltre che sul lato pratico, agisce sull'immaginario creando un'immagine, quella della strada "trafficata" di biciclette, che non siamo abituati a vedere sullo sfondo reale della città, quello che vivono tutti, ognuno con la propria percezione. Un'immagine *che spiazza*, appunto, la comune quotidiana percezione della strada e della città.

Tracerò nei paragrafi che seguono un percorso che associa l'azione spiazzante di Critical Mass a ciascuno degli elementi che secondo Friedmann costituiscono un forma di pratica sociale:

- la bicicletta come *azione* stessa oltre che come *mezzo* dell'azione
- il concetto di massa critica come *strategia e tattica politica*

¹⁰² Il riferimento è a Guy Debord e all'Internazionale Situazionista. Vedi G. Debord, / *commentari sulla società dello spettacolo*, Einaudi, Torino, 1990

¹⁰³ Elsinki (pseudonimo), *op. cit.*, pp. 21-22

¹⁰⁴ J. Friedmann, *op. cit.*, 1993, p. 241

- la critica all'automobile come *teoria della realtà*
- una mobilità e una città conviviale come *valore*

Essendo legati in maniera circolare, *apprendimento sociale* e *pratica sociale* non hanno un punto di partenza, un elemento che viene prima di un altro in una logica casuale e generativa. Pratica e apprendimento si costituiscono come processi correlati, in cui l'uno "implica necessariamente l'altro"¹⁰⁵. Friedmann rappresenta

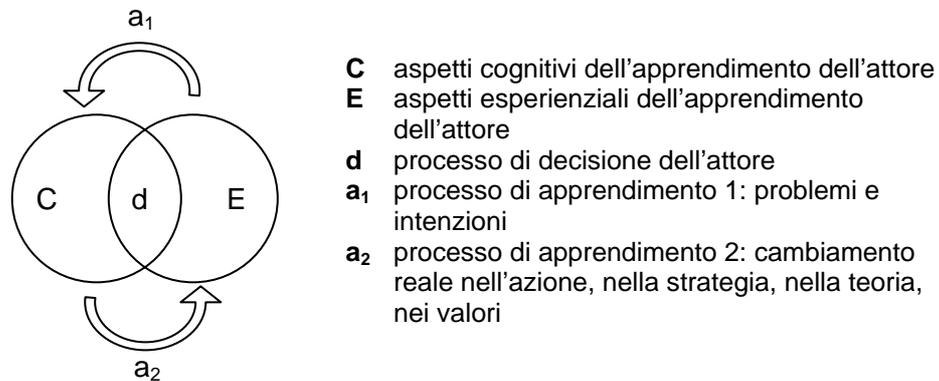


Figura 8 - Un modello semplice di pratica e apprendimento sociale secondo Friedmann questo processo con uno schema che mi sembra utile riprendere:

Anche nell'esperienza di Critical Mass vedremo che gli elementi si mescolano e si alimentano a vicenda. Partirò da teorie sulla realtà per passare all'analisi dell'azione, poi le strategie e infine i valori, ma ciò non presuppone un ordine prestabilito nella formazione del fenomeno.

L'esposizione dei paragrafi che seguono è fondata:

- sulla poca letteratura formale esistente sul fenomeno¹⁰⁶;
- sull'enorme mole di fonti informali in forma di documenti autoprodotti, volantini, siti internet, liste e-mail, oggetti multimediali¹⁰⁷;
- sulla raccolta di interviste e conversazioni informali¹⁰⁸;
- sulla pratica personale di osservazione.

4.3. La critica all'automobile

Ciò che sembra accomunare tutte le fonti è una netta critica all'automobile, ai suoi costi interni ed esterni, alle sue responsabilità, all'intero modello di sviluppo socioeconomico che si fonda su quel prodotto e sull'immaginario simbolico che esso veicola. All'automobile si imputa non solo la crisi del sistema di mobilità contemporanea, ma anche la crisi della città stessa, non solo della sua dimensione

¹⁰⁵ *Ibidem*

¹⁰⁶ Si veda bibliografia: C. Carlsson, 2002; PSYCHOattiva DreaMTeam, 2003; Elsinki (pseudonimo); M. D'Eramo, 2003.

¹⁰⁷ La lista è lunga: i due maggiori riferimenti sono stati www.critical-mass.org (con numerosi link ai tantissimi siti di Critical Mass sparsi per il mondo) e www.inventati.org/criticalmass/ (il sito che raccoglie le esperienze italiane di Critical Mass); inoltre www.tmcrew.org/eco/bike.

¹⁰⁸ Si veda capitolo 5 e appendice 2.

sociale ma della sua stessa ragione di esistere "come macchina spazio-temporale che riduce le distanze per aumentare le relazioni umane" già ricordata da Tocci¹⁰⁹.

È una critica che si trova in ogni documento e in molte conversazioni intorno al fenomeno di Critical Mass; una presa di coscienza che in qualche caso dà il via alla creazione di stili di vita completamente nuovi, svincolati dalla "dipendenza alla quale l'automobile ci ha ridotto"; in altri casi è invece una consapevolezza dei danni che direttamente o indirettamente il sistema-auto provoca e vorrebbe solo limitarli a dimensioni accettabili; c'è chi ha già la visione di un'alternativa possibile, c'è chi la sta ancora cercando; chi è cosciente di tutte le implicazioni della sua critica e infatti la considera "rivoluzionaria", chi invece vorrebbe solo avere un traffico più sostenibile, con più diritti per gli altri utenti della strada e un ambiente urbano a dimensione più umana, in un'ottica "riformista".

È una critica che presenta sempre questi due poli, e che si articola con contenuti diversi a seconda del punto di vista. Nel primo caso è una critica al modello di civiltà fondato sull'automobile e quindi si estende ai temi dell'energia, della distribuzione delle risorse, della democrazia, e arriva fino alle questioni della pace e della guerra. Nel secondo caso è una critica ai costi generati dall'auto-dipendenza, quindi sta quasi tutta dentro al sistema dei trasporti, e lotta per una sua riforma, anche radicale, ma che non mette in discussione la distribuzione del potere nella società su cui esso è basato.

È una critica che, in entrambe le accezioni, non a caso prende forma negli Stati Uniti, dove l'intero modello urbanistico e territoriale è stato fondato sull'automobile, con un'ideologia forgiata sui miti del modello suburbano - *l'american way of life* - e con un intero modello culturale basato sul primato della dimensione privata innescato dall'automobile. Ma a ben vedere quella che si ritrova in Critical Mass e che sembra un improvviso fiorire negli anni '90, è solo la punta ora affiorante di una critica all'automobile che ha radici meno recenti e geograficamente più prossime a noi. Infatti, fin dagli anni '60, sembra esistere una corrente profonda di un movimento culturale che intende trasformare radicalmente l'ambiente nelle metropoli occidentali e che va ben oltre la critica alle automobili.

L'esperienza dei provos olandesi negli anni '60

Un segnale di forte discussione del presunto progresso rappresentato dall'automobile si ebbe da un gruppo di giovani olandesi che, ancor prima delle contestazioni studentesche innescate sulla costa del Pacifico, diedero vita a un'esperienza poco ricordata ma decisiva per il futuro di una città come Amsterdam. Né partito né movimento, si facevano chiamare '*provos*', da "provocatori": era infatti la provocazione di "cortocircuiti dentro la società" l'elemento che caratterizzava le loro azioni e i loro riti che andavano contro i feticci della fiorente società consumistica proponendo al tempo stesso "un nuovo stile di vita anti-autoritario ed ecologico (anche se in quegli anni la parola non esisteva ancora)"¹¹⁰.

Il gruppo era costituito da pochi agitatori socio-culturali, stravaganti e gioiosi, che riuscivano con la loro immaginazione a suscitare simpatie e complicità inaspettate in grado di coinvolgere masse di migliaia di persone. La loro azione avveniva in forma di *happening* nel cuore della città che davano vita a fantasiose pratiche di disobbedienza civile e di burla nei confronti dei media, della monarchia, dell'istituzione familiare, del lavoro in fabbrica e di quelli che avevano identificato come i simboli della civiltà industriale: tabacco e automobili.

¹⁰⁹ Si veda paragrafo 2.1.

¹¹⁰ M. Guarnaccia, *op. cit.*, p. 7

Analogamente alla dipendenza mercificata e distruttiva dell'industria delle sigarette, i *provos* indicavano nell'automobile una dipendenza ancora più dannosa, non solo per la salute dell'individuo e per la sua libertà, ma per la salute e la libertà della città stessa. L'automobile veniva considerata "un mezzo di trasporto socialmente irresponsabile e irragionevolmente legale" e gli automobilisti come

"consumatori idrocarburo-dipendenti coccolati dagli spacciatori di petrolio, le compagnie petrolifere, che creano e modellano governi, stili di vita, spazi urbani e paesaggi geografici in conformità ai loro bisogni. Le compagnie petrolifere e gli idrocarburo-dipendenti sono impegnati a creare un mondo in cui andare al lavoro, a scuola, a far la spesa o a divertirsi senza poggiare il culo su un'auto e senza versare un obolo all'industria diventerà impossibile"¹¹¹

Già quaranta anni fa l'automobile veniva dunque legata a questioni ben più grandi della mobilità urbana, prestandosi come elemento catalizzatore di una critica sociale di ampia portata, che, dall'attenzione all'urbanistica e alla sociologia, ha elaborato una filosofia libertaria codificata nei cosiddetti "Piani Bianchi". Il più famoso di questi è il "Piano delle Biciclette Bianche" che i *provos* lanciarono nel luglio del 1965 per denunciare e proporre soluzioni definitive al "traffico terrorista di una minoranza motorizzata"¹¹².

Il piano prevedeva "il divieto delle auto dal centro città per sostituirle con biciclette, fornite gratuitamente dal comune, dipinte di bianco e senza lucchetti per assicurarne la costante disponibilità al pubblico". Il piano avrebbe consentito alla città grandi economie (in spese sanitarie, in manutenzione delle strade, in minore esigenza di vigili urbani e apparato di controllo). I *provos* decisero di fornire loro stessi le prime cinquanta biciclette bianche, che furono subito confiscate dalla polizia con l'accusa di «incoraggiamento al furto». La risposta dei *provos* fu di rubarle effettivamente alla polizia. La repressione della polizia, messa così in ridicolo, contribuì a rendere più popolari i *provos* che alla fine furono eletti nel consiglio comunale di Amsterdam, facendo sì che il centro venisse progressivamente chiuso alle auto private e dando il via ad un corso di politiche pubbliche che avrebbero reso la città una delle più vivibili metropoli occidentali.

¹¹¹ *Ivi*, p. 58

¹¹² Sebbene fossero ancora una minoranza, le automobili ad Amsterdam all'inizio degli anni '60 generavano "un traffico altrettanto caotico di Roma, e i lungocanali erano congestionati, intasati, da migliaia di automobili che cercavano di progredire alla folle velocità di un metro l'ora". In M. D'Eramo, *op. cit.*, p. 94

Piano delle Biciclette Bianche

Nonostante abbiamo un Borgomastro datoci da Dio, migliaia di funzionari scientifici, più Capitale, più "Bene Comune" e più "Democrazia" che mai, dobbiamo constatare:

- che tonnellate di gas velenosi vengono prodotti e diffusi in uno spazio vitale di quasi un milione di abitanti
- che strade e marciapiedi spariscono sotto "scatole ostenta status"
- che centinaia di morti e migliaia di feriti vengono sacrificati alla trascuratezza di una minoranza di automobilisti
- che una città unica ha ricevuto e continua a ricevere danni irreparabili.

È quindi assolutamente necessario che il centro di Amsterdam venga chiuso al traffico motorizzato.

L'eliminazione del traffico migliorerà automaticamente la frequenza del trasporto pubblico del 40%. Mantenendo lo stesso numero di tram e di effettivi dell'azienda di trasporto si potranno risparmiare due milioni di fiorini l'anno.

Proponiamo che il comune acquisti 20.000 biciclette bianche all'anno (costo un milione di fiorini) come integrazione al trasporto pubblico.

Queste Biciclette Bianche apparterranno a tutti e a nessuno. In questo modo il problema del traffico nel centro città potrà essere risolto nel giro di qualche anno. Come primo passo per raggiungere la quota di 20.000 Biciclette Bianche l'anno, Provo offre ai volontari l'opportunità di aver le proprie bici dipinte di bianco presentandosi a mezzanotte in punto davanti alla statua del Monello dello Spui.

I taxi e i mezzi di trasporto di pubblica utilità dovranno funzionare con motori elettrici e raggiungere una velocità massima di 40 Km/h.

Gli automobilisti dovranno lasciare la propria macchina a casa e venire in città col treno o parcheggiare in appositi spazi costruiti per loro ai confini della città e prendere i mezzi di trasporto pubblici. [...]

L'AUTO A MOTORE è u mezzo di trasporto accettabile solo in zone scarsamente abitate.

Le automobili sono dei mezzi di trasporto pericolosi e totalmente inadatti per la città. Esistono mezzi migliori e tecnicamente più sofisticati per spostarsi da una città all'altra. L'auto a motore rappresenta una soluzione superata per questo tipo di utilizzo.

[...] Non c'è più tempo per tentennanti politiche e per vecchi espedienti. Ciò di cui c'è bisogno in QUESTO MOMENTO è una soluzione radicale:

BASTA COL TRAFFICO MOTORIZZATO

SÌ ALLE BICICLETTE BIANCHE

Tabella 3 - Il piano presentato al comune di Amsterdam nell'agosto del 1965.

La critica anti-automobilistica è indubbiamente segnata dagli stimoli delle più radicali avanguardie artistiche europee, che a cominciare dalla fine del secondo conflitto mondiale animavano le metropoli del Nord Europa e che avrebbero in seguito alimentato gli sviluppi dell'Internazionale Situazionista¹¹³ ispirando la rivolta degli studenti a Parigi nel maggio 1968. In particolare la critica deve molto alle intuizioni di Constant Nieuwenhuis, meglio conosciuto come Constant, che dopo aver abbandonato la pittura all'interno del gruppo artistico COBRA si dedicò all'indagine sui problemi abitativi, elaborando diverse teorie tra cui l'*urbanismo unitario*. Partendo dalle riflessioni sui mutamenti sociali provocati dall'automazione del

¹¹³ Sulle origini artistiche dei *provos* si veda ancora M. Guarnaccia, *op. cit.*, p. 17 e ss.

lavoro, in un documento datato 1961 e pubblicato nel 1966 su *Provo* n.9, Constant traccia una critica all'urbanistica fondata sul modello razionale, individuando nel traffico e nella riconquista dello spazio sociale della strada gli elementi cardine su cui fondare un "New Urbanism" *ante-literam*. Mi sembra importante riportare i brani più significativi¹¹⁴:

È ormai palpabile una crescente discrepanza tra gli standard applicati nella distribuzione degli spazi urbani e i reali bisogni della comunità. I progettisti e gli architetti tendono ancora a pensare negli stessi termini stabiliti da Le Corbusier nel 1933, quando parlava delle quattro funzioni della città: vivere, lavorare, traffico e svago. Quest'eccessiva semplificazione riflette più una forma di opportunismo che una capacità di osservazione e di apprezzamento di ciò che la gente oggi desidera, col risultato che la città sta rapidamente diventando un concetto obsoleto.

[...] L'ambiente sociale delle città è minacciato dalla caotica esplosione del traffico, che di per sé non è altro che il risultato ridicolo del portare alle estreme conseguenze i diritti di proprietà. Il numero delle macchine parcheggiate è sempre maggiore di quelle in movimento. L'uso dell'automobile ha perso il suo vantaggio più grande: fornire un trasporto rapido da un luogo all'altro. Il deposito di proprietà private sul suolo pubblico (altrimenti detto parcheggio) inghiotte non solo lo spazio devoluto al flusso del traffico ma divora di giorno in giorno pezzi sempre più grandi di spazio vitale.

[...] La massiccia invasione del traffico negli spazi sociali ha provocato, poco alla volta, senza che ce ne accorgessimo una violazione dei diritti umani fondamentali. Il codice della strada ha degradato l'individuo che si sposta solo con i propri mezzi naturali di locomozione al rango di "pedone", inoltre ha limitato talmente la sua libertà che ormai una automobile ha più diritti di lui. Ormai al pedone è proibito l'accesso alla maggior parte dello spazio pubblico, e se questo desidera avere dei contatti sociali deve recarsi in luoghi privati (abitazioni) o in luoghi sfruttati commercialmente (bar o sale in affitto), dove si trova più o meno prigioniero. In questo modo la città sta perdendo la sua funzione principale: quella di punto di incontro.

[...] Il processo di acculturazione ha luogo all'interno dell'ambiente sociale; se questo ambiente non esiste, non può formarsi alcun tipo di cultura. Più i contatti sono numerosi e variati, più fiorisce l'acculturazione. Chombart de Lauwe è stato il primo a sottolineare questa funzione svolta da particolari aree urbane (in particolare i quartieri più vecchi) [...] Come ha notato, il processo di formazione di cultura è più forte in quei quartieri in cui la popolazione è considerata anti-sociale e che il contatto tra differenti gruppi [...] è più intenso nei quartieri dove esiste disorganizzazione sociale.

Dato che tutti i burocrati sono innamorati dell'ordine e di una società controllata, hanno la tendenza a distruggere le aree di acculturazione.

E dopo una critica alle conseguenze sulla vita sociale dei modelli urbanistici di "città-giardino" ispirate a Ebenezer Howard, Constant afferma che "le norme utilitaristiche che vengono applicate nelle città funzionali debbono piegarsi alle norme creative", prevedendo per il futuro un modo di vivere dell'uomo "determinato dal gioco e non dal profitto", riferendosi così a un'utopia dove l'*homo faber* si trasforma in *homo ludens*¹¹⁵. Gli argomenti che Constant solleva gli fanno poi spiegare

il perché le lotte dei giovani contro le regole fossilizzate siano mirate principalmente alla riconquista dello spazio sociale per eccellenza, la strada, per ristabilire i contatti essenziali al gioco. Gli idealisti che si illudono di poter

¹¹⁴ Il testo integrale è riportato in *Ivi*, pp. 64-68

¹¹⁵ Il riferimento qui è al filosofo tedesco Huizinga, al quale faremo cenno più avanti.

stabilire questi contatti organizzando club giovanili, pubblicazioni o gite, in realtà stanno cercando di sostituire dei modelli controllati alle iniziative spontanee.

Nonostante il linguaggio e le molte condizioni di contesto socioeconomico, l'attualità di molte problematiche sollevate in questo scritto fanno riflettere sulla stasi che la cultura urbanistica ha dimostrato in quattro decenni nell'affrontare il tema della mobilità urbana in tutta la sua portata, non considerandolo mai tutt'uno con il tema dello spazio pubblico, delle relazioni sociali e della democrazia. È un'attualità di pensatori (che poi traducevano in azione le loro riflessioni attraverso l'impegno nei movimenti sociali) spesso considerati eretici alla cultura accademica perché non inseriti in confini disciplinari fissi e per questo ignorati o oscurati. È il caso di Ivan Illich, André Gorz, Colin Ward, per citare soltanto quelli che ho avuto modo di incontrare in questo breve percorso di ricerca.

Al di là delle radici teoriche, la breve esperienza dei *provos* ci interessa in questa sede perché è stata la prima pratica sociale che, attraverso nuove forme di creatività e il ricorso al fantasioso uso dei simboli, anticipava già a livello locale molti dei temi e delle modalità di azione che poi altri movimenti urbani avrebbero ripreso in seguito in nuove pratiche sociali "spiazzanti". Per ritrovarne altre però, dobbiamo arrivare fino all'inizio degli anni '90, quando la fine della guerra fredda permette di liberare energie e pratiche altrimenti connotate da rigidi steccati ideologici.

I "grilli parlanti" degli anni '70 e '80

Nei due decenni che seguirono l'esperienza dei *provos* quello che si delinea come un movimento culturale per la trasformazione radicale dell'ambiente delle metropoli risente del clima di forti contrapposizioni ideologiche che mascherano dietro ai rispettivi paraventi una comune opzione politica: la crescita economica è il dogma unico e indiscutibile, corredato dai suoi corollari necessari, il consumo di energia per la produzione e la soddisfazione di un numero sempre crescente di bisogni, quindi l'industria dei trasporti e dei beni di consumo durevoli e quella degli armamenti, entrambe sganciate dal controllo democratico. Il traffico motorizzato veniva così considerato un "effetto collaterale" inevitabile per raggiungere ideali di progresso e di civiltà. In quegli anni la critica alle condizioni di vita nelle città si esprimeva in maniera più generale su temi di equità sociale, nei movimenti sociali urbani per gli affitti, per i servizi urbani, per una "città sociale". La critica ai modelli di produzione consumo e tempo libero era sempre interna alla griglia ideologica della "lotta di classe" e non toccava mai il simbolo per eccellenza di quei modelli: l'uso privato dell'automobile, la sua produzione e il suo consumo esteso a una quota sempre maggiore di popolazione.

La crisi energetica del 1973 rappresenta un temporaneo momento di riflessione sulle conseguenze sociali, economiche ed ecologiche del sistema della mobilità fondato sull'automobile, che però non sembrano avere sviluppi significativi in termini di azione politica. Sono di quell'anno due illuminanti saggi che affrontano il tema della mobilità da prospettive non riduzioniste e che tentano di integrare il vasto spettro delle sue implicazioni.

Il primo è un testo di Ivan Illich¹¹⁶ che, in maniera chiara e precisa, dimostra (tra molte altre cose) come la velocità permessa dai motori, superata una certa soglia, sia il fattore critico in grado di rendere il trasporto socialmente distruttivo. "Ogni volta che un mezzo ha superato i 25 chilometri orari, è diminuita l'equità mentre aumentava la penuria sia di tempo che di spazio. Il trasporto a motore ha

¹¹⁶ Illich I., "Energia e equità", in idem, *Per una storia dei bisogni*, Mondadori, Milano, 1981 (orig. 1973)

monopolizzato il traffico, bloccando il movimento alimentato dall'energia corporea". Più avanti nel capitolo avrò occasione di riprendere nuovamente le sollecitazioni di quel testo, soprattutto per quanto riguarda le conseguenze di un rapporto squilibrato tra energia metabolica e motorizzata.

Il secondo testo a cui mi riferisco è di un altro intellettuale eretico, André Gorz¹¹⁷. Egli riprende alcune delle sollecitazioni suggerite da Illich e le colloca all'interno di una precisa strategia culturale di dominio, che fa dell'automobile l'ideologia sociale fondante per le civiltà industrializzate.

Ritengo importante per la cultura accademica oggi, in particolare quella della pianificazione, rileggere e riflettere nuovamente sui contenuti di quei saggi che ritengo quanto mai attuali alla luce dei problemi che viviamo oggi.

Non a caso il movimento di Critical Mass, come altri che si sviluppano negli anni '90, nella galassia di documenti autoprodotti e di citazioni informali, faranno riferimento esplicito proprio a quegli autori, portando quegli insegnamenti all'interno delle loro pratiche, delle loro visioni e degli stili di vita che li caratterizzano.

L'interferenza culturale e l'ecologia urbana degli anni '90

Finalmente arriviamo agli anni '90 dunque, quando, soprattutto nelle metropoli anglosassoni, si fanno strada nuovamente forme di azione politica "spurie", "anomale", in cui la rigida prevedibilità delle manifestazioni di protesta e dell'attivismo organizzato vengono contaminati e trasformati dall'ironia divertita del gioco e dalla voglia di socialità¹¹⁸.

Quasi in contemporanea con la nascita di Critical Mass a San Francisco, nel 1993 è Londra lo scenario di un nuovo movimento urbano anch'esso centrato sulla rivendicazione dello spazio pubblico per eccellenza, la strada. Si chiama infatti *Reclaim the Streets* (Rts) - "Riprediamo le strade" un gruppo nato dall'esperienza di alcuni artisti attivisti che per mesi si opposero alla demolizione di Claremont Road, "una tranquilla strada di Londra destinata a scomparire per far posto a una nuova tangenziale". La strada era stata trasformata in "una fortezza culturale vivente": "le case ormai vuote erano state collegate tra loro con tunnel sotterranei e riempite di opere artistiche. Nelle strade, le automobili in disuso erano state dipinte a strisce, ricoperte di slogan e trasformate in fioriere": il tutto ospitava in continuazione feste sui tetti e carnevali per strada, facendo sì che "il principio ispiratore dell'azione, ovvero l'idea secondo cui le tangenziali e le autostrade prosciugano lo spirito vitale della città, [fosse] espresso nel modo più convincente e scenografico"¹¹⁹. Ispirandosi a quell'esperienza, "dal 1995 Rts ha occupato strade trafficate, incroci chiave e perfino tratti autostradali mediante raduni volontari. In pochi attimi, una folla di partecipanti apparentemente casuali trasformano un'arteria stradale in un surreale box per bambini, [...] applicando il linguaggio e le strategie dell'ecologia radicale alla giungla cittadina". Anche in questo caso, attraverso liste e-mail e siti Web collegati in cui vengono scambiate notizie consigli e ispirazioni, gruppi Rts sono rapidamente apparsi in tutto il mondo, da Sidney a Helsinki a Tel Aviv, dando vita a un movimento globale organizzato su base locale.

Naomi Klein individua il successo di questo fenomeno nella "confusione deliberata" e nella "duttività estrema" delle forme organizzative, che hanno consentito di rapire l'immaginazione di migliaia di giovani in tutto il mondo, incanalando il desiderio di libertà in "un atto di disobbedienza civile che è nel

¹¹⁷ Gorz A., "L'ideologia sociale dell'automobile", in *Le Sauvage*, settembre-ottobre 1973

¹¹⁸ Un'analisi delle nuove forme di azione politica degli anni '90 è stata sviluppata da Naomi Klein, *No Logo*, Baldini&Castaldi, Milano, 2000, capp. 8-9-10

¹¹⁹ *Ivi*, p. 288-89

contempo una festa". Ma non manca di ricordare le derive vandaliche e l'oscuro desiderio di follie e di tumulti che ha animato molti di quegli eventi, nonostante gli sforzi degli organizzatori di mantenere una chiara impronta pacifica e ironica.

Ma qual è il legame di questi gruppi con la critica all'automobile che sto cercando di rappresentare? Klein sottolinea come i raduni Rts non siano solo "proteste anti-auto" come vengono etichettate dai mezzi d'informazione tradizionali:

L'automobile, spiegano i sostenitori di Rts, è soltanto un simbolo, la manifestazione più tangibile della perdita dello spazio pubblico, di strade per i pedoni e luoghi in cui potersi esprimere liberamente. Invece che limitarsi a protestare contro l'uso delle automobili Rts ha sempre cercato di portare la questione automobili-trasporto a un livello di critica sociale... nell'ideale di una rivendicazione dello spazio per un uso collettivo, come proprietà comune¹²⁰.

L'analogia con Critical Mass è evidente - la critica sociale, le forme organizzative, le modalità di azione, lo spirito ludico e una certa "retorica dell'incontro casuale su vasta scala" - ma Marco D'Eramo evidenzia alcune differenze: "rispetto a Critical Mass, Rts esplicita molto di più la sua filiazione dal situazionismo di Guy Debord: le sue manifestazioni sono insieme *performances* di massa, *rave parties*, dimostrazioni politiche, scontri con la polizia, immensi giardini d'infanzia all'aria aperta [...], musica, saltimbanchi, prestigiatori, clown, poeti, profeti, striscioni giganteschi, murali coloriti. Mentre Critical Mass si chiede se il proprio obiettivo è «una tiepida riforma o una rivolta utopica», Reclaim the Streets usa il termine «rivoluzione»"¹²¹.

In realtà sarebbe eccessivamente riduttivo definire e interpretare entrambi i fenomeni sulla base di obiettivi prefissati e secondo logiche lineari di decisione razionale per l'azione. Come annunciato in precedenza, movimenti come Critical Mass in questa tesi vengono rappresentati e interpretati come pratiche sociali di apprendimento e trasformazione sociale, rinunciando esplicitamente alle categorie dell'analisi politica, focalizzata sul processo decisionale a priori, e quindi sulla base di obiettivi, vincoli, decisioni, implementazioni e risultati.

Bisogna poi ricordare anche altre analogie e legami. Critical Mass si può considerare come la punta più stravagante di un crescente movimento globale che intende trasformare radicalmente l'ambiente nelle metropoli. Ha le "città sostenibili" come visione di futuro e comprende una mole impressionante di pubblicazioni, siti web, conferenze ed associazioni che si impegnano per una riduzione della dipendenza dall'automobile e, soprattutto, per una cultura della città e dell'ambiente. Nell'ottobre 1997 è stata realizzata la prima conferenza mondiale a Lione, "Verso una città senza automobili", alla quale hanno partecipato 65 attivisti rappresentanti 50 organizzazioni di 21 paesi. Il *Car Free Cities Network* è stato lanciato nel 1994 da 37 organizzazioni riunite per una conferenza ad Amsterdam. Oggi a questa rete partecipano organizzazioni di più di 60 città europee, e si ispira a Venezia come prova realizzata che le città senza automobili possono funzionare bene e realizzare un'alta qualità della vita.

Il proposito di questo paragrafo è di mettere in luce come il complesso di motivazioni, di riferimenti, di rappresentazioni individuali e collettive di una pratica sociale come Critical Mass, seppur in maniera de-strutturata e a-ideologica, possano essere ricondotte ad un orizzonte di critica sociale a volte esplicito, a volte interiorizzato, spesso solo abbozzato, che parte dall'automobile (dai costi sociali di un bene di consumo privato) per arrivare a considerare l'intero universo della vita

¹²⁰ *Ivi*, p. 291

¹²¹ M. D'Eramo, *op. cit.*, p. 92

pubblica, criticando modelli di produzione consumo e tempo libero consolidati non solo nella pratica ma anche nell'immaginario e proponendo alternative concrete e stili di vita (o soltanto di mobilità?) ecologicamente e socialmente sostenibili.

La critica sociale - questa curiosa amalgama di passione morale, riflessione filosofica, economia politica, profezia - è il primo necessario passo nella costruzione di una griglia ideologica per l'azione. Una tale griglia è necessaria per sostenere ed orientare tutta la pratica politica. Come composizione di molti elementi questa griglia include, in genere, una descrizione e spiegazione della realtà a partire da una prospettiva critica, una visione del futuro, un'indicazione sul da farsi¹²².

La consapevolezza critica che secondo Friedmann è necessaria a definire la realtà in un certo modo, per poi spingere all'azione, anche se non condivisa in forma strutturata attraverso adesioni formali e vincoli di entrata e uscita, si configura come un elemento centrale all'interno delle pratiche di Critical Mass, sia attraverso il riferimento a movimenti e riflessioni del passato, sia in forma di elaborazione di visioni critiche aggiornate ai contesti di riferimento. Vedremo poi nei prossimi capitoli, dedicati all'indagine empirica sulle manifestazioni e agli esiti del fenomeno, come questo elemento si ritrovi in tutte le interviste realizzate e i materiali di indagine raccolti.

È una critica che, nonostante le derive modaiole o di pura ribellione, non si limita ad essere meramente normativa: essa contiene un forte elemento analitico che consente di interpretare, capire e spiegare perché la città funzioni in un certo modo e perché l'automobile ne sia uno degli elementi su cui il suo funzionamento è fondato.

È indubbio però riconoscere la focalizzazione quasi ossessiva e lapidaria sull'elemento simbolico di tale critica, l'automobile, assunta a emblema di un modello unico dominante e perciò adottata come catalizzatore di processi degradanti per l'individuo la società e l'ambiente. Se è possibile riassumere i caratteri di tale critica sociale nelle manifestazioni dei processi degradanti che scatena, si può arrivare a una lista di "capi di imputazione" che vengono attribuiti all'automobile, che non pretende di essere completa e dove l'ordine di apparizione non è legato all'importanza attribuita al processo:

- distrugge la vitalità della strada urbana (nella realtà e nell'immaginario)
- danneggia il tessuto sociale delle comunità insediate
- isola le persone
- incentiva la diffusione urbana
- rende impossibile la circolazione stessa
- uccide e rende invalidi persone e animali
- mette in pericolo gli altri utenti della strada
- rovina la bellezza della città
- altera le geografie sociali
- crea inquinamento atmosferico e acustico
- consuma energie e risorse naturali
- causa disturbi fisici e psichici
- influisce su diverse malattie

¹²² J. Friedmann, *op. cit.*, 1993, p. 344

Può questa critica all'automobile essere interpretata come una teoria *trasformativa* della realtà? Forse non è sufficientemente strutturata come "insieme di asserzioni sul mondo interrelate in modo complesso", secondo la definizione per punti datane da Friedmann:

1. Si focalizza su problemi strutturali della società capitalistica vista in un complesso globale [...]
2. Fornisce un'interpretazione critica della realtà esistente, enfatizzando quelle relazioni che, di periodo in periodo, riproducono la faccia nascosta del sistema;
3. Traccia, in una prospettiva storica che guarda in avanti, il probabile corso futuro del problema [...]
4. Elabora immagini di un modello finale preferito basato su una pratica emancipativa; e, infine,
5. Suggestisce la scelta di una strategia «ottimale» per superare la resistenza dei poteri costituiti nella realizzazione degli esiti desiderati¹²³

... ma d'altro canto non vuole esserlo, condividendo quell'idea di città e di politica riconducibile al socialismo anarchico che di seguito tenterò di rappresentare.

Per il momento dunque sarà necessario sospendere il tentativo di costruire una risposta alla domanda precedente, rimandandola al capitolo che tratta degli esiti e delle sollecitazioni che Critical Mass può avere per la pianificazione e, in particolare, per la tradizione del *radical planning*. Per ora, mi sembra di poter affermare in maniera abbastanza agevole che il fenomeno di Critical Mass non si limiti ad essere una sterile manifestazione di protesta.

4.4. La bicicletta come *mezzo* e insieme *fine* dell'azione

"Si dice: «i mezzi in fin dei conti sono mezzi». Io vorrei dire: «i mezzi in fin dei conti sono tutto»"

M.K. Gandhi

L'*azione* di Critical Mass consiste nell'**andare per le strade della città, insieme ad altri, in bicicletta**: nient'altro. Questo è generato da motivazioni diverse e perfino contrastanti e a sua volta genera effetti inevitabili, anch'essi non privi di contraddizioni, ma in sostanza l'azione praticata si riduce a questo: un movimento fatto collettivamente, in pubblico, usando tutti lo stesso mezzo. Analizziamo singolarmente gli elementi che la compongono.

Per le strade della città. L'elemento più facile da indagare è il luogo dell'azione, l'arena dove l'azione prende vita. L'azione è agita nello spazio pubblico per eccellenza: la strada urbana. Ha lì il suo inizio e la sua fine¹²⁴. È dunque un'azione pubblica, che non si apparta dalla società per creare o vivere specifici mondi separati, ma si manifesta e richiama l'attenzione del resto della collettività nel luogo più pubblico.

¹²³ *Ivi*, pp. 487-88

¹²⁴ Al termine delle azioni di Critical Mass, i partecipanti si ritrovano poi in un luogo che viene concordato durante l'azione, o semplicemente proposto da qualcuno. Questo, il più delle volte, soprattutto in inverno, è diverso dalla strada pubblica: è un bar, un centro sociale, un parco, dove i partecipanti possono socializzare, assumendo dunque una funzione prevalentemente aggregativa. Rimane dunque un luogo pubblico.

Andare. In genere *andare*, *spostarsi* ha un fine, una o più mete da raggiungere. In questo caso no, il fine stesso è il movimento. Ma nel momento stesso in cui un movimento è agito *insieme ad altri*, si verifica un salto semantico: non è fine a se stesso, errante; non è l'*on the road* di Kerouac, ma sembra qualcosa di più simile a una pratica finalizzata, un'attività "che rompe nel flusso degli eventi in corso per cambiare la realtà"¹²⁵, così come descritta da Friedmann, un "impegno nel trovare risposte adeguate e durature ai problemi concreti del vivere": lavoro, casa, autosufficienza sono alcuni dei problemi concreti indicati da Friedmann, ma ci potrebbe rientrare a pieno titolo anche l'ambito in cui Critical Mass agisce, la mobilità, quindi la modalità di accesso alle risorse dell'esistenza umana.

La dimensione collettiva dell'azione, l'*insieme ad altri*, riporta in campo la finalità in un'attività, l'andare, che di per sé non l'avrebbe.

La finalità non è però univoca e per questo non può essere dichiarata, né resa esplicita. È comunicata solo attraverso l'azione. Quasi un "chi ha orecchie per intendere, intenda!". Nonostante ciò è agita e continua ad essere agita da migliaia di persone in tutto il mondo che si ritrovano per un *agire in comune*, senza altro obiettivo esplicito che quello di formare una massa di biciclette in grado di tenere il centro della strada. Il legame tra intenzionalità e azione allora va cercato nelle motivazioni che spingono all'azione e non nel fine ultimo dell'azione. Ma prima ancora delle motivazioni, che vedremo in seguito, viene la modalità stessa dell'azione e gli strumenti con cui viene agita.

Insieme ad altri in bicicletta. Metodo e strumento (i *mezzi* in senso lato a cui si riferisce Gandhi) sono i veri catalizzatori dell'azione e anche quelli che le danno significato.

Il **metodo** è un'azione congiunta, l'incontro di volontà convergenti, in virtù di un semplice appuntamento. L'azione è strettamente legata alla *presenza* di molte persone in un luogo e durante un percorso e, in virtù di quella presenza - senza l'aggiunta di altri elementi (risorse materiali, processi decisionali, etc.) - realizza subito, nel momento stesso in cui si compie, un risultato: sgomberare la strada dalle automobili. Il metodo dell'azione sarà l'oggetto del paragrafo successivo. Qui viene considerato il mezzo.

Lo strumento (il **mezzo** in senso stretto) è la bicicletta. O meglio, è principalmente la bicicletta, perché durante le azioni di Critical Mass sono presenti anche altri strumenti usati per accelerare il moto del pedone: pattini a rotelle, roller blades, monocicli, risciò. La caratteristica che accomuna tutti è di essere "alimentati ad energia umana", secondo l'origine della parola *risciò*¹²⁶, ed è questa caratteristica ciò a cui viene dato valore. Il mezzo di questa pratica sociale sta quindi nel tipo di energia impiegata per spostarsi, non nel strumento azionato da quell'energia: uno degli slogan del movimento recita infatti "la rivoluzione non sarà motorizzata!"¹²⁷,

¹²⁵ J. Friedmann, *op. cit.*, 1993, p. 241

¹²⁶ Il termine *risciò* "deriva dalla parola giapponese *jinrikisha* (letteralmente, «veicolo a energia cinetica umana») e si fa risalire al 1869, insieme all'apparizione delle prime biciclette senza pneumatici; secondo le stampe dell'epoca, entrambi "finirono per essere considerate vere icone della modernità". In Iain A. Boal, "Il mondo della bicicletta", in C. Carlsson (a cura di), *Critical Mass. L'uso sovversivo della bicicletta*, Feltrinelli, Milano, 2003 (orig. 2002)

¹²⁷ Lo slogan compare come sottotitolo in uno dei siti Web che raccolgono la filosofia del movimento: www.tmcrew.org/eco/bike

unendo indissolubilmente i fini ai mezzi impiegati, che in questo caso sono definiti in negativo.

È la bicicletta comunque il mezzo che cattura l'immaginario di chi prende parte ai raduni e che rappresenta il simbolo di questa pratica sociale. Essa scatena entusiasmi, non solo per le sue virtù ecologiche e salutari, ma anche per quelle emancipatrici. La bicicletta viene assunta non solo come soluzione alternativa alla crisi della mobilità urbana, ma anche come forma di attivismo politico in grado di risanare i legami tra l'individuo, la comunità che abita e il suo ambiente:

[s]cegliere la bicicletta declina il motto «think globally, act locally». È una pratica che facilita le relazioni fra le persone, riduce il consumo di petrolio, rispetta l'ambiente, riduce i consumi. È quindi un gesto che incide, concretamente e quotidianamente, sulla vita delle società¹²⁸.

Il suo uso è considerato politico, perché "è politico tutto quanto riguarda il senso e la qualità della vita comune in città"¹²⁹, e questa prospettiva, la definizione della bicicletta come strumento politico, si ritrova in tutte le fonti che ho considerato per la mia indagine¹³⁰.

Perché proprio la bicicletta? O meglio, perché a un modo di trasporto non motorizzato viene attribuito un significato tanto diverso dalla funzione per il quale è stato creato? Seguendo la tesi di Ivan Illich, la risposta va cercata nella relazione che esiste tra tecnologia e società, perché l'uso di una determinata "tecnologia incorpora a tal punto i valori della società per la quale fu inventata, che questi valori finiscono col dominare in ogni società che poi applichi la medesima tecnologia. [...] La tecnologia ad alto contenuto di energia, almeno nella sua applicazione al traffico, ne è un chiaro esempio"¹³¹. Lo studio di questa relazione porta l'autore a sostenere la tesi di uno stretto legame tra energia ed equità, soprattutto nell'ambito della mobilità personale:

Ogni volta che un mezzo pubblico ha superato i 25 chilometri orari, è diminuita l'equità mentre aumentava la penuria sia di tempo che di spazio. Il trasporto a motore ha monopolizzato il traffico, bloccando il movimento alimentato dall'energia corporea. [...] Quando il rapporto tra le rispettive erogazioni di potenza ha oltrepassato un certo valore, i trasformatori meccanici di combustibili minerali hanno tolto alla gente la possibilità di usare la propria energia metabolica, costringendola a diventare consumatrice forzata di mezzi di trasporto. A questo effetto esercitato dalla velocità sull'autonomia degli individui, contribuiscono solo marginalmente le caratteristiche tecniche dei veicoli a motore oppure le persone o gli enti che di fronte alla legge risultano responsabili delle avioilinee, delle ferrovie, degli autobus o delle automobili: è l'alta velocità il fattore critico che rende socialmente distruttivo il trasporto. Una vera scelta tra indirizzi pratici e di relazioni sociali desiderabili è possibile solo laddove la velocità sia sottoposta a restrizioni. La democrazia partecipativa richiede una tecnologia a basso consumo energetico, e gli uomini liberi possono percorrere la strada che conduce a relazioni sociali produttive solo alla velocità di una bicicletta¹³².

¹²⁸ Elsinki, *op. cit.*, 2004, p. 7

¹²⁹ *Ibidem*

¹³⁰ Vedi note al paragrafo 4.2

¹³¹ Ivan Illich, "Energia e equità", in *idem, Per una storia dei bisogni*, Mondadori, Milano, 1981 (orig. 1973), p. 163

¹³² *Ivi*, p. 173

Si può supporre che sia la coscienza di questo stretto legame, il "cortocircuito" che scatena l'azione nei partecipanti di Critical Mass, almeno nelle intenzioni dichiarate nelle fonti prese in considerazione.

L'entusiasmo scatenato dalla bicicletta, si ritrova in varie forme, tutte però riconducibili in qualche modo a un'evidenza che sembra rivelarsi in maniera messianica per via degli stimoli che lo studio di Illich suscita.

Le biciclette permettono di spostarsi più velocemente senza assorbire quantità significative di spazio, energia o tempo scarseggianti. [...] Si possono godere i vantaggi delle conquiste tecnologiche senza porre indebite ipoteche sopra gli orari, l'energia e lo spazio altrui. Si diventa padroni dei propri movimenti senza impedire quelli dei propri simili. Si tratta d'uno strumento che crea soltanto domande che è in grado di soddisfare. Ogni incremento di velocità dei veicoli a motore determina nuove esigenze di spazio e di tempo: l'uso della bicicletta ha invece in sé i propri limiti. Essa permette alla gente di creare un nuovo rapporto tra il proprio spazio e il proprio tempo, tra il proprio territorio e le pulsazioni del proprio essere, senza distruggere l'equilibrio ereditario. I vantaggi del traffico moderno autoalimentato sono evidenti, e tuttavia vengono ignorati. Che il traffico migliore sia quello più veloce lo si afferma, ma non lo si è mai dimostrato¹³³.

Dimostrando invece che il traffico veloce è per sua natura iniquo e divoratore di spazio e di tempo, Illich dà al trasporto lento della bicicletta virtù emancipatrici sul piano filosofico e di risanamento degli ambienti sociali, fisici ed economici sul piano della pratica quotidiana e della vita in comune.

Azione e mezzo dell'azione sono nel caso di Critical Mass legati indissolubilmente, essendo implicita la critica sociale all'automobile descritta in precedenza. Ma Chris Carlsson, uno degli "inventori" del concetto di Critical Mass, avverte dai pericoli dell'affidarsi alle virtù intrinseche della bicicletta:

oggi i sostenitori della bicicletta tendono a vederla come una cosa che è intrinsecamente superiore, che è sufficiente ad apportare cambiamenti sociali, arricchendola di qualità che dovrebbero essere riservate agli esseri umani. [...] Apprezzo molto la bicicletta per la sua capacità di cortocircuitare le relazioni sociali dominanti, ma non dimentichiamoci che la bici è *solo uno strumento* e non ha volontà propria [...] l'andare in bici non è un fine di per sé, proprio come Critical Mass, in realtà, è molto di più che "pedalare"¹³⁴.

I pericoli stanno nel considerare il mezzo di per sé come fine dell'azione, senza mettere in discussione la costruzione sociale che sostiene l'uso privato dell'automobile, il progetto infrastrutturale delle città che sta alla base.

Il nodo centrale individuato da Carlsson, condiviso in gran parte delle rappresentazioni di sé del movimento, e reso esplicito dalla modalità di azione di Critical Mass sta altrove: è il meccanismo che sistematicamente esclude dai processi decisionali che definiscono l'organizzazione dell'esistenza e dalle scelte su quali tecnologie siano preferibili.

Non vedremo nessun cambiamento reale se continueremo ad agire come consumatori/viaggiatori isolati. [...] Non arriveremo mai a una società veramente

¹³³ *Ivi*, p. 200

¹³⁴ C. Carlsson, "In bicicletta sull'arcobaleno: riprogettare le città", in *Carbusters*, 6 novembre 1997

libera se pensiamo di poterla trovare già bell'e pronta nella vetrina di un negozio¹³⁵.

È dunque il "meccanismo di esclusione dalle scelte" ad essere oggetto di critica, e di conseguenza di azione, non l'automobile. È "l'impadronirsi dei mezzi per plasmare la propria esistenza" il grimaldello per un progetto di emancipazione e di trasformazione sociale, non la bicicletta.

È in questo senso che la bicicletta, e ancor più l'azione di Critical Mass, sono intesi come strumento politico. Il mezzo bicicletta è solo *uno dei possibili* catalizzatori per l'azione politica, così come Critical Mass è solo lo spazio-tempo che crea *uno dei possibili* contesti per l'azione. Quello che fa la differenza è la *volontà di agire in prima persona* per co-determinare il proprio destino, è la volontà di agire una seppur minima forma di controllo sulla propria esperienza nella pratica quotidiana. È il "disertare" dal consenso sull'inevitabilità delle forze che guidano l'esistenza, e necessariamente il potere di farlo insieme ad altri, ciò che probabilmente determina il successo di Critical Mass, perché ne definisce l'impronta, lo "stile", il metodo.

4.5. Un metodo per "fare esperienza" della città e della politica

Abbiamo visto come sembra esistere un nesso molto stretto tra l'azione, il mezzo dell'azione e il metodo *come* viene agita. Quest'ultimo elemento è forse quello che caratterizza maggiormente le pratiche di Critical Mass, che ne configura un'identità specifica.

Una prova ne è data ricorrendo al principio formulato da Wolfgang Sachs, che sembra aver dato ispirazione a quelle pratiche:

Chi ha scelto di essere padrone della propria esistenza, non accontentandosi di una vita da puro e semplice cliente/consumatore, usa la bicicletta¹³⁶.

Ciò che assume il peso più rilevante all'interno della frase non è la bicicletta, che arriva come esito quasi naturale di un processo logico, fondato su elementi normativi. È fondamentale ciò che determina l'esito, o che ne è il presupposto, la sua condizione, definita in termini di *scelta* e di *padronanza*.

La scelta in questo caso non è intesa come frutto di una razionalità di mercato, in cui si assume l'individuo come logicamente sovraordinato alla società e rispondente esclusivamente alla soddisfazione dei bisogni naturali. Né tanto meno la conseguenza di una razionalità sociale¹³⁷. È una scelta che rimanda al terreno dell'azione, come definizione di qualcosa di nuovo nel mondo, seguendo il percorso di Hannah Arendt¹³⁸. È dunque la scelta di un'azione pubblica, non ancora politica. Esprime il bisogno di definire un'identità e di condividerla con altri. Una scelta di *espressione*, non individuale ma insieme ad altri, non per rivendicare un "noi" ma per affermare l'esistenza di una vita di relazione e un senso di appartenenza al mondo, di reciproca responsabilità.

¹³⁵ *Ibidem*

¹³⁶ W. Sachs, *For Love of the Automobile: Looking back into the History of Our Desires*, University of California Press, Berkeley, 1992 (orig. 1984)

¹³⁷ Vedi J. Friedmann, *op. cit.*, 1993, pp. 54-55

¹³⁸ Hannah Arendt, *Vita activa. La condizione umana*, Bompiani, Milano, 1964 (orig. 1958), citato in *Ivi*, p.83

Sin dagli esordi, Critical Mass si è sempre considerata una manifestazione di festa più che di contestazione, che per molti dei partecipanti ha avuto il valore di un'esperienza rivelatrice, che ha fatto loro scoprire l'esistenza e il valore di un diverso modo di vivere. [...] Per tutti i partecipanti, Critical Mass è anche un'esercitazione pratica che insegna a prendere l'iniziativa, enfatizzando l'importanza del momento dell'azione e dell'esperienza personale rispetto a [quella] della rappresentanza indiretta, del governo, della classe politica e delle rivendicazioni ufficiali¹³⁹.

In queste frasi di Chris Carlsson, è rappresentato chiaramente il tipo di esperienza vissuta in Critical Mass, ciò che ne definisce lo spirito, la modalità dell'azione "che rompe nel flusso degli eventi". L'accento è messo sulla possibilità reale, disponibile ad ogni partecipante, di **praticare un'esperienza pubblica**, non mediata: "partecipare in prima persona a una manifestazione diretta della creatività umana, estranea ad ogni logica di mercato". Un'esperienza che "rigenera", "un assaggio di uno stile di vita praticamente dimenticato, libero, conviviale, cooperativo, associativo, collettivo"¹⁴⁰. Al di là dell'enfasi e della passione politica di colui che è stato tra gli artefici delle prime pratiche di Critical Mass, traspare in tutti i documenti presi in esame un reale coinvolgimento in un'esperienza autentica, reale perché non mediata, definita in maniera autonoma per il solo fatto di essere presenti, e di esistere perché si è presenti. In questo caso lo slogan classico di ogni tipo di manifestazione pubblica che richiede il coinvolgimento diretto di tante individualità, "[una cosa x] sei tu!" non suona retorico e strumentale, ma definisce precisamente il significato di quell'esperienza. La Critical Mass esiste *soltanto* perché un certo numero di individui si sono incontrati e percorrono insieme la stessa strada. Non è un'associazione con statuto, obiettivi e regole definiti. Il fatto di essere priva di strutture gerarchico-organizzative, ne costituisce un limite rispetto all'intenzionalità dell'azione e ai pericoli di cadere nel puro empirismo, ma al tempo stesso ne amplifica la diffusione, creando ponti tra culture politiche diverse e permettendo la partecipazione di attivisti che non farebbero mai azioni insieme sulla base di "piattaforme programmatiche" condivise. È invece la semplicità dei suoi elementi costitutivi che valorizza la partecipazione di ogni singola persona alla pratica. Esiste perché è praticata: nessun'altra condizione è necessaria alla sua esistenza. Questo elemento, associato agli effetti immediati che produce sul traffico nel momento e nel luogo in cui è praticata, costituiscono una miscela che scatena un sensazione di *forza*, di *possibilità di agire* sugli eventi, o meglio, di *capacità di agire*, appunto di "rompere nel flusso degli eventi", à la Friedmann.

Quella *capacità* di influenzare gli eventi, in prima persona, è ciò che sostanzia la *padronanza* della propria esperienza menzionata all'inizio del paragrafo, ciò che rende Critical Mass *anarchica*. *An-archia* non come assenza di governo tout court, ma come assenza di un governo *esterno* all'individuo responsabile dell'azione, quindi come pieno governo dell'azione da parte dell'individuo, di conseguenza come auto-attribuzione di potere all'attore dell'azione e perciò di piena responsabilizzazione dell'attore.

In questo senso, la pratica di Critical Mass come *iniziativa a partecipazione diretta come mezzo per raggiungere obiettivi politici*, assume significati che il senso comune non è abituato ad attribuire. Come ricorda Adam Kessel, un partecipante di Critical Mass a Boston impegnato in esperienze di cooperative autogestite di produzione e lavoro, ...

¹³⁹ C. Carlsson, "In bici per sfuggire ai radar: la scelta della diserzione", in idem (a cura di), *op. cit.*, 2003, p. 92

¹⁴⁰ *Ibidem*, pp. 87-88

[...] questa espressione può indicare due cose diverse: in una accezione indica la "occupazione delle piazze" per manifestare e protestare; nell'altra, più pregnante, può indicare la conquista del controllo dell'ambiente in cui viviamo¹⁴¹.

Riconducendo Critical Mass alle iniziative "no-global" partite da Seattle nel 1999, Kessel nota come il senso comune interpretato dai mezzi di comunicazione di massa si limita solo alla prima accezione dell'espressione, quella di contestazione e di rivendicazione verso un referente esterno, di "governo". Egli invece fa notare che "chi partecipa a queste dimostrazioni, tuttavia, sente di uscire rafforzato dall'esperienza personale e diretta dei processi decisionali democratici decentralizzati che si sono realizzati in occasione di questi eventi, prendendo coscienza del fatto che il nostro progetto per il mondo potrebbe realizzarsi su vasta scala e che, anzi, questo mondo *si realizza* già su vasta scala, seppure in ambiti spaziali e temporali limitati"¹⁴².

Critical Mass ha la stessa forza di queste manifestazioni, non solo perché esprime pubblicamente un'idea, ma perché la attua, incarnandola¹⁴³.

La pratica diretta di un'esperienza pubblica conferisce dunque *forza* a chi la agisce, rappresentando allo stesso tempo "*prassi, catarsi e simbolo* combinati in un unico evento"¹⁴⁴

Il "riprendersi le strade" di Critical Mass, così come di *Reclaim the streets*, non ha tanto a che fare con un atto rivendicativo *contro* o a spese di qualcun'altro che ne risulterà danneggiato, ma *per* assaporare nuovamente l'esperienza di una vita pubblica perduta¹⁴⁵, scappata via di mano, uscita da un benché minimo controllo personale. Può esserci sì un aspetto di rivalsa per torti subiti o diritti negati, ma non è quello che dà valore a questa pratica. Ben più interessante è l'opportunità di "autorafforzamento", quello che Friedmann chiama *empowerment* permesso dalla partecipazione ad un'esperienza assolutamente non mediata, agita soltanto da volontà convergenti, senza necessità di risorse materiali, processi decisionali, controllo dell'informazione che necessariamente dividono.

Si possono riconoscere quindi limiti grandissimi e contraddizioni lampanti, ma è indubbio l'enorme merito di aver risvegliato l'interesse per la dimensione pubblica dell'esistenza. Questa poi potrà manifestarsi e svilupparsi in altre forme, con obiettivi più concreti e con modalità più strutturate e "di governo", ma è in questo "primitivo" recupero della sfera pubblica che vanno cercate secondo me innovazioni in questa pratica, le rotture col normale flusso degli eventi, con l'inevitabilità del traffico e della città.

¹⁴¹ A. Kessel, "Perché sbagliano a proposito di Critical Mass", in C. Carlsson (a cura di), *op. cit.*, 2003, p. 120

¹⁴² Qui il riferimento è al concetto di "zona temporaneamente autonoma", riferimento politico per molti dei gruppi appartenenti all'area anarchico-libertaria. Vedi Hakim Bey, *T.A.Z.: Zone temporaneamente autonome*, Shake edizioni Underground, Milano, 1993. Allo stesso concetto arriva, da posizioni assai distanti come quelle dell'attivismo cristiano di base, Wladimiro Dorigo, il quale in un intervento in un recente convegno tenuto a Venezia dedicato alla responsabilità individuale, definisce il senso dell'azione politica dal basso solo in ambiti ristretti, limitati all'esperienza diretta della realtà.

¹⁴³ A. Kessel, *op. cit.*, p. 120

¹⁴⁴ C. Carlsson, *op. cit.*, 2003, p. 92

¹⁴⁵ R. Sennett, *Il declino dell'uomo pubblico*, Bompiani, Milano, 1982 (orig. 1974)

4.6. Una mobilità conviviale

Contrariamente a un assembramento di veicoli motorizzati, che siano automobili, motocicli o autobus, la condivisione di uno stesso spazio da parte di persone in bicicletta, così come a piedi o su pattini a rotelle o su qualsiasi altro mezzo che richieda energia umana, realizza nel momento in cui si compie un ambiente piacevole, animato e stimolante.

Mentre con la concentrazione dei primi la strada diventa comunemente *trafficata*, o *bloccata*, luogo di *congestione* o *ingorgo*, attribuendogli così fin dal nome un significato negativo, la concentrazione dei secondi fa prendere alla strada l'aggettivo *piena*, *affollata*, *gremita*, *brulicante*. Non mancano in questo caso connotazioni negative come *calca rossa* o *confusione*, ma sono frutto di valutazioni soggettive in merito all'attitudine alla socialità del singolo e non attribuiti della strada in sé. La prima situazione respinge, la seconda attrae. La prima impedisce qualsiasi forma di comunicazione tra gli attori di quella concentrazione, la seconda la stimola. La prima è fatta di tanti piccoli ambienti separati, vissuti individualmente per lo più in scatole di acciaio plastica e vetro che separano dall'ambiente circostante¹⁴⁶ e impediscono il sovrapporsi di percezioni comuni; la seconda *costringe* a condividere la stessa esperienza percettiva, stimolando lo scambio e l'interazione.

Questa dimensione di scambio, di relazione, di *interazione sociale*, e che si traduce in "convivialità", quando non in "festa" vera e propria, è un'altra delle caratteristiche che distingue in modo peculiare Critical Mass, che ne costituisce il "marchio di fabbrica" e la rende, al tempo stesso "spiazzante" e "attraente".

I suoi partecipanti in primo luogo e, di conseguenza, gli osservatori "non irati" che la "subiscono" - siano essi pedoni, astanti ai balconi, frequentatori dei locali pubblici e dei negozi sulle vie, e in misura minore gli automobilisti - fanno l'esperienza diretta di una certa "trasformazione della strada pubblica", di cui Critical Mass è artefice. È come se si realizzasse un'inversione di segno nel significato attribuito a un medesimo processo di concentrazione di persone, ferme o in movimento. Quell'inversione di segno non si realizza soltanto perché i manifestanti condividono un principio¹⁴⁷, un'idea o perché rivendicano un diritto o perseguono un obiettivo. Non è frutto di un'intenzionalità definita. È come se prendesse corpo in forma di "contagio".

Così come la diffusione di Critical Mass da San Francisco a molte città del mondo è avvenuta "grazie al supporto dell'informazione digitale e alla costruzione di comunità virtuali che si «passano la voce» e contagiano un numero sempre maggiore di simpatizzanti"¹⁴⁸, anche la diffusione dell'atmosfera di convivialità e di festa che si realizza nei raduni in strada avviene per contagio: non tanto un passaparola quindi, ma un "passa-emozione", un "passa-visione".

¹⁴⁶ Per Marco D'Eramo (*op. cit.*, 2003, p. 86) l'automobile è l'estremo di un processo di isolamento dal mondo circostante che, in misura minore, può realizzarsi anche a piedi o in bicicletta attraverso walkman e telefoni cellulari. Ciò è segno della tendenza a considerare gli spazi pubblici come fondali di esperienze private e questo come conseguenza del progressivo svuotarsi della strada come "pezzo della sfera pubblica" avvenuto con la modernità e che l'automobile ha completato.

¹⁴⁷ "Molti di noi considerano l'auto privata il principale sabotatore della dimensione conviviale della vita quotidiana e, contemporaneamente, il principale ostacolo a un suo ripristino, oltre che il simbolo fortemente emblematico della devastazione e della tristezza delle nostre comunità" in D. Horton, "Critical Mass a Lancaster: esiste ancora?", in C. Carlsson, *op. cit.*, 2003, p. 70

¹⁴⁸ Paola Savoldi, *Se la comunità non è un mezzo. Forme e luoghi di esperienze condivise*, Tesi di dottorato in Pianificazione Ambientale e Territoriale, Politecnico di Milano, 2002, p. 168

È la **dimensione ludica** di Critical Mass ad attrarre, non tanto la battaglia politica. Il contagio di un'esperienza pubblica facilmente praticabile e intrisa di contenuti politici, non sarebbe così efficace senza l'esperienza del gioco vissuta dai partecipanti fin dal primo momento. Un aspetto questo, che sembra centrale e che merita un'indagine più approfondita, che non si fermi alla lettura delle fonti e quindi alla rappresentazione che ne fanno i partecipanti più attivi e "politicizzati", ma che vada a sperimentare da dentro, attraverso il coinvolgimento diretto del "osservatore", in modo consapevole e "rilassato" così come suggerito da Massimo Bricocoli, seguendo Norbert Elias¹⁴⁹. È infatti il contributo dell'approccio antropologico e dell'etnografia che sembra "adeguato" in un contesto e con fenomeni sociali basati sull'interazione e dove il contenuto emotivo è notevole. L'ascolto/osservazione dello spazio sociale di Critical Mass come sistema di interazioni è quello che ci interessa portare avanti per lo sviluppo di questa tesi, perché è questo l'ambito che rimanda alla sfera culturale, e quindi alle strutture narrative che fondano quel "paradigma dell'automobile" che ho ipotizzato in apertura.

Se è vero, come dice Huizinga, che la "cultura sorge in forma ludica, la cultura è dapprima giocata, la cultura nelle sue fasi originarie, porta il carattere di un gioco, viene rappresentata in forme e stati d'animo ludici"¹⁵⁰ allora vale la pena di indagare da vicino il gioco di Critical Mass, e questo è l'oggetto dell'indagine empirica realizzata e rappresentata nel capitolo successivo, attraverso l'osservazione diretta e una serie di interviste in profondità.

Per il momento restiamo ancora nell'ambito dell'indagine che ha le fonti selezionate come riferimento, riprendendo le fila di quella definizione di Critical Mass come pratica sociale "spiazzante". Abbiamo visto come esistano teorie della realtà, azioni codificate e come queste portino a una certa strategia e una tattica politica definite. Manca allora l'elemento dei **valori** che ispirano e dirigono l'azione, le motivazioni, ciò che dà senso e significato all'azione, in ultima battuta ciò che è necessario e desiderabile, *ciò che 'importa'*. Da un lato sembra esserci quello che abbiamo descritto qui, la *convivialità* appunto, cioè quei valori che si ispirano a una "modernità conviviale a basso consumo di energia", fondata sulla generazione di valori d'uso invece che valori di scambio che è propria dei movimenti ecologisti nati sul finire degli anni '60 soprattutto dalle pratiche che si opponevano all'energia nucleare. Il riferimento qui è a pensatori come Illich, Commoner, Schumacher, solo per citarne alcuni, e in Italia figure come quella di Alex Langer, Laura Conti, Carlo Doglio. Insieme a questa troviamo anche qualcosa di più specificamente urbano, di passione e amore per la città: l'importanza di quella che ho accennato nelle pagine iniziali, della *con-vivenza*, della vita *in* comune, della compartecipazione al medesimo destino; quella che Mumford chiama *l'importanza della vita urbana*.

¹⁴⁹ Massimo Bricocoli, "Afferrare la realtà", dattiloscritto per una lezione al corso di laurea in Scienze della Pianificazione Urbanistica e Territoriale, Università IUAV di Venezia, 2002; Norbert Elias, *Coinvolgimento e distacco. Saggi di sociologia della conoscenza*, Il Mulino, Bologna, 1998 (orig. 1983)

¹⁵⁰ Citato in Savoldi, *op. cit.*, p.148; J. Huizinga, *Homo Ludens*, Einaudi, Torino, 1973 (orig. 1939)

4.7. La restituzione della vita urbana

"Il futuro della città dipende da una generale presa di coscienza dell'importanza della vita urbana, che è essenziale per ricostruire una qualsivoglia vita in comune".

Lewis Mumford¹⁵¹

I partecipanti a Critical Mass chiedono la restituzione di quella straordinaria invenzione maturata in un processo millenario che è la città, della sua utilità "come macchina spazio-temporale che riduce le distanze per aumentare le relazioni umane"¹⁵².

Ma non si limitano a chiederla, la città se la 'riprendono' utilizzando quella che chiamano un'*arma non convenzionale* e che, con le debite proporzioni, realizza un'alchimia che è analoga a quella della città. La bicicletta infatti è anch'essa una macchina straordinaria che *riduce il consumo di energia per aumentare la capacità di movimento* del corpo umano. È uno strumento in grado di trasformare in movimento un'energia posseduta da chiunque, senza necessità di prenderla dall'esterno. È un mezzo che amplifica il proprio potere di spostarsi, senz'altra fonte di energia che quella metabolica. Un bene democratico, non aristocratico come l'automobile¹⁵³. È un'invenzione strettamente legata a quella della ruota e della leva, che hanno rivoluzionato in altre epoche l'intero orizzonte della vita umana. Oltre a queste qualità 'autarchiche' in termini di energia, e quindi consone allo spirito *an-archico* di Critical Mass, nel significato ricordato in precedenza, alla bicicletta viene attribuita un'ulteriore qualità: *stimola le relazioni umane*, proprio come fa la città.

Andare in bicicletta è un'esercitazione di geografia naturale, sociale, culturale e politica, [...] si acquisisce una familiarità profonda con l'insieme degli spazi pubblici, la topografia urbana e i suoi abitanti. La bici [...] è anche uno strumento di socializzazione fra le persone, perché le espone [...] a brevissime conversazioni e incontri casuali. [...] I ciclisti hanno una raffinata percezione dei quartieri e dei ritmi della città¹⁵⁴.

La bicicletta piace e scatena entusiasmi come quelli riportati in questo brano perché è un mezzo in accordo con ciò a cui viene dato importanza, la vita in città appunto. Quello della vita urbana e di conseguenza dello spazio pubblico come opportunità di relazione sembra essere il valore dominante in tutti i riferimenti alla sfera dei valori.

La questione centrale posta in tutti i documenti che ho avuto modo di analizzare è: *per cosa sono fatte le strade?* Sono posti dove i bambini e ragazzi possono giocare, i genitori possono insegnare ai figli ad andare in bici, dove i vicini si incontrano e parlano? Sono luoghi per festival, feste di quartiere, marce, manifestazioni, sport, eventi culturali? In breve, le strade sono "spazi pubblici" che possono essere abitati, luoghi della percezione, dell'esperienza e dello scambio? O sono semplicemente e soltanto parcheggi e canali per lo scorrimento del traffico automobilistico? Sono luoghi di relazione o sono solo elementi (mono)funzionali al sistema dei trasporti? Per

¹⁵¹ L. Mumford, "Ritorno alla città", in C. Mazzoleni, *Lewis Mumford. In difesa della città*, Testo & Immagine, Torino, 2001 (orig. 1965), p. 88.

¹⁵² W. Tocci, *op. cit.*, p. 164.

¹⁵³ A. Gorz, *op. cit.*

¹⁵⁴ J. Switzky, "Pedalare per vedere", in C. Carlsson, *op. cit.*, 2003, p. 182

dirla con David Engwicht, uno degli attivisti del crescente movimento internazionale di riappropriazione degli spazi pubblici, le strade sono 'stanze' dove stare o solo 'corridoi' dove transitare? Vi è qui la rivendicazione per la forma e il significato originari della strada:

La genialità delle città più antiche risiede nel fatto che la nozione di strada, sia come corridoio da percorrere sia come stanza all'aperto, era insito nei minimi dettagli del design stradale¹⁵⁵.

In queste posizioni emerge tutta la tradizione di studi urbani che si rifà a Kevin Lynch e all'immagine della città¹⁵⁶. Recentemente posizioni analoghe possono essere riconosciute nell'approccio alla pianificazione urbana del *new urbanism*¹⁵⁷. Ma non si tratta in questo caso di semplice determinismo delle forme fisiche della città, accompagnata da una certa nostalgia per il passato. Vi è l'autentica preoccupazione per le sorti della vita urbana messe in pericolo dal costante aumento dei dati sulla motorizzazione di massa che tolgono sempre più spazio alla vita sociale destinata a concentrarsi in punti isolati (e privati); insieme a questa, la preoccupazione per il prefigurarsi di una sorta di "città infinita" dove l'unica forma di mobilità potrà essere quella dell'automobile, che permette un'accessibilità punto a punto¹⁵⁸ e quindi in una prospettiva che annulla ogni bisogno di prossimità.

Il valore più alto a cui viene data importanza sembra essere proprio la socialità, la spinta originaria che ha portato l'umanità a unirsi insieme "in un modo speciale e intimo: faccia a faccia in un ambiente che favorisce le differenze e stimola il dialogo senza fine; in quella che Martin Buber chiama relazione Io-Tu"¹⁵⁹. Questo valore si ritrova in brani come quello riportato di seguito:

Le classiche manifestazioni di protesta e Critical Mass ci riportano al passato, facendo rivivere l'idea che lo spazio pubblico non sia solamente lo spazio intermedio fra un luogo di partenza e uno di arrivo ma, piuttosto, una passerella dedicata alla pubblica espressione. Chi partecipa alle manifestazioni di protesta e a Critical Mass osa avventurarsi all'esterno del proprio spazio privato (il soggiorno di casa o il cugino a quattro ruote) per far mostra di sé nello spazio architettonico delle aree pubbliche dominato dalle auto. Questi movimenti ritengono i viali il luogo ideale per la comunicazione e l'aggregazione ed esprimono concretamente questo punto di vista [...], trasformando la terrificante esperienza della strada in un'occasione per lo scambio di idee¹⁶⁰.

¹⁵⁵ D. Engwicht, *Reclaiming Our Cities and Towns: Better Living with Less Traffic*, New Society Publishers, Philadelphia, 1993

¹⁵⁶ Si veda nota 98 a p. 36

¹⁵⁷ I critici di questa posizione la accusano di un certo determinismo delle forme fisiche sulle relazioni sociali, ricadendo così negli stessi errori del modernismo; cfr. D. Harvey, 1997. "The new urbanism and the communitarian trap", in *Harvard Design Magazine*, Winter/Spring 1997, www.gsd.harvard.edu/hdm/harvey.htm

¹⁵⁸ Un filone di studi geografici e psico-sociali indaga le nuove forme di questa città: gli spazi di vita delle persone si concentrano sempre più in luoghi, o meglio, in coordinate spaziali puntuali, sempre più distanti tra loro e isolate e 'galleggianti' in uno spazio intermedio sempre più indeterminato, perdendo via via i legami con il territorio, sia in termini ecologici che sociali. Si veda, pur con approcci tra loro diversi: E. Soja, *Postmodern Geography; the Reassertion of Space in Critical Social Theory*; G. Debord, "Introduction to a critique of a urban geography", in K. Knabb (a cura di), *Situationist International Anthology*, Bureau of Public Secrets, Berkeley, 1981; R. Lloyd, *Spatial Cognition: Geographic Environments*, Kluwer Academic, Boston 1997

¹⁵⁹ L. Mumford, *op. cit.*, p. 87

¹⁶⁰ S. Boothroyd, "Idillio mensile", in C. Carlsson, *op. cit.*, 2003, p. 28.

Se “la terrificante esperienza della strada” descritta da questa attivista canadese sembra non essere poi così adeguata al caso italiano, quello che segue è un brano che si riferisce invece al contesto delle nostre città:

Il fatto che ci ritroviamo a fare Critical Mass è sicuramente legato a quello che viviamo sulla pelle tutti i giorni. Il traffico, secondo un recente sondaggio, è la principale preoccupazione degli abitanti delle maggiori città italiane, che ritengono l'eccessiva circolazione di automobili responsabile del peggioramento della qualità della loro vita molto più della criminalità grande e piccola, la disoccupazione, la crisi economica e l'immigrazione clandestina, percepiti come “problemi” distanti dalla quotidianità. Del traffico, viceversa, vengono visti come immediatamente negativi gli effetti in termini di inquinamento, rumore e perdita di tempo; e esso vengono attribuiti disturbi fisici e psichici e fenomeni come la perdita di socialità e il degrado di vasti spazi urbani¹⁶¹.

Emerge chiaramente il tema della qualità della vita in città, soprattutto nelle periferie, “deserti urbanistici da riconquistare alla socialità” come cita un altro brano riferito a Milano, dal titolo “la città reinventata”, o ancora “la poesia è nelle strade” proprio per sottolineare senza equivoci l'attaccamento e l'amore verso la “migliore invenzione dell'uomo per superare l'isolamento sia nel tempo sia nello spazio”¹⁶²:

Riempire queste strade di voci è allo stesso tempo uno dei grandi fattori di successo della Massa e uno dei più notevoli portati rivoluzionari. [...] affermare il diritto a una città più romantica, che svolga fino in fondo il proprio ruolo di luogo di incontro, contro un folle sistema di trasporto basato su microcelle di plastica e lamiera non comunicanti¹⁶³.

Tuttavia, le motivazioni e i valori che spingono a partecipare a Critical Mass sono una galassia estremamente eterogenea difficile da rappresentare. Il desiderio di socialità è forse quello più pregnante, più ricorrente, più nobile; ma esistono anche motivazioni che rispecchiano un segnale di disagio e di un certa anomia generata dal degrado urbano.

Non sappiamo bene perché siamo qui (non lo sappiamo tutti insieme, almeno). Ci sono quelli che fanno Critical Mass perché vanno sempre in bici e ci sono quelli che la bicicletta la prendono una volta alla settimana. Qualcuno vorrebbe più piste ciclabili. Qualcuno ha una nuova bicicletta bellissima da far vedere in giro. Qualcuno ha voglia di fare un dispetto agli automobilisti. C'è chi si sente molto civile e chi ha voglia di essere molto incivile. A un paio di skater interessa soprattutto il lato “estremo” della cosa. A tutti piace tantissimo. Quelli che fanno Critical Mass una volta, prima o poi ritornano¹⁶⁴.

L'elemento che si ritrova sempre, anche nell'uso del linguaggio, e che spinge le persone a “ritornare”, è sicuramente il fatto che piace, che è divertente; ancora una volta l'elemento ludico che “spiazza”, che rompe con ruoli definiti, ha un effetto contagioso, che sommato con gli altri elementi che ho cercato di indagare fin qui, fa

¹⁶¹ peter punkk (pseudonimo), “+bici +baci”, in PSYCHOattiva DreaMTeam, *Critical Mass. Dalla critica all'automobile alla rivolta delle biciclette*, Shake edizioni underground, Milano, 2003, p. 18

¹⁶² L. Mumford, *op. cit.*, p. 88

¹⁶³ G. Predielis (pseudonimo), in C. Carlsson, *op. cit.*, 2003, pp. 33-34

¹⁶⁴ peter punkk (pseudonimo), in PSYCHOattiva DreaMTeam, *op. cit.*, p. 12

assumere a questo fenomeno tratti incerti, ma di portata rilevante, non solo per l'ambito degli studi urbani. Ne sono interessate la sociologia, le scienze politiche, la psicologia sociale e la geografia umana, e l'elenco può continuare.

Tornando all'ambito che ci è proprio, quello della pianificazione, e in particolare la pianificazione per il governo della mobilità, questa *pratica sociale spiazzante* che ho tentato di definire ha molti aspetti di interesse e che il prossimo capitolo tenterà di indagare.

5. Esperienze di Critical Mass a Milano

Al fine di indagare un'esperienza concreta di Critical Mass inserita nel contesto di una città italiana, ho considerato opportuno prendere come riferimento il caso milanese. Come accennato in precedenza, a Milano Critical Mass esiste dal febbraio 2002, prima apparizione italiana di una pratica che si rifacesse alle esperienze cominciate 10 anni prima a San Francisco e in altre città del mondo.

La scelta di Milano tra tutte le altre "masse" italiane è dovuta a motivi pratici: è l'unica ad avere un appuntamento settimanale invece che mensile, quindi visitabile con una frequenza maggiore; non è eccessivamente lontana da Venezia; in quella città potevo disporre di una bicicletta per seguire gli appuntamenti e i percorsi delle pedalate.

Questo capitolo descriverà l'indagine empirica che ho condotto, basata sull'osservazione, la descrizione e l'interpretazione di ciò che ho visto, sentito e vissuto. Non ha la pretesa di essere considerato un caso studio per l'esiguo investimento in termini di tempo e di conoscenze sociologiche che quell'esperienza ha previsto. Avrò modo di spiegare la metodologia usata nel paragrafo 5.2. Prima di farlo, procederò con una breve descrizione di cosa succede il giovedì sera per le strade di Milano sulla base dell'esperienza di indagine condotta nei seguenti periodi: 22-23 aprile, 29-30 aprile, 1 maggio, 13-14 maggio, 20-21 maggio, e poi una settimana intera dal 22 al 26 giugno 2004.

5.1. Il giovedì sera per le strade di Milano

Luoghi

L'appuntamento è in Piazza dei Mercanti, rinominata dal movimento Piazza "Graziano Predielis", in memoria di un pensionato di Este ucciso da un'automobile mentre rincasava con la sua bici. La scelta del nome così come quella del luogo segnala l'importanza attribuita alla dimensione simbolica. Infatti quel luogo è immediatamente adiacente a Piazza Duomo, centro unico e inequivocabile della città. Quel luogo assume così una valenza forte nella pratica e nell'immaginario, perché associato all'identità stessa di Milano, città centrica per antonomasia, sviluppata a cerchi concentrici su un terreno pianeggiante attorno ad un unico punto, con un raggio inferiore ai 7 km. La destinazione finale è ogni volta diversa: durante le mie osservazioni ho potuto assistere solo a due conclusioni: una in un bar storico della sinistra milanese, vicino a Porta Ticinese; l'altra nella fontana antistante il Castello Sforzesco (la preposizione 'nella' non è casuale visto che quella del 24 giugno era stata annunciata come la "massa balneare", con bagno finale nella fontana, bici comprese).

Tempi

Le 21:30 è l'ora del raduno in Piazza, ma la partenza non avviene mai prima delle 22:00. L'attesa è occasione di socializzazione e scambio di informazioni, volantini, documenti, annunci, proposte, giochi. Durante le mie cinque visite, la pedalata non è mai terminata prima di mezzanotte, protraendosi anche fino alle 0:35 in un'occasione. L'andatura è stata sempre moderata con velocità medie tra i 7 e i 15 km/h, con alcune soste in luoghi simbolici oppure per ricompattare il gruppo.

Percorsi

Nelle fasi iniziali la pedalata percorre le strade centrali, poi dal centro si slancia spesso in escursioni radiali e concentriche, lungo il primo, il secondo, il terzo anello di circonvallazione e ancora oltre, verso le periferie che la "massa" sembra riempire di voci, di suoni di campanelli e di colorate comparse sceniche. I luoghi attraversati per la maggior parte sono i deserti urbanistici fatti di edifici omologati e di spazi anonimi, e a quell'ora non vedono quasi nessun passante per strada. A volte qualcuno saluta dalle finestre, alcuni pedoni applaudono o guardano perplessi o incuriositi chiedendo "chi siete?" o "dove andate?"; le risposte sono spesso "ciclisti!", "in bici". Spesso ho chiesto cos'erano i luoghi attraversati, ma essendo in bici era difficile prender nota: "il ponte della Ghisolfi", "viale Forlanini" fino all'aeroporto, "viale Monza", "via Farini", "viale Liguria", ecc., a volte entrando nelle strade interne dei quartieri attraversati: Greco, Barona, Bovisa, sono alcuni dei nomi che ricordo.

Persone

Durante tutte le cinque "masse" a cui ho partecipato c'erano sempre più di 200 persone; l'ultima, a giugno, ne contava quasi 300. Alla conclusione ci arriva meno della metà di quelli che sono partiti. La partecipazione alle "masse" è molto eterogenea. Sono in gran parte giovani tra i 25 e i 35 anni, ma ho visto persone di tutte le età, dai bambini insieme ai genitori (sul seggiolino o sulla bici propria), agli anziani magari in coppia. La presenza femminile mi è sembrata maggioritaria, anche se mi dicono che durante le serate piovose il rapporto è inverso. Mi aspettavo di vedere in gran parte studenti universitari, ma mi sbagliavo; tutti quelli a cui chiedevo erano lavoratori o pensionati, impiegati operai o liberi professionisti. Ho incontrato insegnanti, fattorini, grafici, meccanici, bancari, informatici (molti), camerieri, giornalisti, e persino un agente di borsa.

Relazioni

Gran parte dei partecipanti 'pedala' in compagnia, chiacchierando durante tutto il percorso, spesso due a due. Ci sono anche gruppetti, che restano insieme per tutto il tempo, ma la regola sembra essere quella di 'visitare' tutta la lunghezza della carovana, vedendo chi c'è e "fiutando l'atmosfera". Molti restano soli, non interagiscono con nessuno durante tutta la pedalata; sembrano quelli che si sono avvicinati da poco: ho incontrato un impiegato quasi in pensione che aveva appreso la notizia sul giornale il giorno stesso e si era unito confessando il suo entusiasmo per il clima di festa che regnava, anche se si dichiarava timido a relazionarsi coi giovani. Il clima in effetti è molto gioioso; incontra alcuni momenti di tensione in occasione dei diverbi con gli automobilisti.

Regole

Le uniche regole sembrano essere quelle utili a facilitare la partecipazione di tutti e a mantenere il gruppo unito. Così sembra che ci sia una regola implicita di non portare bandiere, slogan o il segno della propria appartenenza politica, tanto che si respira più l'atmosfera di una festa che quella di una manifestazione. La direzione viene decisa da chi è in testa, ma non sembrano essere mai le stesse persone. Il resto del gruppo segue spesso in modo ravvicinato, altre volte più sfilacciato. Quando si attraversano i grandi incroci (al rosso ci si ferma solo se si è in testa per non 'spezzare' il gruppo), alcuni scendono dalla bici per fermare l'avanzare della coda di auto e moto, a volte parlando con chi aspetta. Sembra anche esserci una regola tacita a evitare gli scontri verbali e fisici con chi è impaziente, perché fermerebbero la "massa" e il suo fluire.

5.2. Ragioni per un'indagine qualitativa

Lo sforzo di tracciare gli esiti e i significati della pratica di Critical Mass è stato segnato da frustrazioni e insuccessi, da contraddizioni e punti interrogativi sempre aperti. Non facendo parte del mio bagaglio culturale né delle competenze acquisite in questi anni di studio, l'osservazione e l'interpretazione di una pratica sociale è parsa spesso una pratica "spiazzata", per usare la metafora della Critical Mass. Seguendo i consigli di Massimo Bricocoli tuttavia, lo spiazzamento poteva risultare una risorsa invece che un handicap. In alcuni appunti che risalgono al primo anno di corso¹⁶⁵, trovo infatti con sorpresa:

Sia pure nella contingenza di tempi e risorse limitati, "sostare", "ascoltare", "osservare" in modo "attivo" significa disporsi alla ricerca perseguendo non solo l'obiettivo di raccogliere informazioni utili a dare risposta ad una serie di quesiti di partenza o di esigenze conoscitive precostituite ma, piuttosto, di mirare alla costruzione di una (visione della) realtà. L'esplorazione assume i connotati di un'indagine parziale, soggettiva, indiziaria, necessariamente limitata nel tempo... piuttosto che di un'analisi esaustiva, comprensiva, oggettivante, replicabile....

e ancora:

un'indagine condotta spendendo una quota abbondante del tempo a disposizione unicamente per entrare in relazione con il contesto e una quota abbondante delle proprie energie per sfuggire a quell'"ansia classificatoria", con cui si tende molto spesso a "domare", il più presto possibile, il proprio oggetto di ricerca, offre la possibilità di acquisire un patrimonio inaspettatamente complesso e ricco di elementi conoscitivi che vanno ben al di là delle esigenze che possono essere state espresse inizialmente o delle proprie personali aspettative.

In linea con quei consigli ho considerato quindi la possibilità di utilizzare uno strumento che si conciliasse con quell'approccio. Sono così arrivato all'uso dell'*indagine qualitativa*. Pur non essendo un sociologo e non avendo una conoscenza strutturata delle diverse metodologie d'indagine mi sembra di poter affermare che la ricerca qualitativa sia quella che meglio si addice a quella esperienza, che non poteva prendere in esame campioni rappresentativi e dati misurabili, ma doveva necessariamente occuparsi di profili soggettivi e di interpretazioni e quindi una buona scelta per osservare, descrivere e interpretare una pratica sociale.

Insieme all'indagine qualitativa è stata fatta un'ulteriore scelta metodologica verso la tecnica dell'*osservazione partecipante* riprendendone l'obiettivo di descrivere le azioni e di comprendere le motivazioni dei soggetti coinvolti mediante un procedimento di immedesimazione. Questo nell'intuizione che l'indagine non poteva limitarsi all'osservazione, ma richiedeva un certo grado di coinvolgimento nel fenomeno indagato. Forse, ancor più drasticamente, l'indagine qualitativa e l'osservazione partecipante potevano essere quelle che più di tutte si innestavano sulle ragioni pratiche ed emotive di questa esperienza di tesi.

La prima si iscrive in una corrente di pensiero, coerente con questo studio e anche con questa pratica, che tende verso un paradigma interpretativo della realtà e che ha origine all'inizio del XX secolo con la sociologia comprendente di Max Weber¹⁶⁶; si sviluppa a partire dagli anni '60 con i nuovi approcci teorici della

¹⁶⁵ M. Bricocoli, *op. cit.*

¹⁶⁶ M. Weber, *Il metodo delle scienze storico-sociali*, Mondadori, Torino, 1980

sociologia neo-comprensiva, sorti soprattutto nell'ambito della sociologia americana (tra i quali la sociologia fenomenologica, l'interazionismo simbolico, l'etnometodologia).

Il fulcro della mia ricerca in definitiva è il rapporto tra l'analisi dell'interazione sociale individuale ed i suoi effetti sul governo del territorio (in particolare sul governo della mobilità): la ricerca qualitativa ha come oggetto di indagine proprio il primo termine di tale rapporto. L'interpretativismo si volge infatti all'analisi dell'interazione sociale, considerandola però dal punto di vista dell'individuo, nella convinzione che la realtà sociale debba essere interpretata attraverso quello che Weber definisce *Verstehen*, ovvero *comprensione* dell'intenzionalità dell'agire umano, attraverso il senso soggettivo attribuito dall'individuo al proprio comportamento.

La comprensione del soggetto è dunque l'obiettivo dell'analisi qualitativa, che può essere definita come un'analisi per soggetti, in cui la rilevazione viene effettuata su singoli casi che non rivestono valore di rappresentatività statistica, in quanto non vi è alcun intento di elaborare delle generalizzazioni. I dati qualitativi non sono standardizzati e dunque non sono suscettibili di elaborazione statistica; la loro caratteristica è di essere dati soft, ricchi e profondi. L'analisi qualitativa mira alla costruzione di classificazioni e di tipologie (riportate nel capitolo successivo) e la presentazione dei dati è di tipo narrativo-descrittivo.

Mi sembra poi che altre caratteristiche dell'analisi qualitativa richiamino lo spirito di questa ricerca: il suo carattere destrutturato, aperto, in costruzione dinamica, il suo particolare rapporto con la teoria, lo scopo di abbandonare un'impostazione rigidamente deduttiva, in cui la teoria, ossia le ipotesi teoriche fornite dalla letteratura, precedono la ricerca.

Come per il ricercatore qualitativo quello che mi preme non è formulare ipotesi teoriche, ma cercare di *comprendere* la sfera del mondo della vita quotidiana, costruire quadri di riferimento, finalizzati, nel nostro ambito disciplinare, ad orientare l'azione del pianificatore sensibilizzandolo verso particolari tematiche. L'analisi qualitativa a questo proposito sostituisce i cosiddetti *concetti operativizzanti*, ossia quei concetti che vengono trasformati in variabili e dunque resi misurabili, con *concetti sensibilizzanti*, per usare l'espressione di Blumer, ossia con dei quadri di riferimento aperti¹⁶⁷.

Comprensione significa anche immedesimazione, capire il punto di vista dell'altro: le interviste riportate in appendice contengono un aspetto *empatico* che potremmo definire come "il riflesso psicologico della sociologia comprensiva". Esse sono il risultato prima di un lento avvicinamento e poi di una settimana di vita vissuta insieme a quelli che a Milano agiscono la Critical Mass; durante questi periodi sono entrato in contatto diretto con questo mondo e con i soggetti che ne fanno parte, cercando di stabilire un'empatia ed un'interazione diretta con loro. Le interviste sono state pensate (con i debiti *distinguo* da fare, trattandosi dell'opera di un "sociologo non professionista") secondo la tecnica delle *Storie di vita*, ossia secondo quella che Bichi definisce "l'intervista biografica", indicando con essa tutte quelle tipologie d'intervista che sono caratterizzate da bassa standardizzazione, bassa direttività e da una traccia altamente strutturata (che serve da guida al ricercatore durante le interviste), ma non somministrata e che si svolgono all'interno di una situazione sociale particolare.

Lo spunto per l'uso della tecnica dell'*osservazione partecipante* è da considerare inoltre nella consapevolezza che un'analisi accurata di questo tipo richiederebbe

¹⁶⁷ J.S. Bruner, "Life as Narrative", in *Social Research*, vol. 54, n. 1, 1987, pp. 11-32; Idem, "The Autobiographical Process", in *Current Sociology*, vol. 43, n. 2/3, 1995, pp. 161-177.

tempi molto più lunghi, perché prevede che il ricercatore si inserisca in modo diretto e per un periodo temporale relativamente lungo in un gruppo sociale preso nel suo ambiente naturale, ed instauri un rapporto di interazione personale con i membri del gruppo.

5.3. Profili delle interviste

Si tratta di otto testimonianze raccolte tra il 22 e il 26 giugno 2004 in diversi luoghi di Milano di cui si dà una breve descrizione nel Glossario alle interviste riportate in appendice: la "Ciclofficina" aperta da alcuni studenti del Politecnico e quella del Centro sociale "Bulk", il centro sociale "La Pergola", la Stazione delle Biciclette presso il capolinea della metropolitana a San Donato, e ovviamente la "Massa", come viene chiamato a Milano l'appuntamento di Critical Mass che si tiene ogni giovedì sera in piazza dei Mercanti.

Esse hanno contribuito in modo decisivo a rispondere alla domanda su quale sia il significato di una pratica, come Critical Mass, scelta da una piccola parte di coloro che compiono già una pratica poco comune, come l'andare quotidianamente in bicicletta in città.

A tale domanda tenterò di rispondere nel capitolo successivo, per il momento mi limito a fare una breve descrizione della biografia delle persone intervistate, mentre i testi integrali delle interviste sono riportati in appendice 2.

Davide e Agostino (Associazione +BC)

Davide ed Agostino, dopo aver cominciato a partecipare a Critical Mass, hanno fondato un'associazione, senza scopo di lucro, che si occupa di promuovere l'uso della bicicletta in città: hanno aperto una 'Ciclofficina' nello spazio che il comune di San Donato gli ha messo a disposizione nella stazione della metropolitana, creando la "stazione delle biciclette". Tra le varie attività che portano avanti ci sono progetti educativi nelle scuole e corsi di auto riparazione della bicicletta. La filosofia di fondo della loro attività è strettamente legata a un'idea di partecipazione sociale e politica come *autoproduzione* dei desideri e del proprio stile di vita e non come semplice rivendicazione di diritti. Continuano a partecipare a Critical Mass perché sono entrambi "amanti" della bicicletta e della "pedalata" e perché ritengono che può essere interessante avere un doppio livello di impegno, quello di Critical Mass che, per il suo essere libero e non istituzionalizzato "è ricco di potenzialità e di spunti", e quello di "+BC" che "ha un carattere più specialistico e strutturato" ed è una forma di "azione politica più specifica e non generalistica". Nella loro esperienza Critical Mass è stata un'enorme opportunità umana, come luogo di *aggregazione* e ritengono che essa faccia parte di un progetto politico di riutilizzo degli spazi abbandonati e degradati per la creazione di spazi di socialità, che intende quindi la città come spazio pubblico e popolare e non solo come opportunità speculativa e di consumo.

Matteo

Matteo fa parte del gruppo storico di Critical Mass a Milano, proviene dall'esperienza politica del movimento milanese dei centri sociali e delle case occupate, che sostiene essere stato il laboratorio dove è nata Critical Mass.

Vive in provincia e lavora a Milano, per cui ogni giorno percorre circa 30 chilometri in bicicletta per andare e tornare dal lavoro.

Si occupa di pianificazione dei trasporti e ritiene che Critical Mass ed il suo lavoro siano fortemente connessi, soprattutto perché pensa che le sue conoscenze tecniche

possano essere usate da tutti nelle azioni di Critical Mass, non solo durante il percorso della "Massa" stessa, ma come bagaglio culturale e politico.

Pur occupandosi di pianificazione, però, tiene molto alla distinzione tra il ruolo della pianificazione (per quanto si possa pensare costruita "dal basso") e l'azione della Massa Critica, in cui fa corrispondere l'elemento maggiormente rivoluzionario all'approccio situazionista che la caratterizza.

I suoi interessi maggiori in questo momento, all'interno del movimento, sono legati alla questione della "partecipazione": a questo proposito Matteo pensa che potrebbe essere molto importante far diventare l'incontro settimanale di Critical Mass (ogni giovedì sera alle nove e trenta) un incontro mensile pomeridiano (il venerdì), per rendere possibile una partecipazione più variegata di persone alla "Massa".

Silvia

Silvia vive e lavora a Milano come insegnante di musica in una scuola media, in questo momento il suo interesse principale è "l'inquinamento da musica", come lei lo definisce, che è molto diverso dall'inquinamento acustico perché si occupa più dei *suoni* che dei *rumori*. Racconta che fin da ragazzina va in bicicletta per la città e che ha vissuto in prima persona l'aumento, nel corso degli anni, dei pericoli per il ciclista a Milano. Partecipa a Critical Mass assiduamente non solo come ciclista, ma anche con un gruppo di pattinatori che fanno anche loro la "Massa": il suo è un approccio *rivendicativo* verso il diritto ad andare in bicicletta, in particolar modo per le donne che sono schiave, soprattutto di sera, dell'automobile. E' infatti molto attenta al rapporto con l'automobilista, di cui soffre anche le potenzialità di violenza e di sopraffazione.

Michele

Michele fa il sociologo ed usa la bicicletta come mezzo di trasporto da molto prima della nascita di Critical Mass, per cui il motivo principale del suo avvicinamento è come dice lui stesso "un percorso personale, che parte dal situazionismo, dalle feste in strada, dai rave..." e che significa una pratica di *affermazione* di un proprio stile di vita e di *rivendicazione* dello spazio pubblico.

Ne sottolinea soprattutto il carattere ludico che a suo parere rende la Massa Critica un fenomeno *spiazzante*.

Il suo interesse è rivolto principalmente alla città, egli vede Critical Mass come un modo per riprendersi la città, troppo controllata, normata e quindi escludente.

È inoltre fra quelli che hanno una partecipazione piuttosto assidua alle iniziative che sorgono attorno a Critical Mass (come la Ciclofficina, le iniziative nel centro sociale "la Stecca", le iniziative del "Cantiere Isola" nello storico quartiere di Milano), ed è fra i pochi che ne rivendica un forte carattere di gruppo, non amando invece la definizione di "individui che creano situazioni comunitarie temporanee".

Teresa

Fin dal 2002 partecipa a Critical Mass e il suo background è quello di Indymedia e delle reti milanesi di "reality hacking"; inoltre si definisce una ecologista profonda che ha sempre usato la bicicletta.

Teresa lega Critical Mass ad una pratica più diffusa (di cui fanno parte diversi gruppi che operano a Milano) di *affermazione* di uno stile di vita diverso da quello omologante della società in cui viviamo; esso consiste in "uno smontare la scatola in cui viviamo per proporre un nuovo stile di vita, nel lavoro, nel tempo libero, nella circolazione, basato sulla autodeterminazione delle persone".

Ha una figlia e racconta di varie "masse" fatte assieme ai bambini che hanno dimostrato come critical Mass possa essere una pratica piacevole, sicuramente provocatoria, ma non-violenta.

Intende Critical Mass anche come una protesta contro l'automobile, ma teme che essa possa finire col diventare un elemento di comodo per le amministrazioni politiche e un fenomeno di moda passeggero.

Matteo (aspettando la partenza)

Vive a Milano ma lavora in provincia ed utilizza tutti i giorni la bicicletta per andare a lavoro.

Oltre a partecipare alla "Massa" il giovedì sera è tra i frequentatori della Ciclofficina del Bulk, che dice poter essere uno strumento molto importante per la diffusione dell'uso della bicicletta e per far capire quanto sia un mezzo comodo e facile da mantenere.

Andrea (Ciclofficina del Politecnico)

Andrea vive in provincia di Milano e studia Ingegneria delle Telecomunicazioni al Politecnico. Dice di aver sempre usato la bicicletta per spostarsi nel suo paese, ma di aver cominciato ad usarla seriamente solo da quando partecipa a Critical Mass, sia perché fa molti più chilometri al giorno sia perché ha acquisito una consapevolezza politica del suo uso che prima definisce solo "inconscia".

Partecipa a Critical Mass fin dall'inizio, da quando in occasione del G8 del 2001 ha preso contatto col gruppo di "anarcociclisti" ed il suo approccio parte da un'impostazione ecologica motivata dalla necessità di un cambiamento degli stili di vita e di consumo.

E' inoltre tra i fondatori della seconda Ciclofficina nata a Milano, nella Facoltà di Agraria, che ritiene essere una delle conseguenze più interessanti della Critical Mass, come luogo di sperimentazione politica, perché è un luogo di *autoproduzione della vita* e di "quello di cui si ha bisogno, che non passa per il ricatto del mercato e del consumo".

Michele (studente di Agraria)

Michele ha scoperto Critical Mass vedendola passare sotto casa; prima di partecipare alle "Masse" si definiva un *ciclista della domenica* e ritiene quindi che essa possa essere molto utile a stimolare l'uso della bicicletta quotidianamente.

L'elemento più interessante di Critical Mass è, a suo parere, la riconquista della città in modo divertente e dissacrante.

'MASSE' IN BICICLETTA

Milano
maggio 2004
ore 18:00

Traffico dell'ora di punta.



Milano
maggio 2004
ore 18:00

Traffico dell'ora di punta.



Milano

Infrastrutture per le biciclette
e i pedoni.



Milano
22 aprile 2004
ore 22:00

Partenza di Critical Mass
dal centro città.



Milano
20 maggio 2004
ore 23:00

Pedalando in
Critical Mass.



Milano
24 giugno 2004
ore 24:00

Immagini di Critical Mass
"balneare".



'MASSE' IN BICICLETTA

Milano
24 giugno 2004
ore 24:00

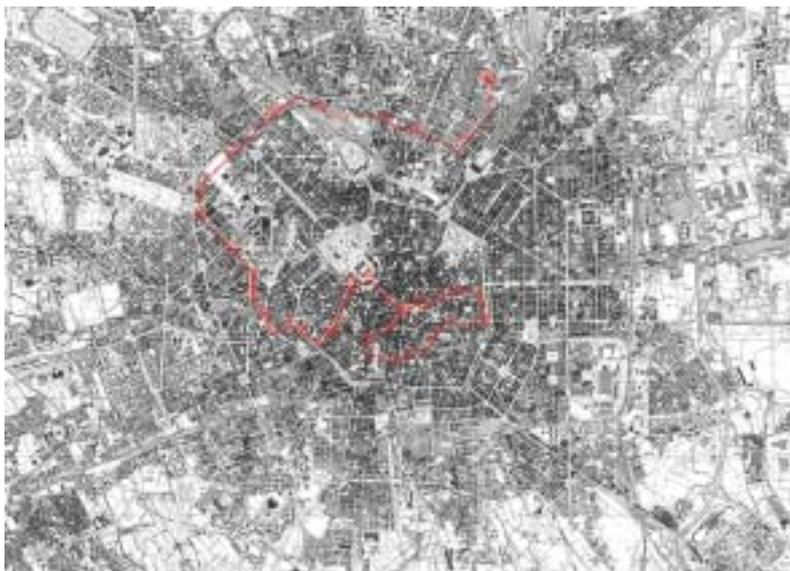
Immagini di Critical Mass.



Milano. Rappresentazioni di percorsi di "masse critiche" fatti in sella alla bici o con la bici a mano e tracciati (rilevati/registrati) tramite GPS.

08 maggio 2003

distanza totale: 20.40 km
tempo totale: 02:14:31
velocità media: 9.10 km/h
partenza:
latitudine N45 27 49.0
longitudine E9 11 19.6
altitudine 65.02636
arrivo:
latitudine N45 30 05.0
longitudine E9 12 30.9
altitudine 120.3021



19 giugno 2003

distanza totale: 18.87 km
tempo totale: 01:44:39
velocità media: 10.82 km/h
partenza:
latitudine N45 27 53.0
longitudine E9 11 16.3
altitudine 92.90454
arrivo:
latitudine N45 27 24.8
longitudine E9 15 15.8
altitudine 102.0371



17 luglio 2003

distanza totale: 21.67 km
tempo totale: 02:19:40
velocità media: 9.31 km/h
partenza:
latitudine N45 27 53.5
longitudine E9 11 17.0
altitudine 88.09802
arrivo:
latitudine N45 29 10.2
longitudine E9 12 13.7
altitudine 133.7604



Fonte: www.inventati.org/noviglob/

Milano
25 giugno 2004
ore 13:00
Ciclofficina al Politecnico.

LO VEDI
LO FAI
LO INSEgni

HA! RIPARATO LA BICICLETTA
E ORA LO INSEgni
(O CONTINUI AD IMPARARE)
SIETE TUTTI INVITATI IL
LUNEDI (AUTORIPARAZIONE)
E IL VENERDI (RIPARAZIONE
ASSISTITA)
oppure il mercoledì alla
nuova di piazza, cittadini
PER ALTRE INIZIATIVE



6. *Esiti di Critical Mass e sollecitazioni per il planning*

6.1. Nuovi quadri di significato per la mobilità e per la vita urbana? Innovazioni, contraddizioni, punti interrogativi

Qual è dunque il significato di Critical Mass? All'inizio di questa ricerca accennavo all'esistenza di altre domande che forse venivano prima di questa: mi chiedevo perché ogni giorno migliaia di persone scelgono la bici come mezzo di trasporto, nonostante sia estremamente pericoloso e la usi una piccola minoranza? E ancora cosa significasse una scelta considerata una follia nei comuni assunti culturali? È forse una forma di opposizione sociale, di diserzione o di progettualità nuova?

Tuttavia ho scelto di limitare l'ambito della ricerca a quale fosse il significato di una pratica ancor meno comune, scelta da una piccola parte di coloro che compiono già una pratica poco comune. E in quell'ambito ho scelto di verificare quale fosse la relazione tra le due scelte e con l'insieme delle scelte fatte nell'ambito della mobilità. L'indagine non è stata semplice e il compito di interpretare i significati non è facile.

Infatti interrogarsi sui significati da attribuire a una pratica sociale come Critical Mass può dimostrarsi un esercizio futile dal momento che le motivazioni degli aderenti alle pedalate possono essere tante quante il numero di chi vi prende parte. Come avverte Carlsson "se chiedete a queste persone per quale ragione aderiscano a Critical Mass, riceverete un'infinità di risposte diverse". E infatti diverse spesso sono state le risposte alle domande fatte nelle interviste. Ma subito dopo afferma:

Il significato che le persone attribuiscono alle proprie azioni è meno interessante del fatto che un particolare segmento della popolazione abbia trovato in Critical Mass una forma per esprimersi politicamente e socialmente¹⁶⁸.

La ricerca di un qualche significato collettivo e, quindi, delle conseguenze o dei legami che questo può avere sulla vita urbana in generale e sulla mobilità in particolare, non esime neanche chi riconosce l'intrinseca indeterminatezza del fenomeno. Parimenti la ricerca di quadri di significato entro cui collocare le azioni in un dominio pubblico è un compito intrinseco della pianificazione¹⁶⁹, perciò e a maggior ragione, neanche chi osserva da questa particolare angolatura può esimersi dal farlo.

Ciò che possiamo affermare con un certa agilità è che il fenomeno Critical Mass, nasce, è conseguenza di un **problema di natura pubblica**. Il legame con il traffico, soprattutto la congestione da traffico di veicoli motorizzati, è evidente. È possibile dunque interpretare Critical Mass come *una risposta* al problema. Una risposta inedita sotto il profilo delle forme di azione, un po' meno se si guarda alle filiazioni storiche delle culture di appartenenza¹⁷⁰.

Centrale è comunque l'*azione*. Si tratta di una risposta agita. La risposta nasce e finisce con l'azione. Non è chiaro quali forme assuma tra un'azione e l'altra. Non sono chiare le forme di conoscenza con cui si produce l'azione, né sono chiari gli sviluppi che questa ha nella realtà. Abbiamo visto come sia un'azione che assume in sé significati diversi, molto eterogenei, a volte addirittura contrastanti.

¹⁶⁸ C. Carlsson, *op. cit.*, 2003, p. 84

¹⁶⁹ J. Friedmann, *op. cit.*, 1993, pp. 76-77

¹⁷⁰ Come visto nel capitolo precedente, fin dagli esordi del "problema traffico" esiste un movimento anti-auto come una "corrente profonda, che da almeno cinquanta anni nelle metropoli occidentali affiora a tratti, scorre impetuosa in superficie, per poi tornare sotterranea" come ricorda Marco D'Eramo; cfr. D'Eramo, *op. cit.*, p. 94

Ha in sé un chiaro contenuto di *rivendicazione*, per affermare un diritto negato; ha anche un significato di *accusa*, alla cultura e ai modelli socioeconomici fondati sull'automobile, e sul consumo; rappresenta inoltre una *richiesta*, di un ambiente urbano più vivibile e più sociale; più di tutti sembra avere un'accezione assertiva, di *affermazione*, di autorafforzamento, di capacità di controllo sull'esistenza. Ancora, accompagnata a ognuno di questi aspetti, l'azione ha un forte significato di *aggregazione*, in cui prevale l'elemento ludico e che afferma nuove forme di socialità. Indaghiamo anche qui i termini uno per volta.

Rivendicazione. La rivendicazione di un *diritto*, o addirittura di un'esistenza negata è la più evidente manifestazione di questa pratica. Come abbiamo visto l'idea centrale che dà origine al movimento è l'istanza del fatto che "anche le bici sono parte del traffico". L'istanza ha origine dalla constatazione che il diritto a muoversi in bicicletta per le strade urbane¹⁷¹ è sostanzialmente negato per le ragioni già ricordate in precedenza (tra queste l'alta pericolosità e l'esplicita dissuasione da parte delle norme vigenti), e che di conseguenza il suo uso è rimosso anche dall'immaginario della strada, soprattutto nella coscienza degli automobilisti che non considerano la bicicletta un mezzo di trasporto legittimo.

Oltre ai diritti dei ciclisti come soggetti nel traffico, esiste anche una più ampia rivendicazione dell'esistenza di *altri modi d'uso* della strada, non solo riguardanti la mobilità: viene affermato il significato della strada come spazio pubblico e dunque si rivendica un'attenuazione del monopolio all'uso dello spazio da parte delle automobili e da parte dell'unica funzione della circolazione.

Critical Mass in questo modo viene praticata come forma di affermazione di un diritto, come manifestazione di protesta per un problema sentito e non affrontato, come irruzione in una realtà che altrimenti sarebbe sorda a quell'istanza. La misura della razionalità di questa pratica non è l'efficacia della sua azione, ma l'espressione di "un dato biologico ed esistenziale, prima che politico: la manifestazione elementare del diritto alla vita"¹⁷² e alla strada da parte degli utilizzatori più deboli e deprivati di quel diritto, ciclisti e pedoni.

I referenti all'interno di questa accezione sono "gli altri". Non tanto chi non va in bicicletta, ma chi non consente l'uso della bicicletta: automobilisti e amministrazione pubblica in primis, la generica struttura della città e i modelli socioeconomici e culturali come conseguenza.

Questo è l'ambito in cui si collocano anche le tradizionali forme di partecipazione della base sociale alla vita pubblica: associazioni di cittadini, gruppi di pressione, professionisti, gruppi politici.

Accusa. La critica verso la cultura dell'automobile che si manifesta in forma di accusa verso modelli socioeconomici e territoriali fondati sul mezzo privato, sulla sua proprietà e sul suo uso indiscriminato, è invece un *elemento implicito* alla pratica sociale di Critical Mass. Il livello di coscienza maturato in ognuno dei partecipanti e il grado di adesione alle implicazioni che quello comporta non sono espliciti, non sono condivisi uniformemente e di conseguenza non vengono comunicati con 'messaggi' univoci verso l'esterno. Neanche le forme di condivisione di quella critica all'interno della comunità di persone che la praticano sono univoche, e si danno ricorrendo più

¹⁷¹ Il problema si estende anche alle strade extraurbane, per le quali sono state avanzate anche ipotesi di divieto di circolazione per le biciclette per limitare il fenomeno dell'alta incidentalità con vittime proprio i ciclisti. A un problema di equità e di diritti si risponde negando per legge l'esistenza dei soggetti di quei diritti.

¹⁷² G. Paba, *op. cit.*, p. 26

alla *forma simbolica* che a quella argomentativa. Slogan, segnali, immagini, aforismi, satira, racconti sono quasi sempre rappresentati in forma grafica o di arte visiva e veicolati in adesivi, magliette, maschere, travestimenti, sculture, disegni, suoni, foto, video che circolano attraverso siti web e liste e-mail, oltre che durante le pedalate. La loro produzione è affidata all'iniziativa, alle capacità e alle risorse individuali, che spesso concorrono alla produzione di progetti collettivi. Così l'elaborazione di forme più complesse di espressione come libri, film, mostre, spettacoli è il risultato dell'incontro e del lavoro comune di molte persone che confluiscono nell'elaborazione di un progetto. L'utilizzo di nomi collettivi o di pseudonimi è una delle espressioni della volontà di definire identità indeterminate e in questo modo aperte a chiunque voglia riconoscersi e unirsi, nello stesso spirito di Critical Mass. Un esempio è lo pseudonimo "Graziano Predielis" adottato dall'esperienza milanese di Critical Mass, come visto in precedenza. Oltre a rinominare la piazza dove si svolge il raduno prima della partenza, il nome è stato assunto come identità collettiva per azioni, documenti o "incursioni nell'immaginario" a segnalare quanta importanza viene data alla dimensione simbolica.

Al di là delle forme di comunicazione adottate, l'accusa verso l'inevitabilità dell'automobile è mossa dall'intenzione di rendere visibile il rifiuto verso i modelli culturali che ne alimentano la dipendenza e di esplicitare un conflitto attraverso l'azione:

La rivolta rimane individuale e invisibile, finché l'esplosione creativa di Critical Mass non fa conoscere al mondo l'infinità di atti isolati nella forma di un atto collettivo. È una dichiarazione pubblica che improvvisamente fa apparire una serie di scelte individuali come reazioni sociali, politiche e collettive alla follia accettata come qualcosa di inevitabile e normale¹⁷³.

In questo modo, l'intenzione è di trasformare le auto private in un tema di discussione fortemente politico attraverso la volontà di rottura di modelli considerati 'normali' o inevitabili¹⁷⁴. È un'intenzione che ritroviamo anche nelle interviste realizzate.

Richiesta. La dimensione più oscura della pratica di Critical Mass è quella della richiesta. Risulta oscura agli osservatori esterni proprio perché non esplicita le sue strategie di trasformazione sociale. Rimanendo in un limbo di *indeterminatezza tra pratiche riformiste e radicali*, non rinuncia a nessuna delle due, lasciando all'iniziativa dei singoli attivisti o dei gruppi di azione che si formano al suo interno, di scegliere le strategie specifiche per perseguire i propri obiettivi. "Se l'obiettivo è sostenere le richieste di migliori politiche attraverso i canali democratici considerati ortodossi, Critical Mass dà il proprio contributo a questo metodo di cambiamento, formando un esercito di sostenitori migliori"¹⁷⁵. Ma il "metodo di cambiamento" non è scelto a priori.

¹⁷³ C. Carlsson, *op. cit.*, 2003, p. 88

¹⁷⁴ Molti attivisti usano esplicitamente la parola 'diserzione', sottolineando il significato di disobbedienza civile dell'andare in bicicletta: "È un gesto di 'diserzione' da un sistema di avvilente sfruttamento, da un modello di comportamento che impoverisce l'esistenza umana e degrada l'ecosistema planetario". In C. Carlsson, *op. cit.*, 2003, p. 93

¹⁷⁵ La tesi sostenuta è quella per cui "nel periodo di tempo che intercorre tra due pedalate successive, ciclisti altrimenti disinteressati alla politica trovano la motivazione per prendere l'iniziativa; per scrivere lettere ai rappresentanti politici e ai consiglieri comunali; per discutere con vicini di casa, familiari, amici; per informarsi sempre più sul ruolo decisivo che il trasporto autocentrico e le politiche urbanistiche giocano nel definire le priorità, [...] nel

Essendo priva di strutture gerarchico-organizzative non elabora “piattaforme programmatiche” condivise che poi si trasformano in richieste esplicite verso i vari livelli di governo della cosa pubblica. Non stila una lista di desideri, ma pratica quei desideri *come se fossero già realtà*. Così facendo fa assumere alle richieste una forma direttamente visibile, prefigurando e incarnando la soluzione auspicata: un’opzione come la richiesta di abolizione definitiva dell’auto dai centri urbani, non viene ‘richiesta’, ma praticata come se il cambiamento fosse già reale. Una richiesta simile, pur rimanendo nell’agenda politica del singolo attivista impegnato in contesti più strutturati fuori dai raduni periodici, viene alimentata di immagini e visioni realistiche secondo una scelta di trasformazione sociale della pratica radicale. La differenza tra i due metodi di cambiamento è chiaramente spiegata da Friedmann parlando del significato della pratica radicale.

[...] nella pratica radicale l’elaborazione di una visione realistica concerne un futuro del quale sono responsabili le stesse persone. La loro visione, allora, è ben più di una lista di desideri; *si tratta di un impegno alla sua realizzazione attraverso la pratica*¹⁷⁶.

Un significato che si ritrova definito negli stessi termini da Carlsson:

Il significato di Critical Mass non si esaurisce nel suo enorme significato simbolico. Le pedalate sono una dimostrazione pubblica dell’esistenza di un modo migliore di muoversi nelle città, ma anche l’esperienza momentanea di un’alternativa reale, già attivamente presente, resa viva dai corpi e dalle menti di migliaia di partecipanti, che non stanno ad aspettare che qualcuno cambi per loro... perché sono loro che in quel momento lo stanno cambiando. [...] una nuova forma di contestazione politica, non solamente contestataria, ma anche utopica¹⁷⁷.

Come visto nei paragrafi precedenti, quello della richiesta - cioè del contenuto della pratica di Critical Mass - si lega inequivocabilmente con il significato di affermazione che la pratica assume - cioè con il metodo attraverso la quale è agita.

Affermazione. L’accezione assertiva, di *affermazione*, di capacità di controllo sull’esistenza della pratica di Critical Mass è già stata discussa a lungo. Anche qui ricorriamo a Friedmann per un tentativo di sintesi.

Come accade a consumatori passivi, le nostre vite sono malamente frammentate. Manchiamo di un valido criterio che ci consente di riunire i molti frammenti della nostra esperienza quotidiana in un tutto coerente. Più l’esperienza ci appare frammentata meno essa conserva la promessa di un significato, più diventiamo alienati. [...] È diverso per quanti, per una qualsivoglia ragione, abbiano deciso di depurarsi dei loro atteggiamenti passivi e compiacenti e di divenire attori sulla scena degli eventi storici. Ciò perché, quando definite i vostri fini e cercate di raggiungerli, improvvisamente scoprite un criterio ben saldo che vi aiuta a interpretare il mondo: la definizione di un problema, la ricerca di una strategia appropriata, un chiaro ancoraggio ai valori da inverarsi nella pratica. L’azione si semplifica rimuovendo l’informazione irrilevante¹⁷⁸.

causare più morti ferimenti e malattie dell’insieme di tutti gli altri maggiori flagelli da cui siamo afflitti”. In A. Kessel, *op. cit.*, p. 117

¹⁷⁶ J. Friedmann, *op. cit.*, 1993, p. 500

¹⁷⁷ C. Carlsson, *op. cit.*, 2003, p. 93

¹⁷⁸ J. Friedmann, *op. cit.*, 1993, pp. 499-500

Il significato di Critical Mass in questo senso sta nell'offrire una opportunità di "depurarsi degli atteggiamenti passivi e compiacenti e di divenire attori sulla scena degli eventi storici". Una possibilità aperta *senza vincoli di entrata e uscita* tipici delle organizzazioni formali, e *senza richieste di specifiche competenze* o conoscenze per l'azione. L'unitarietà dell'esperienza pubblica viene acquisita sul terreno della pratica sociale, con quell'insieme di elementi che la definiscono: teoria, strategie, valori e l'azione stessa. Non è quindi solo un tentativo di influenzare le scelte di mobilità, ma un *tentativo di espressione pubblica* per affermare la vita di relazione, il senso di interdipendenza e di reciproca responsabilità. Portando le persone a partecipare in prima persona e ad essere artefici dei cambiamenti che desiderano, Critical Mass realizza un'alchimia che un'organizzazione formale difficilmente permette.

I referenti dell'azione e dell'esperienza vissuta, in questo caso non sono più esterni agli attori dell'azione, ma coincidono con essi, sia collettivamente che singolarmente. L'azione rafforza l'individuo e allo stesso tempo consolida la comunità che si riunisce attorno alla pratica, seppur in modo casuale ed eterogeneo.

Aggregazione. Se l'interpretazione dei significati fin qui analizzati può essere incerta, lo è meno per quello relativo alle forme di aggregazione che da questa pratica emergono. La spinta ad un'aggregazione primordiale, praticata nell'originario ambito dello spazio pubblico per rifiutare esplicitamente quella tendenza all'isolamento percepita come sempre più devastante e degradante. È una *spinta a superare una condizione di solitudine* delle esistenze contemporanee percepita come sempre più opprimente e che si manifesta in tutta la sua insensatezza proprio nel traffico, in cui viene spesa buona parte dell'intera giornata. È un istinto a uscire da quelle che vengono considerate "bolle isolate e isolanti delle autovetture, delle chat-room, degli uffici, dei salotti con tv", che separano dall'ambiente esterno e sottraggono la possibilità dell'interazione fisica, alimentando la tendenza alla paura del diverso, al rifugio nella tecnologia e allo svuotamento della democrazia. Per uscirne, i partecipanti a Critical Mass ricreano fittiziamente un'occasione di incontro all'aria aperta, considerata autentica perché non mediata da nessuno scambio commerciale (come invece sono il bar, la discoteca, lo stadio, il centro commerciale) e che 'riavvicina' le persone con l'ambiente urbano e tra di loro. Critical Mass si configura così come una specie di "centro sociale" all'aria aperta e itinerante, in cui l'elemento ludico e divertente del gioco si mescola a contenuti politici a cui ognuno decide autonomamente in che misura aderire. È il fatto di essere un'occasione di incontro che gli dà valore, perché "attraverso la definizione dell'*incipit* di un evento e attraverso la bicicletta, riesce ad aggregare una massa inedita capace di porre con forza una questione fondamentalmente politica"¹⁷⁹. Sul termine 'massa' e sulla reale pregnanza di queste forme aggregative, tornerò però più avanti.

Qui la razionalità dell'azione è guidata dal bisogno di definire la propria identità, che "non dipende soltanto dalle intenzioni, ma anche dalle relazioni in cui queste si situano"¹⁸⁰; di conseguenza anche dalla connotazione degli spazi che accolgono quelle relazioni, e dalla modalità con cui le relazioni si instaurano. Anche qui i referenti dell'azione e dell'esperienza vissuta sono gli individui stessi che la praticano e, come esito eventuale, la possibile comunità che dall'interazione prende forma.

Nel tentativo di rendere in forma sintetica i significati fin qui delineati, ho cercato di riunire i tratti generali nella tabella riportata di seguito (Tabella 4).

¹⁷⁹ P. Savoldi, *op. cit.*, pp.169-170

¹⁸⁰ Citato in *ibidem*, p.172 da A. Melucci, *Il gioco dell'io*, Feltrinelli, Milano, 1991, p.56

Significato	Oggetti Quali problemi?	Motivi per l'azione Quali intenzioni?	Razionalità Perché?	Referenti A chi è rivolta l'azione?	Forma Come?
Rivendicazione	Diritto a essere parte del traffico negato alle bici Diritto alla strada negato ad altre funzioni	Rendere visibile un'esistenza	Istinto di sopravvivenza	Automobilisti Amministrazione pubblica	Pedalare insieme Parlare con gli automobilisti fermi
Accusa	Cultura dell'automobile Modelli socioeconomici e territoriali fondati su automobile, proprietà e consumo	Rendere visibile un rifiuto e un conflitto	Volontà di rottura di modelli considerati 'normali' o inevitabili	Modelli culturali e socioeconomici dominanti	Pedalare insieme Gesti simbolici
Richiesta	Città e quartieri vivibili Riconquista delle brevi distanze Socialità	Rendere visibile un'alternativa di mobilità e di vita urbana	Volontà di cambiamento (Progettualità)	Dominio pubblico Cittadinanza	Animare la strada di voci Stabilire relazioni con la città attraversata
Affermazione	Separazione e alienazione dalla produzione della vita (non solo della mobilità individuale)	Fare esperienza diretta della città, delle proprie capacità e della politica	Padronanza della propria esperienza Auto-attribuzione di potere	Individuo Comunità dei partecipanti	Prender parte a un'azione congiunta
Aggregazione	Interazione sociale difficile Individualismo	Divertirsi Giocare Stringere legami	Scelta di espressione Bisogno di definire identità	Individuo Comunità dei partecipanti	Dialogo, contatto visivo, condivisione degli stessi spazi

Tabella 4. Significati delle pratiche di Critical Mass

6.2. Una 'comunità' di pratica *nominata*

Fin qui ho tentato di esplorare i significati della pratica di Critical Mass, facendo riferimento a essa come a un fenomeno in primo luogo sociale e, in secondo luogo, dalle forti connotazioni politiche. Tuttavia credo sia necessario tornare alla denominazione del fenomeno con la discussione della quale ho aperto la sua rappresentazione.

Il termine Critical Mass a questo punto, non evoca più concetti della fisica, ma più propri alle scienze sociali. 'Massa' e 'Critica' sono termini e concetti ampiamente trattati dalla sociologia, dall'economia politica e dalla filosofia. Sul significato di 'critica' ho a lungo discusso nel terzo paragrafo del quarto capitolo, e dall'osservazione empirica non emergono nuovi significati. Credo sia invece utile fermarsi su quello di 'massa'. L'autore al quale riferirsi in questo caso è il premio Nobel Elias Canetti. Nel suo capolavoro, *Massa e potere*, il filosofo "descrive la natura delle masse sulla base del loro sentimento dominante, dimostrando come sia possibile prevederne in maniera molto accurata il comportamento futuro, se si riesce a definire l'obiettivo"¹⁸¹. Canetti individua cinque tipologie di massa: la massa aizzata, la massa in fuga, la massa del divieto, la massa del rovesciamento, la massa festiva. Rispetto a questa tassonomia Critical Mass presenta degli aspetti che la riportano alla terza categoria: "una tipologia particolare di massa è quella che si forma attorno a un atto di rifiuto: un gran numero di persone si rifiuta collettivamente di continuare a fare ciò che sino a quel momento ciascuno di loro, preso singolarmente, aveva fatto"¹⁸². Canetti spiega l'essenza e il significato delle masse di questo tipo, affermando come l'aspetto importante risiede nel fatto che "queste persone hanno incrociato le braccia, rendendo esplicito un rifiuto". In Critical Mass i ciclisti, che individualmente tollerano le situazioni dannose e sfavorevoli inflitte dal traffico automobilistico, uniscono dunque corpi e intenzioni rendendo visibile un'accusa e una rivendicazione più che un rifiuto: scendono in strada per scombinare le carte del 'normale' traffico cittadino, nella speranza di arrivare a una più equa redistribuzione dei diritti sulla strada. Abbiamo visto però come i significati che si possono attribuire a Critical Mass non si esauriscono nel rifiuto e, d'altro canto, nemmeno ne sviluppano tutta la portata, non essendo propriamente un atto di rifiuto con lo scopo di ottenere un obiettivo prefissato. Inoltre è presente anche la dimensione della festa, che Canetti inserisce in un'altra categoria.

Paola Savoldi ricorda come il termine 'massa' sia fuorviante, perché crede che "non si tratti esclusivamente di individualità sparse che si aggregano, ma di una commistione tra nuclei già consolidati e «nuovi arrivati». Questo punto mette in evidenza il carattere meticcio di queste esperienze, che [...] si pongono al confine tra forme di azione collettiva occasionale (come somma di individualità separate) e tessuti protocomunitari". Nonostante le intenzioni iniziali "del movimento di San Francisco erano improntate a uno spirito più atomistico [...] accade poi che, trattandosi di azioni che agiscono in un contesto specifico, si intreccino a quelle realtà già presenti ed attive localmente"¹⁸³.

Oltre a questo, c'è da notare come in Critical Mass vi siano due tendenze contrapposte: mentre nei confronti dell'esterno le individualità si perdono, in una

¹⁸¹ M. Humphries, "Io sono una massa critica", in C. Carlsson, *op. cit.*, 2003, p. 60

¹⁸² E. Canetti, *Massa e potere*, Adelphi, 1981 (orig. 1960)

¹⁸³ E fa notare come nel contesto italiano, questo sia il caso, ad esempio, "della relazione tra alcuni *social forum* e alcune «masse critiche», le quali trovano "nelle rispettive realtà virtuali (generalmente si tratta di *newsgroup*) spazio e occasione di rendere disponibili in rete informazioni e comunicazioni di iniziative". In P. Savoldi, *op. cit.*, p.169-170

precisa intenzionalità di renderle anonime¹⁸⁴, all'interno il fenomeno viene rappresentato dai suoi protagonisti come "estremamente rispettoso delle individualità, radicato nelle loro esigenze e sorprendentemente privo di leader".

Ecco che dunque il nome **Critical Mass** non sembra essere soltanto un modo di riferirsi a un valore di soglia tale da permettere a gruppi più o meno folti di ciclisti di tenere il centro della strada, ma **acquista significati soprattutto nella sfera simbolica e dell'immaginario**. La letteratura di movimento ricorda come "il termine **Critical Mass** colpì a tal punto l'immaginario collettivo da divenire per centinaia di persone sinonimo di un modo radicale e divertente di rivendicare lo spazio pubblico, riacquistando fiducia nelle proprie capacità di operare cambiamenti"¹⁸⁵. Ed è precisamente questo che troviamo nell'analisi delle interviste. Seguendo ancora Paola Savoldi, **Critical Mass** può essere interpretata dunque come *comunità nominata*, diversa dalle *comunità immaginate* e ancor più da una *comunità di luogo*. Il nominare quella comunità di pratica, "spinge a un primo grado di reificazione. [...] A questo proposito Melucci [...] sostiene che «le parole che utilizziamo non sono più soltanto modi di nominare le cose, ma acquistano il potere di farle esistere, di renderle parte del nostro tessuto sociale quotidiano»"¹⁸⁶.

Un'ulteriore tassello che si aggiunge a quelli fin qui raccolti per sostenere la tesi di come, anche nel campo della mobilità, giochi un ruolo importante la dimensione simbolica.

6.3. Sollecitazioni per il planning

Dall'esterno **Critical Mass** è vista come una pratica radicale. Le rappresentazioni che ne fanno i protagonisti sono invece un insieme fatto di rivendicazione, accusa, richiesta, ma anche di festa, gioco, voglia di stare insieme e divertirsi... "Naturalmente, la maggior parte dei cosiddetti radicali non percepisce affatto la radicalità delle proprie azioni. Quei radicali stanno puramente facendo quanto viene loro più naturale, combattendo per quanto credono giusto, per la loro propria sopravvivenza, per una esistenza migliore e più felice"¹⁸⁷.

Probabilmente **Critical Mass** è una *pratica sociale radicale*. Il senso di *pratica sociale* lo abbiamo già indagato. Quello di *radicale* ci aiuta a comprenderlo ancora una volta Friedmann.

La gente comune che non ha di per sé alcun potere sociale può attendersi di determinare i cambiamenti desiderati solo se agisce collettivamente. Sfidando le esistenti strutture di dominazione e dipendenza, tali cambiamenti tendono a definirsi come radicali, e la pianificazione che condivide queste finalità come una forma di pianificazione radicale¹⁸⁸.

È radicale dunque, una pratica che sfidi le strutture di dominazione e dipendenza. I partecipanti a **Critical Mass** sfidano il modello di mobilità (e implicitamente, di società) fondato sull'automobile. Lo vedono come una struttura di dominazione, perché si regge su un elevato impiego di risorse, e di dipendenza perché crea circoli viziosi di bisogno e di consumo (sto semplificando volutamente tutta l'analisi che di

¹⁸⁴ Si veda commento a p. 80

¹⁸⁵ M. Scalfarotto, Prefazione a PSYCHOattiva DreaMTeam, *op. cit.*, p. 7

¹⁸⁶ P. Savoldi, *op. cit.*, p. 9; A. Melucci, *Culture in gioco*, il Saggiatore, Milano, 2000, p. 53

¹⁸⁷ J. Friedmann, *op. cit.*, 1993, p. 511

¹⁸⁸ *Ivi*, p. 291

questi concetti c'è stata nel corso della ricerca). I cambiamenti desiderati dai partecipanti a Critical Mass non sono condivisi in un processo pubblico e resi espliciti, ma possiamo ipotizzare, dall'analisi dei quadri di significato individuali, che possano convergere verso quello che è comune a tutte le interviste realizzate, così come era comune nell'analisi di tutte le fonti prese in esame: *ripristinare la strada destinata alle persone*¹⁸⁹, riavvicinarla con la vita di relazione, riprendersi lo spazio e i tempi rubati dalla velocità.

Fine di ogni pratica radicale è *inventare delle alternative*. L'alternativa alla strada attuale, canale di scorrimento per il trasporto, è una strada con più opzioni d'uso, dove il trasporto lento della bicicletta e dell'andare a piedi, *con-vive* col gioco dei bambini, con l'incontro dell'altro e con tutti gli altri usi comuni che la collettività che la abita si inventa. L'alternativa non è immaginata nella testa di qualcuno, o rappresentata nelle relazioni di un piano. L'alternativa è *inventata*, nel senso di 'trovata', quindi cercata e prodotta, ma insieme ad altri, nell'unica epistemologia possibile per la trasformazione sociale che è quella dell'apprendimento esperito insieme ad altri. Inoltre, quell'alternativa non solo è trovata, ma è 'prodotta', resa reale nel momento stesso dell'azione e per effetto dell'azione congiunta e indistinta; quell'alternativa diventa realtà, è un'alternativa palesemente *reale*.

Quell'effetto di realtà dell'alternativa prodotta, per quanto assolutamente temporanea, indeterminata e forse anche violenta, attraverso una 'irruzione' nel reale, ha un significato *simbolico* dirompente. Per il fatto di essere così reale e così facilmente prodotta da chi partecipa all'azione, essa *agisce sull'immaginario* in modo diretto, senza interferenze.

Non sono un antropologo, né un filosofo del linguaggio, e forse il percorso che ho tracciato in questa breve sintesi pecca di faciloneria o di nessi azzardati, ma ho percepito nell'osservazione partecipante di quella pratica, nelle interviste realizzate e soprattutto nell'emozione e nell'entusiasmo che trovavo davanti a me, un cortocircuito nell'immaginario collettivo associato al proprio movimento, al mezzo usato per muoversi e all'alchimia delle relazioni sociali che quel mezzo permette. La Critical Mass di Milano ha prodotto ad esempio una affermazione come quella di Andrea, lo studente di ingegneria del Politecnico:

...Cinque anni fa, quattro anni fa, poi, non avrei mai pensato di venire a Milano in bicicletta, non avrei mai pensato di uscire il sabato sera, di chiamare i miei amici e dirgli: "vabbé, dai! Prendiamo la bici e andiamo?". Tant'è che mi ero anche comprato la "Vespa", nel senso che non riconoscevo la bicicletta come un mezzo che potesse sostituire in maniera quasi completa la macchina, non me ne ero mai accorto! ...

Questo tipo di affermazione quindi rimanda ad un immaginario modificato, a un quadro di riferimento dove la *inevitabilità* di utilizzare un mezzo motorizzato per percorrere la distanza tra Desio e Milano (circa 15 km) è stata sostituita e rimpiazzata da un'altra immagine, da una possibilità alternativa, che prima non esisteva. La sostituzione sperimentata da Andrea, è simile ad altre, dove in comune c'è la sorpresa per qualcosa che si ritiene più sensato, più pieno di senso, e la constatazione di non aver considerato la stessa opzione prima. Ciò è un indizio utile per indagare gli effetti di quei cortocircuiti... ma questo non è l'ambito proprio del planning ed è il caso di lasciare la ricerca a chi ha accesso agli strumenti adatti.

¹⁸⁹ Friedmann indicava già il tema della strada come una delle arene della pratica radicale, facendo riferimento al lavoro di D. Appleyard, *Liveable Streets*, University of California Press, Berkeley, 1982; cfr. J. Friedmann, *op. cit.*, p. 468

Perché allora queste "incursioni nell'immaginario" potrebbero o dovrebbero interessare il planning? Di quale utilità può essere per la pianificazione del territorio o per il governo della mobilità? Perché siamo sollecitati a occuparcene? In fondo: a) avrebbe effetti soltanto sulla sfera simbolica, non producendo cambiamenti nelle pratiche reali, se non marginali, confinati a quella piccola minoranza che pratica Critical Mass; b) non è un'azione producibile con gli strumenti propri della pianificazione, non comporta conoscenza 'esperta' messa in pratica, né tanto meno è agita da pratiche di governo... Perché allora occuparsene?

La sfera simbolica, ciò che fa parte dell'immaginario collettivo, le strutture narrative (così come per altri versi la nuova epistemologia processuale e intersoggettiva), sono tutti oggetti, relazioni e paradigmi che solo da poco cominciano a essere presi in considerazione dalla pianificazione¹⁹⁰. La loro significatività, almeno per l'ambito di questo studio, sta nel contribuire considerevolmente alla definizione del campo delle possibilità. Con una metafora mutuata dalla matematica diremmo che essa sta nell'allargare il dominio della funzione che associa bisogni a capacità, o più semplicemente esigenze e strumenti o modi per soddisfarle. Così l'utilità dell'agire sulla sfera simbolica di una pratica come Critical Mass sta nel dire, o meglio nell'indurre a dire: "Si può!", "È possibile!" e non solo a dire, ma nell'includere una possibilità prima esclusa nella sfera di quelle possibili. La possibilità è la bicicletta come modo di trasporto, ma non solo. È anche la strada come luogo di relazione. È anche il gioco come metodo della politica.

È evidente come quanto descritto finora non basti. Che la pianificazione, specialmente in un ambito così esplosivo come quello della mobilità non si possa ridurre al simbolo e all'immaginario, lasciando il reale al suo destino. Non si vuole contrapporre qui gli strumenti del sogno agli strumenti di piano, né si vuole contrapporre pratiche sociali autoprodotte e radicali a pratiche di governo o di *governance*¹⁹¹.

È certo che poi devono venire le politiche a rendere le alternative durevoli, a strutturarle e a renderle accessibili universalmente. Devono arrivare i piani e i programmi e i progetti per fornire possibilità concrete di uscire dalla schiavitù forzata dell'automobile che anche le politiche urbanistiche hanno creato: le schiavitù degli hinterland, delle città diffuse, delle campagne urbanizzate da dove è possibile uscire o avere adeguate relazioni sociali soltanto con una protesi tecnologica costosa, antiquata, ingombrante e inefficiente¹⁹². Quella schiavitù paradossale per cui l'auto è allo stesso tempo unico e impossibile mezzo di trasporto, come illustrato da Tocci. A questi "cittadini della non-città" (dai paradossi si passa persino agli ossimori!) quali alternative si prospettano? Le dinamiche analizzate indicano che:

- un trasporto pubblico efficace è reso oggettivamente impossibile dalle basse densità;
- l'evoluzione di nuove tecnologie ICT¹⁹³ stenta a decollare, ma rischia di diventare l'ennesima chimera o "iperbole tecnologica"¹⁹⁴;

¹⁹⁰ *Ivi*, p. 519

¹⁹¹ Credo si tenda troppo facilmente a separare il mondo in banali antinomie contrastanti, trascurando gli insegnamenti del pensiero sistemico e di quello ecologico.

¹⁹² La tecnologia dell'automobile non ha fatto sostanziali progressi dalla sua apparizione negli anni '80 del 1800: è ancora una scatola pesante che consuma 9/10 dell'energia per muovere il suo stesso peso.

¹⁹³ Information & Communication Technology.

- la bicicletta sembra un'alternativa solo nel raggio dei movimenti urbani, o in contesti meno densi per arrivare a punti nodali di interscambio di reti di trasporto pubblico di massa efficienti.

La ricerca di soluzioni più razionali, più efficienti e più eque deve andare avanti perché senza alternative il semplice intaccamento del "paradigma dell'automobile" non basta e non può bastare. Si aggiungerebbe al danno, la beffa: si immagina un "cittadino della non-città", schiavo senza alternative dell'auto, bloccato nel traffico da "cittadini veri" che oltre alla civile bicicletta, hanno l'alternativa altrettanto civile dei mezzi pubblici!

La questione non sta nemmeno se debbano venire prima i piani o prima le pratiche sociali, o dispute simili.

Il punto che vuole sollevare questa ricerca è un altro. Sostengo che la *pratica sociale spiazzante, anomala e radicale* di Critical Mass possa essere un proficuo terreno di ulteriore indagine da parte della pianificazione perché tocca una corda particolarmente sensibile per questa disciplina: il **tema della partecipazione**.

Sì, perché da ogni parte è in voga il primato della delega. Si aspetta sempre che qualcun altro arrivi a proporre soluzioni salvifiche ad un problema scottante (in questo caso le esplosive tendenze del traffico, ma potrebbe essere qualsiasi altro problema nel dominio pubblico): la tecnica, la scienza, la cultura, la politica, il mercato, ecc.. Critical Mass anche in questo caso propone un' **inversione** nel modo di vedere il problema (paradigma, quadro di riferimento, assunto culturale... non so definire cosa sia questa inversione): non solo lo propone, ma lo mette in pratica, richiamandosi al potere e alla capacità di ognuno di rendersi padrone della propria esistenza. Cancella agevolmente la rassegnazione allo stato di cose dominante, al normale fluire degli eventi, alla loro *inevitabilità*, e la converte in euforia contagiosa, perché pedalando insieme ad altri e vedendo la strada vuota davanti a sé si realizza subito quell'immagine di città che molti sognano e che si riteneva un'utopia. Quella visione prodotta è reale ed è stata prodotta da chi pedala, in prima persona, senza l'intervento di nessun intermediario.

La pianificazione, la politica o la filosofia morale si potranno porre ora molte domande sui pericoli che questo può avere per il "bene comune", per "l'interesse generale". E si potrà discutere se questa è *azione politica*, se è un istinto primitivo di sopravvivenza, o se è l'ennesima mega-burla situazionista alla società dei consumi e dell'immagine. Di fatto però, questo movimento urbano (nel senso letterale del termine) ha il potere di convertire a forme anche minime di azione politica, di vita pubblica, di interesse e stimolo per ciò che ci circonda persino "timidi pensionati" e "distinte signore del centro". Ha la capacità di sollecitare all'azione semplice e diretta, forse solo simbolica e senza effetti reali, ma che "rompe nel flusso degli eventi in corso per cambiare [forse] la realtà".

¹⁹⁴ Lo studio realizzato sui significati veicolati dalla pubblicità, citato nel primo capitolo, a questo proposito afferma: "...si sta affermando un modello narrativo che potremmo definire «dell'iperbole tecnologica» in quanto esibisce mondi possibili in cui una tecnologia esasperata si presenta come unica soluzione plausibile ai problemi"; in G. Ventola, "La bicicletta nei mondi ..., *op. cit.*

Epilogo

Concludo prendendo a prestito la stessa citazione da Calvino usata da Friedmann per chiudere il suo lavoro, le cui tesi hanno accompagnato tutto il percorso fin qui delineato, e di cui sono debitore:

L'inferno dei viventi non è qualcosa che sarà; se ce n'è uno, è quello che è già qui, l'inferno che abitiamo tutti i giorni, che formiamo stando insieme. Due modi ci sono per non soffrirne. Il primo riesce facile a molti: accettare l'inferno e diventarne parte fino al punto di non vederlo più. Il secondo modo è rischioso ed esige attenzione e apprendimento continui: cercare e saper riconoscere chi e cosa, in mezzo all'inferno, non è inferno, e farlo durare, e dargli spazio¹⁹⁵.

¹⁹⁵ I. Calvino, *Le città invisibili*, Einaudi, Torino, 1972, p. 170.

Appendici

Appendice 1 - Ciclabilità. Risorse e riferimenti

Appendice 2 - Interviste realizzate

Appendice 1 - Ciclabilità. Risorse e approfondimenti

I riferimenti riportati in questa pagina sono tratti dal portale bibliografico dell'Università di Nottingham, "Comprehensive Sustainable Urban Travel bibliographies" (www.nottingham.ac.uk/sbe/planbiblios).

Riferimenti bibliografici essenziali

- Commission for the European Communities, (autori: Jacques Dekoster & U. Schollaert con contributi di Claude Bochu (DGXI), M. Lepelletier (DGVII) e Marie Caroline Coppieters (ECF), *Cycling: the way ahead for towns and cities*, DGXI, Brussels, 1999, ISBN 92 828 5724 7 EC, disponibile presso l'ufficio per le pubblicazioni ufficiali delle Comunità Europee, L-2985, Luxembourg oppure presso DGXI, boulevard du Triomphe 174, B-116-Brussels, tel. +32 2 295 5010, fax. +32 2 296 9524, email: Claude.Bochu@dg11.cec.be e al sito: <http://europa.eu.int/comm/environment/cycling/cycling%5Fit.pdf>
- CROW (Olanda) edizioni disponibile presso CROW, Galvanistraat, Postbus 37, NL-6710, BA-Ede, tel. +31 318 620410, fax. +31 318 621112, email: crow@pi.net :
Sign up for the bike. Design Manual for a cycle-friendly infrastructure, 1993.
- Danish Road Directorate (*Vejdirektoratet*), Niels Juels Gade 13, P.O. Box 1569, DK-1020 Copenhagen K, Denmark, tel. +45 33 933338, fax. +45 33 156335, email: boghandel@vd.dk e al sito: <http://www.vd.dk>
- ADONIS (Analysis and Development of New Insights into Substitution of Short Car Trips by Cycling and Walking), progetto di ricerca del programma RST Trasporti dell'UE e del European Commission Directorate-General of Transport realizzato da SWOV Institute of Road Safety Research (Olanda), Ingieria de Trafico (Spagna) and Langzaam Verkeer (Belgio), the Danish Road Directorate (Danimarca) e la Technical University of Denmark
1. *Best Practice to Promote Cycling and Walking*, 1998.
 2. *Behavioural factors affecting modal choice*, 1998.
 3. *A qualitative analysis of cycling and pedestrian accident factors*, 1998.
 4. *How to substitute short car trips by cycling and walking*, 1998.
- Collection of Cycle Concepts*, 2000, ISBN 87 7923 034 2
Promoting Safer Cycling, 2000, disponibile all'email: dmh@trm.dk
- McClintock, Hugh (a cura di), *Planning for cycling: Principles, Practice and solutions for urban planners*, Woodhead Publishing, Cambridge, 2002, ISBN 1 85573 581 4.
- Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD), *Study of Vulnerable Road Users*, Gruppo scientifico di esperti sulla sicurezza degli utenti deboli (RS7, DSTI/DOT/RTR (98)1/FINAL), OECD, Paris, 1998, e al sito: <http://www.oecd.org/dsti/sti/transpor/road/index.htm>
- Tolley, Rodney, *The Greening of Urban Transport: Planning for Walking and Cycling in Western Cities*, John Wiley, Chichester, Sussex, 1997.
- Tolley, Rodney (a cura di), *Sustainable transport: Planning for walking and cycling in urban environments*, Woodhead Publishing, Cambridge, 2003. ISBN 1 85573 614 43

Siti web

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club Forschungsdienst Fahrrad (ADFC)
(Club tedesco di ricerca servizio e informazione sulla ciclabilità): <http://www-2.informatik.umu.se/adfc/fdf/index.html>
- Association of Bicycle-friendly Cities & Communities of North-Rhine Westphalia /
Nordrheinwestfalen (Germania): <http://www.fahrradfreundlich.nrw.de>
- Association of Pedestrian and Bicycle Professionals (USA): <http://www.apbp.org>
- Bibliographies on the International Bicycle Fund (Seattle, Washington, USA):
<http://www.ibike.org/bibliography/bike-policy.htm>
- Bicycle Federation of America: <http://www.bikefed.org>
- Bicycle Federation of Australia: <http://www.bfa.asn.au/>
- Bicycle-Friendly Communities (League of American Bicyclists):
<http://www.bicyclefriendlycommunities.org>
- Bikes Belong (USA): <http://www.bikesbelong.org>
- BYPAD (European bicycle policy quality management audit project): <http://www.bypad.org>
- Canadian Cycling Association: <http://www.canadian-cycling.com>
- CAST (The Centre for Alternative and Sustainable Transport, Staffordshire University):
<http://www.staffs.ac.uk/geography/CAST>
- CicloAmerica: <http://www.cicloamerica.org>
- Club des Villes Cyclables (Francia) : <http://www.villes-cyclables.org>
- Copenhagen City Bike scheme: <http://www.bycyklen.dk>
- Cycle Helmets (coalizione internazionale di specialisti in elmetti e ricerca sugli elmetti):
<http://www.cyclehelmets.org/>
- Cycling in Switzerland: <http://www.cycling-in-switzerland.ch/frameset.html>
- Cycling Ireland: <http://www.cyclingireland.org>
- European Cyclists' Federation: <http://www.ecf.com>
- European Cycling Federation (ECF) Bicycle Research Reports index:
<http://www.dcf.dk/dcf/ecf/html/research.htm>
- European Cyclist Magazine (European Cycling Federation): <http://www.ecf.com/magazine>
- European Local Transport Information Service (ELTIS): <http://www.eltis.org/en/index.htm>
- Federal Highway Administration (FHWA), Washington DC: <http://www.ota.fhwa.gov>
- Fietsberaad (Dutch Cycling Advisory Council): <http://www.fietsberaad.nl>
- FUBICY (Federation des Usager de Bicyclette) <http://www.fubicy.org>
- Institute for Transportation and Development Policy: <http://www.itdp.org>
- Interbike: <http://www.interbike.com>
- International Bicycle Fund: <http://www.ibike.org>
- International Police Mountain Bike Association: <http://www.ipmba.org>
- League of American Bicyclists: <http://www.bikeleague.org>
- Millennium Trails: <http://www.millenniumtrails.org>
- National Center for Bicycling & Walking (NCBW) (USA): <http://www.bikewalk.org>
- North Rhine Westphalia (Germania nord occidentale) / Land Nordrhein-Westfalen cycling:
<http://www.fahrradfreundlich.nrw.de>
- Northwestern University Traffic Institute (Evanston, Illinois) programmi di formazione e
progettazione piani e impianti: <http://www.nwu.edu/traffic>
- Pedestrian Bicycle Information Center (con Walkable Communities Inc, the Institute of
Transportation Engineers and Bicycle Council) Image Library:
<http://www.pedbikeimages.org/>
- Portland (Oregon) Bicycle Program:
http://www.trans.ci.portland.or.us/Traffic_Management/Bicycle_Program/DEFAULT.HTM
- Rails to Trails Conservancy: <http://www.railstotrails.org>

San Francisco Bay area 'Taking Bikes on Bay Area Transit': <http://transitinfo.org/Bikes/bike.html>
Surface Transportation Policy Project (STPP): <http://www.transact.org/>
The Pedestrian and Bicycle Information Center: <http://www.bicyclinginfo.org>
Transportation Alternatives (New York): <http://www.transalt.org>
Transportation Association of Canada (TAC): <http://www.tac-atc.ca>
Turner-Fairbank Highway Research Center (US), 'Pedestrian and Bicycle Planning',
<http://www.tfhrc.gov>
University of North Carolina Highway Safety Research Center: <http://www.hsrc.unc.edu>
US Trails: <http://www.traillink.com>
Vejdirektoratet (Danish Roads Directorate): <http://www.vd.dk>
Velo-Info: <http://www.velo.info/>
Velo-Mondial Conference Cape Town March 2006: <http://www.velomondial2006.com>
Velo-Mondial Secretariat: <http://www.velomondial.net>
Velo-Quebec: <http://www.velo.qc.ca>
Victoria Transport Policy Institute (British Columbia): <http://www.vtipi.org/>
Washington State pedestrian and bicycle planning programs: <http://www.wsdot.wa.gov>
Y-Tech (revived Amsterdam "drag and drop" white bicycles in Amsterdam):
<http://www.dds.nl/~y-tech/>

Appendice 2 - Interviste realizzate

DAVIDE e AGOSTINO (Associazione +BC), 22/06/04	95
MATTEO, 23/06/04	100
SILVIA, 23/06/04	105
MICHELE (centro sociale La Pergola), 23/06/04	107
TERESA, 24/06/04	112
MATTEO (aspettando la partenza), 24/06/04	119
ANDREA (Ciclofficina del Politecnico), 25/06/04	120
MICHELE (studente di Agraria al Politecnico), 25/06/2004	126
Glossario	127

DAVIDE e AGOSTINO (Associazione +BC), 22/06/04

GIANNI: cos'è per te Critical Mass?

DAVIDE: Critical Mass, per me, è uno spazio di espressione completamente libera che si impone come necessità di forme di relazioni più libere!

G: trovi che Critical Mass sia uno spazio di espressione?

D: secondo me sì, è un mezzo per comunicare un modo di vivere e quindi è uno spazio di espressione: oggi c'è un grande bisogno di comunicazione diffusa e invece ci si trova di fronte a spazi di comunicazione molto ristretta, che sono poi quelli tradizionali, per cui appena si liberano degli spazi c'è un grande entusiasmo!

G: tu hai maturato nuovi legami in Critical Mass?

D: sicuramente, io avevo tutte queste idee che mi erano derivate dalla lettura della storia dei "Provos", piuttosto che dalla mia passione per la meccanica della bicicletta, o per l'idea di una città che vive in bicicletta e quindi per tutta la questione ambientalista e del rifiuto dell'automobile: Critical Mass e tutti gli incontri che ne sono derivati mi hanno permesso di provare a fare delle cose, come per esempio lavorare sulle biciclette, al di fuori delle associazioni istituzionali, come gli "Amici della bicicletta", che esistevano a Milano ed esistono tutt'ora, e che hanno avuto anche una scossa dall'esperienza di Critical Mass.

G: in che senso?

D: il movimento della "Fiab" e dei "Ciclobby" di Milano è un movimento di anziani e hanno forme di espressione un po' noiose e molto rivendicative!

G: invece cosa cambia in Critical Mass?

D: Critical Mass è una forma nuova, più libera, di espressione e partecipazione e questo ha fatto in modo che si sono liberate delle energie: tu partecipi e rappresenti te stesso e il tuo modo di essere in una forma di individualismo positivo, perché è una espressione libera della propria personalità, mentre le forme di partecipazione di queste associazioni sono pensate in modo tale che tu hai una tessera che paghi 20 euro all'anno, sei molto incasellato e deleghi al tuo portavoce l'affermazione delle tue idee. Questa è la forza di Critical Mass!

AGOSTINO: noi e altri tre o quattro abbiamo deciso di formare l'associazione "+BC" che cerca di promuovere l'uso della bicicletta, in termini turistici, goliardici e anche politici (quando ci ricordiamo!).

G: che cos'è "+BC"? cosa fa?

A: ci occupiamo di progetti educativi come progetti di educazione nelle scuole, attività culturali, mostre, video, le Ciclofficine all'aperto, dove ripariamo biciclette ad un prezzo "calmierato"...

D: ... per insegnare alla gente a farsi la manutenzione della propria bicicletta, che è una cosa che fa parte della cultura popolare ed è, fra l'altro, uno dei punti di forza dell'uso della bicicletta perché ti dà autonomia!

G: dove e quando lo fate?

A: facciamo mediamente un'officina al mese al quartiere Isola... di domenica, facciamo una festa in concomitanza con Legambiente, con un mercatino biologico ed altre iniziative di questo tipo. Lo si fa alla "Stecca", che sono dei locali presi in gestione da una serie di associazioni che si occupano di musica, ballo, arte e dove ci sono delle botteghe di artigiani. Il tutto si inserisce in un progetto un po' più ampio di promozione di spazi autogestiti, di uso non speculativo della città (vedi pub, discoteche, locali alla moda, eccetera...), un uso più popolare e sociale di strutture spesso fatiscenti o anche abbandonate di Milano.

G: come è nata "+BC"?

A: è nata da un bisogno di creare un'associazione senza scopi di lucro che potesse interagire con gli enti sociali del territorio, che avesse una struttura che potesse partecipare a bandi di concorso, ai finanziamenti, all'uso dei locali comunali.

G: prima di costituirvi come associazione?

A: prima c'era la partecipazione a Critical Mass, "+BC" è nata tra persone che frequentavano e frequentano Critical Mass e tutto quello che si muove attorno, come "Reload", la Ciclofficina del "Bulk", che è stata la prima esperienza di ciclofficina realizzata all'interno del movimento ciclistico milanese!

G: quindi questa è la terza esperienza nata da Critical Mass?

A: sì, diciamo che si può vedere Critical Mass come un'aggregazione libera di persone, una coincidenza di ciclisti e Ciclofficina come una struttura operativa che oltre ad aggiustare bici, costruisce eventi, fa musica (ci sono stati momenti molto belli in cui abbiamo ospitato ciclisti di Roma per il May-day, abbiamo fatto mostre, serate a tema, proiezioni di video), anche se io non ho partecipato in maniera militante!

D: questo è anche il bello di Ciclofficina, per esempio, io con alcuni miei amici, per l'anniversario di Critical Mass, abbiamo deciso di costruire una bicicletta di cartone in scala tre a uno (tre volte tanto una bicicletta normale!), non conoscevo ancora nessuno e cercavamo uno spazio e alla fine l'inverno scorso sono andato quando volevo in Ciclofficina e alla fine abbiamo costruito la bici! Non era una cosa che poteva capitare in molti altri posti...

G: Andrea, prima parlavi di militanza!

A: sì, però lo spirito che pervade Critical Mass non è assolutamente strutturato, cioè non ci sono assemblee fisse, riunioni, impegni di nessun tipo, è semplicemente una coincidenza di persone che ha voglia di andare in bici, di metterle a posto, che ha voglia di promuovere l'uso della bicicletta e tutto quello che ruota attorno ad esso: la mobilità, il riciclo, fino ad orizzonti più politici. In questo senso ci sentiamo persone propositive, abbiamo qualcosa da dire, dimostriamo ogni giovedì, ma in fondo tutti i giorni con l'uso quotidiano della bici, che non c'è alternativa e bisogna convincersi che bisogna lasciare le auto a casa e pensare per esempio ad un tipo di trasporto intermodale.

G: però lo dite facendolo!

A: sì, la pratica dimostra quello che pensiamo: l'obiettivo è promuovere l'uso della bicicletta!

G: e questo messaggio passa? Tu hai esperienza di un cambiamento?

A: non abbiamo dati certi, però un rilevamento fatto da Ciclobby, con la collaborazione di alcuni ciclisti che fanno riferimento a Critical Mass, dimostra un incremento dell'uso della bicicletta a Milano, anche se non abbiamo dati per la Provincia. Quello che possiamo assolutamente confermare è che c'è un interesse sempre maggiore verso l'uso della bicicletta perché molti si rendono conto che non c'è alternativa, soprattutto in alcune fasce orarie, in centro città e nei primi due anelli di circonvallazione.

G: nella tua esperienza diretta, conosci persone che sono passate, dopo Critical Mass, all'uso della bicicletta?

A: tra i parenti sì, mia sorella, i miei nipoti, anche se solo per piccoli spostamenti! Tra gli amici, molti miei colleghi di scuola la usano per venire a lavoro!

G: credi che Critical Mass abbia reso più visibile la bicicletta?

A: assolutamente sì, il ritorno di immagine e di consensi è enorme, è chiaro che c'è qualcuno che si lamenta, ma direi che è fisiologico! C'è qualcuno che ci urla dietro o ci lancia l'acqua dai balconi: la nostra natura è assolutamente pacifista e nonviolenta e, anche se ci possono essere delle tensioni con gli automobilisti, spesso le ereditiamo proprio da loro, che ci aggrediscono o ci tirano ciottoli!

D: secondo me la prima sensazione per chi fa Critical Mass è di rivincita, c'è più antagonismo, c'è lo scontro con l'automobilista!

A: è un po' una presa di potere, il fatto di andare in "Massa" non ci fa l'effetto "tifoseria del Milan", per l'amor del cielo! Non è che ci vestiamo di teppismo, però riusciamo a godere del fatto di essere in tanti e di poter per una volta essere in bici senza avere la sensazione di essere sfidati, che è invece una sensazione che io provo ogni volta che sono in bici da solo. Le amministrazioni fanno pochissimo, i sistemi di trasporto pubblico anche: le bici, per gli spostamenti lunghi, si riescono a caricare in metro solo dalle otto di sera in poi, mentre invece si potrebbero destinare uno, due vagoni per l'utilizzo delle bici e risolvere molti problemi di mobilità; oppure si potrebbero applicare delle rastrelliere dietro agli autobus, come in Germania. Soluzioni che richiedono un intervento tecnico ed economico minimo, ma che hanno delle ricadute positive enormi in termini di benefici per i cittadini!

G: "+BC" quindi ha anche questo ruolo verso le amministrazioni?

A: sì, "+BC" è un'associazione strutturata e organizzata di persone...

D: io però ti contraddico un attimo, nel senso che secondo me "+BC" rispetto ad associazioni più tradizionali (che sono fondamentali!) è rivolta più alla creazione di un immaginario, alla creazione della partecipazione diretta delle persone e meno alle istituzioni! Noi chiediamo degli spazi alle istituzioni, ma, secondo me, il cambiamento viene dal basso, cioè quando ci saranno masse di ciclisti che popolano la città sarà inevitabile fare le piste ciclabili e non dovrai più chiedere le piste ciclabili per invogliare la gente ad andare in bici!

A: secondo me esistono entrambi i filoni in "+BC"!

G: C'è più gente che va in bici a San Donato perché c'è "+BC", per esempio?

D: a San Donato penso di sì. Io ho sempre pensato che uno dei problemi per chi va in bici è la mancanza dell'esistenza di uno che ti sistema la bicicletta, e ci sono tante persone che amano farlo (io grazie a "+BC" ho la possibilità di fare questo mestiere) e la gente qua ha trovato chi ripara la bicicletta e l'ha tirata fuori dalla cantina! I progetti di riparazione a domicilio, le ciclofficine in piazza, oppure i corsi di autoriparazione sono tutti modi per creare le condizioni perché la gente utilizzi la bicicletta, anche perché a Milano il dialogo con le istituzioni è molto difficile. Devo dire che da quando c'è questo movimento politico, c'è anche una risposta delle istituzioni che, se prima non facevano assolutamente niente (c'è l'assessore al traffico che è uno che ha sempre odiato la bicicletta), adesso è già il secondo anno che organizzano il "Bici-Festival". Qui a San Donato l'assessore che ha promosso questo spazio si fa campagna elettorale attraverso le politiche per la bicicletta, quindi evidentemente qualche ritorno di consenso e di immagine c'è!

G: quindi Critical Mass può cambiare le cose nelle istituzioni e nella vita pubblica?

D: secondo me questo è il significato di fondo della partecipazione politica: cercare di cambiare l'esistenza attraverso la partecipazione, far vedere che si può fare diversamente. Se vedi capita sempre che quando c'è un livello di partecipazione politica molto bassa, poche persone riescono ad ottenere risultati molto alti con le loro idee (pensa al movimento "No-global") e questo perché le forme di partecipazione istituzionale, come quelle partitiche, non sono più in grado raccogliere la volontà di cambiamento delle persone, c'è bisogno di nuovi spazi!

G: Critical Mass può essere interpretata come una forma di partecipazione?

D: sì, perché Critical Mass è le persone che nella loro individualità partecipano, senza nessuna "tessera"! Io non mi sono mai sentito di Critical Mass e mi farebbe un po' ridere il contrario, perché non sento nessuna appartenenza e le idee che ho io di Critical Mass sono le mie idee... magari c'è qualcuno che la vede come una forma di lotta contro le macchine ed è liberissimo di farlo, anche se magari non mi è simpatico! Smetterò di parteciparci nel momento in cui si trasformerà in questa cosa! Critical Mass è una forma di partecipazione molto libera e non delegata!

A: per capire meglio forse sarebbe il caso di parlare di come funziona l'incontro settimanale di Critical Mass?

G: sì, come funziona?

A: è un incontro casuale di ciclisti, non c'è un percorso, non si sa bene dove va a chiudersi, magari dura fino a mezzanotte, ma può durare fino alle due del mattino: è tutto assolutamente casuale!

G: e chi decide?

A: nessuno, è questo lo spirito!

G: sì, però la mia domanda è provocatoria, spiegatemi il processo con cui avviene la "Massa"?

A: ... se tu vieni in Critical Mass giovedì con dieci amici e ad un certo punto decidete di partire, gli altri vi vengono dietro, però magari poi lui ed io ti superiamo e cambiamo il percorso della "Massa", e così per tutti quelli che partecipano!

G: ma c'è un'intenzionalità di tenerla unita?

D: no, infatti tante volte si è separata, si è spezzettata in "mille" piccole "Masse"! Molti non credono a questo spirito, sono scettici, però dalla mia esperienza ti posso dire che una volta io avevo la "fissa" di andare all'aeroporto a Linate e alla fine 300 persone sono andate all'aeroporto di Milano, percorrendo uno stradone a scorrimento veloce, senza assolutamente nessuna pre-organizzazione!

A: per esempio, in questo è importante il rapporto con gli automobilisti, che la maggior parte delle volte è assolutamente conviviale: cerchiamo di spiegare perché siamo lì, cosa facciamo, qual'è lo spirito che ci anima... e spesso li invitiamo con dei volantini a partecipare, a venire a vedere tutto quello che ruota attorno a Critical Mass, è successo che a volte gli automobilisti hanno un atteggiamento molto aggressivo...

G: in quel caso tu cosa hai fatto?

A: personalmente non son mai stato coinvolto!

G: secondo te qual'è la percezione degli automobilisti quando incontrano la "Massa"?

A: l'atteggiamento dominante è di "seccatura", semplicemente perché noi interrompiamo dei ritmi febbrili, che di sera fra l'altro sono ingiustificati: interrompere dei ritmi frenetici crea del disappunto, e noi gli facciamo notare il paradosso che se stare ore in coda non crea nessun tipo di tensione, anzi produce una specie di rassegnazione, aspettare dieci minuti a un incrocio indisponibile... forse perché c'è un pregiudizio atavico verso la bicicletta!

G: tu guidi la macchina?

A: sì!

G: e da automobilista avverti che la bici è un ostacolo?

A: no, però quando giro in bici, al contrario, avverto un atteggiamento ostile da parte degli automobilisti! Fanno di tutto, dai sorpassi a destra, alle barriere architettoniche occupate... ci sono però anche tanti felicemente meravigliati! Molti ci salutano dalle finestre, ci applaudono dai marciapiedi!

G: secondo te che cosa è che invoglia la gente a partecipare?

A: dal semplice piacere di farsi una pedalata dopo cena, fino al fatto di stare insieme e interagire con altre persone! Io ho incontrato delle bellissime persone...

D: in genere si incontrano persone fuori dalla norma, io ho conosciuto un ragazzo giapponese, un bravissimo artigiano, che aveva costruito delle biciclette in legno ed è venuto in Italia perché l'Italia ha la fama di essere la migliore produttrice di biciclette, ci sono dei telaisti bravissimi. Lui è venuto in Critical Mass, partecipa... si incontrano persone che non incontri facilmente, veramente persone eccezionali!

G: e invece cos'è che trattiene le persone a partecipare?

A: secondo me le persone "normali" si trovano a proprio agio in Critical Mass, ci sono ciclisti settantenni che partecipano... una signora di 65 anni ci ha accompagnato nella prima tappa per andare al G8 di Evian, è arrivata fino a Novara con la sua bici pesantissima, con i freni a bacchetta! Partecipano mamme, bambini, nuclei familiari al completo: è un tipo di iniziativa trasversale!

G: come ti sei avvicinato alla bicicletta?

A: ... sono innamorato della bicicletta fin dall'infanzia, mio padre me ne regalò una quando ero piccolo e ai classici sedici anni io usavo quella, anche perché mio padre era infermiere e aveva molta paura del motorino! Ho saputo di Critical Mass da mia sorella, che ci aveva già partecipato ed era molto entusiasta, e già dalla prima volta ho conosciuto persone che vedo tutt'ora!

G: secondo te, il primo valore di Critical Mass è aggregativo?

A: sì, attraverso un mezzo economico, che crea anche lavoro se vuoi! Quello della ciclofficina!

G: a chi serve Critical Mass?

A: a chi la fa, a chi la incontra perché si ferma a riflettere sulla mobilità sostenibile...

G: secondo te è cambiata la percezione che il cittadino ha dell'andare in bicicletta?

A: secondo me sì, vedo molta più gente in giro! Alcuni amici romani ci confermavano che hanno visto molte più bici a Milano che a Roma...

D: Milano è una città con una forte tradizione ciclistica, ci sono fabbriche e costruttori di biciclette, la Brianza è la patria dei ciclisti, c'è la fiera di bicicletta più grande d'Europa. La nostra associazione ha anche l'obiettivo di tirar fuori questa tradizione assopita dei Milanesi: se si vedono i filmati di Milano degli anni '50 c'era una marea di biciclette in giro. Milano è una città perfetta da percorrere in bicicletta: si attraversa tutta Milano in massimo mezz'ora... era così, poi è stata schiacciata dalle automobili e soprattutto dalle ultime Giunte che hanno dato moltissimo spazio alle auto, hanno riaperto il centro, hanno costruito strade a scorrimento veloce, cavalcavia... ora vogliono togliere uno dei mercati storici di Milano perché intralcia in progetto di una circoscrizione interna!

G: che idea c'è della bicicletta oggi?

D: l'idea media è lo stereotipo dell'anziano, della vecchietta che va a fare la spesa, oppure della scampagnata del fine settimana o al massimo del mezzo adatto per spostamenti medio-brevi!

G: ma non è associata anche ad una condizione di povertà?

D: come no! Anche se quest'estate ho lavorato da un vecchio che mi raccontava come ai suoi tempi la bicicletta corrispondeva ad un mese di stipendio e per assurdo veniva usata di più... adesso invece le biciclette te le tirano dietro e addirittura la si usa per attirare la gente nei centri commerciali. Le biciclette che paghi 50 euro sono inutilizzabili, irriparabili e in questo modo si associa la bicicletta ad un puro oggetto di consumo!

A: "+BC" serve anche per svecchiare l'idea della bicicletta e per dargli una funzione non solo ricreativa, ma anche di mezzo di trasporto quotidiano, per lo meno in zone ad alta densità di traffico!

G: tornando a Critical Mass: perché si è deciso di farla di sera?

A: per dare a tutti la possibilità di partecipare!

G: Critical Mass ha permesso la nascita di "+BC"?

D: sì, come punto di incontro delle persone che poi hanno fatto "+BC", e anche altre iniziative!

G: per esempio?

D: ad esempio "BiciG8" che è nata prima ed è forse stato il "brodo di cultura" di Critical Mass, ma che poi ha raccolto molto dall'esperienza di Critical Mass, oppure la stessa Ciclofficina!

G: quindi la visibilità politica di Critical Mass crea le condizioni per una progettualità che poi si esprime fuori?

D: sì, sicuramente, anche perché i limiti di Critical Mass, che ha un messaggio politico molto ricco, ma troppo semplice e non articolato... sono da stimolo per fare delle cose al di fuori, che poi è quello che abbiamo cercato di fare noi con "+BC"! Forse quando fai un'associazione perdi in profondità e in ricchezza perché cristallizzi delle idee, però guadagni in efficacia e le due cose non si contraddicono e potrebbero essere una nuova idea di partecipazione politica in cui sui grandi temi la partecipazione è individuale e senza parole d'ordine, mentre l'azione politica è più specifica e non generalistica!

A: una delle iniziative più significative derivata dalla Critical Mass è la Ciclofficina, quella del "Bulk", quella nuova degli studenti di Agraria...quelle all'aperto!

D: secondo me però Critical Mass ha la sua autonomia e non è solo la fucina di altre iniziative!

D: secondo me dà un esempio di modalità di partecipazione che poi può essere usato in altri ambiti!

MATTEO, 23/06/04

GIANNI: come sei arrivato a Critical Mass?

MATTEO: attraverso il movimento sociale milanese, il movimento delle case occupate e dei centri sociali... questo gruppo che si conosce, che prova diverse cose, finché è venuta fuori questa novità della Critical Mass. I primi tentativi erano di pochi, poi sempre più gente e poi è cresciuta molto velocemente, inaspettatamente!

G: è nata all'interno dei centri sociali?

M: sì, dopo due, tre mesi si è sparsa la voce e la grossa innovazione è stata proprio la presenza di "cani sciolti": dopo un po' ci si è ritrovati dal ciclista ultraconvinto, che arriva col casco e la "tutina", che fa 100 chilometri al giorno, alla settantenne col "catenaccio da mucca", anche se qui siamo già ad una fase successiva. Secondo me una delle prime grosse svolte è stata la prima Critical Mass di giorno, in contemporanea coi 15 anni della "massa" di San Francisco! Era il settembre del 2002, di pomeriggio e secondo me abbiamo attratto un sacco di gente, ci siamo resi più visibili ed è stata la prima volta che se ne è parlato molto!

G: prima di Critical Mass andavi in bicicletta?

M: poco, molto poco! Critical Mass è stato uno stimolo eccezionale a convincermi ad usarla, chiunque partecipa si rende conto dell'importanza della bicicletta... però "affrontarla" in una città che non ti dà la minima dotazione è proprio difficile! Quando vai a lavoro, sei già psicologicamente abbastanza sul negativo, per cui l'idea di dover prendere la bicicletta, prendersi dei rischi all'interno del traffico... invece pian piano la Critical Mass ha dato un po' più di coraggio alla gente.

G: qual è l'elemento che innesta il cambiamento? Il coraggio, l'entusiasmo...?

M: ... secondo me il rendersi conto che puoi farlo! E secondo me lo si legge adesso a Milano, se si gira nel centro. A parte che gli ultimi dati di Legambiente e di Ciclobby, a Milano, hanno registrato un aumento degli spostamenti in bicicletta del 23% quest'anno, e del 17-18% l'anno scorso!

G: e tu credi che sia legato a Critical Mass?

M: senz'altro sì, anche perché secondo me va di pari passo con il blocco totale del traffico a Milano, per cui il mezzo pubblico è penalizzante lo stesso, il motorino lo usano soprattutto i ragazzi (infatti di ragazzi in bici se ne vedono pochi!) resta tutta la categoria di anziani, signore, immigrati, poveri, che invece utilizzano la bicicletta e che si vede proprio che sono più attrezzati. Secondo me, fino a qualche anno fa, chi la usava, aveva la bicicletta scassata, adesso vedi che hanno le borse dietro, le luci davanti, cioè che è un mezzo che hanno deciso di usare regolarmente!

G: quindi quel +17% l'anno scorso, quel +23% quest'anno è riconducibile a Critical Mass?

M: sì, ma in altre città non si verifica anche perché hanno una maggiore dotazione di attrezzatura ciclabile! A Reggio Emilia, a Modena... le Critical Mass hanno scopi diversi, perché la dotazione minima loro ce l'hanno. Qui coinvolge più gente perché ce la totale assenza!

G: secondo te Critical Mass ha uno scopo?

M: ... ce ne ha miliardi di scopi, ognuno c'ha il suo!

G: qual è il tuo?

M: il mio è indissolubilmente legato al mio lavoro!

G: che lavoro fai?

M: io sono "pianificatore di trasporti", tra l'altro mi sto specializzando nella progettazione di piste ciclabili e quindi sono legatissimo a questa cosa... però non prescindo da uno dei principi base di Critical Mass che non ha la minima pretesa di diventare pianificatrice di tracciati ciclabili, ma vuole di più! Critical Mass ritiene che queste cose debbano venire da sole... dopo che l'utilizzo della bicicletta diventi una coscienza della gente e dall'esterno, attraverso uno strumento che ti impone il percorso, la strada più lunga perché non c'è spazio! Spesso l'incontro

tra pianificazione e reale uso della bicicletta dimostra quanto il pianificatore "non fa", perché ci si trova di fronte ad ostacoli che il pianificatore non ha pensato... il tipico esempio è quando abbiamo una sosta a "T" o a "lisca di pesce" e la pista ciclabile la si fa sempre girare attorno e non la si fa mai passare davanti, perché al ciclista si impone sempre il percorso più lungo. Questa sono logiche che Critical Mass rifiuta, lo spazio pubblico è di tutti. Però allo stesso tempo trovi quello che viene alla Critical Mass perché vuole più piste ciclabili, in realtà, come dicevamo, scopi se ne possono dare a migliaia! Rifacendomi al mio lavoro io magari ci guardo dei particolari che altri non guardano: ho, per esempio, sviluppato lo studio della pianificazione svizzera sulle piste ciclabili, lì da 15 anni a questa parte hanno avuto uno sviluppo della ciclabilità e quindi della coscienza ciclabile ed un aumento dell'uso della bicicletta che non ha paragoni in Italia... sono 150.000 abitanti e c'hanno 180.000 biciclette! Non paragonabile a noi quindi, ma questo sviluppo di 15 anni ha dimostrato loro, per esempio, che la pista ciclabile separata è molto più pericolosa dell'integrazione della carreggiata, perché allontanando il ciclista dall'automobile lo si rende molto meno visibile agli incroci: cioè se c'è uno sviluppo reale della coscienza ciclabile in realtà il contatto tra pianificatore e bici è molto più avanzato. Oggi da noi è impensabile un'integrazione della carreggiata e forse è anche giusto, perché non si può passare da una totale assenza ad una integrazione... sono cose che vanno fatte gradualmente in maniera da abituare all'idea della bicicletta come mezzo di locomozione quotidiano. Ancora, si può imparare che le piste ciclabili sono troppo strette, oppure che "il ciclopeditone" è inutilizzabile, nel nord Europa per esempio non esiste! Lì c'è una coscienza ciclabile molto maggiore e quindi una pianificazione molto più integrata!

G: quindi in nord Europa la coscienza è venuta dalla pianificazione, non sono state le "pratiche sociali" che hanno spinto?

M: in Svizzera secondo me no! In Olanda già, a partire dai "Provos", sì! Sull'Olanda e sulla Danimarca il discorso è più fattibile. La Svizzera è la dimostrazione proprio opposta... che però arriva a risultati più o meno simili. Questo dimostra come siano due strade entrambe percorribili, la Svizzera forse ha cercato uno sviluppo della ciclabilità molto più integrato e legato all'uso vero e proprio. Si potrebbe parlare di uno sviluppo partecipato del progetto, in cui il pianificatore spesso va sul campo e ha un contatto molto più diretto con il "pubblico", cosa che in Italia non esiste proprio.

G: forse però, mentre lì è una forma di partecipazione finalizzata all'efficacia del progetto, Critical Mass propone una partecipazione finalizzata all'autoproduzione della vita?

M: sì, c'è una differenza sostanziale... la pianificazione può portare a diverse cose a seconda di come la si fa e a seconda di quanto è disponibile ad ascoltare diverse istanze! Critical Mass può essere "contraria" alla pianificazione, ma questo non significa che il pianificatore non possa prendere determinati spunti da Critical Mass!

G: Critical Mass ha cambiato il tuo modo di fare pianificazione?

M: non lo so, sono stato sempre abbastanza convinto che la strada da percorrere sia quella della "pianificazione dal basso", anzi forse ho partecipato a Critical Mass perché avevo questa formazione qua! Invece sull'uso della bicicletta ha inciso molto: invece del metrò prendo la bici, faccio un'ora di bici al giorno, e devi essere ben disposto perché arrivando da fuori a Milano ti becchi tutto il traffico e le ore di punta le prendo tutte e due!

G: quanti chilometri fai al giorno?

M: almeno 30 al giorno! E ci impiego mezz'ora all'andata e mezz'ora al ritorno, in treno ci metterei quasi un'ora... in macchina non ne parliamo! Sicuramente come mezzo è il più veloce!

G: torniamo a Critical Mass... come funziona? E' solo un appuntamento, ormai in qualche modo istituzionalizzato... chi decide per esempio?

M: non decide nessuno... è un appuntamento che mantiene la sua casualità! E' vero che è diventato più istituzionalizzato, nel senso che ormai è diventato abitudine, ed uno dei problemi di oggi di Critical Mass è trovare nuovi stimoli, altrimenti rischia pian piano di perdere partecipazione... però rimane assolutamente casuale, non c'è nessuno che organizza se non un gruppo assolutamente variabile che risponde a quell'esigenza tutta umana di "delegare"!

G: tu anche senti questo bisogno?

M: sì, anch'io! Tra l'altro, secondo me, si potrebbe parlare della differenza tra varie forme di delega, a me spesso nel primo anno, anno e mezzo, mi è capitato che volantinavo e varia gente mi si avvicinava e diceva: "me lo dai da volantinare?", ed io spesso rispondevo: "ma fattelo tu!", e il volantino è stato in tutte le Critical Mass del mondo un elemento simbolicamente molto

importante! Il volantino incontrollato e incontrollabile, fatto da tutti quelli che hanno voglia di partecipare direttamente!

G: quindi per te questa assoluta indeterminatezza di Critical Mass è una sua ricchezza?

M: sì, assolutamente! E quello che lo distingue dagli altri movimenti, l'impossibilità di trovare un gruppo che organizza... infatti per esempio i "media" non riescono a parlarne perché non sanno bene a chi riferirsi, si ritrovano spiazzati... se vengono a parlare con te, si scambiano due parole e poi basta, perché non identificandoti con il "capo" pensano che non sia nulla di importante, quando invece dovrebbero intervistare tutte le persone per capire... Questa è una novità di Critical Mass e la mantiene ancora!

G: ma alcune cose devono essere organizzate? Tipo i "tappi" oppure le strade!

M: però, guarda, i "tappi" inizialmente erano organizzati, adesso vengono da soli, l'organizzazione sta più in quello che c'è attorno al giovedì, quindi l'organizzare una cena, una mostra, e tutto quello che trovi nella mailing list. E qui ritorniamo al problema di prima e cioè che la gente non prende l'iniziativa... poi casomai partecipa! Però, anche in questo, Critical Mass ti stimola e ti fa sentire la possibilità di fare in prima persona! L'individualismo a Milano è ormai uno dei valori principali, Critical Mass è proprio l'opposto!

G: qual'è la tua esperienza dell'"altro" in Critical Mass? Sono nati legami nuovi, amicizie?

M: certo, Critical Mass è un motore di nuova socializzazione, in una città, come Milano dove, negli ultimi anni, non ci si aspetta all'ascensore per non dover dialogare! A livello della mia esperienza ha portato a nuove conoscenze, ma più di tutto il piacere della chiacchierata disinteressata durante la "bicicletta"! Magari anche senza approfondire la conoscenza: quella chiacchierata che non si ripete la volta dopo ma che in quell'unica occasione ti ha dato molto! Poi chiaramente esce fuori la personalità di ognuno... io sono molto umorale e dipende in che stato d'animo arrivo alla "massa", ci son delle volte che son disposto a chiacchierare, altre volte, non lo farei proprio con nessuno, anzi! E così capita anche che ti fai la bicicletta da solo!

G: una persona che vede passare Critical Mass ed è attratta, secondo te riesce o si sente respinta da questa forma... dal fatto che non ha obiettivi?

M: dalle esperienze che ho vissuto è esattamente il contrario, però certo il problema dell'incontro settimanale è molto calzante rispetto a questo punto, ed è un dibattito molto aperto, ne parlavamo l'altra settimana in "Pergola"! Sarebbe forse il caso di tornare ad un appuntamento mensile, facendola però alle sei del pomeriggio!

G: perché?

M: il fatto di farlo la sera, tutte le settimane, fa sì che ci si perda tutta una categoria di persone, che ne so, anziani, genitori con bambini, lavoratori che devono svegliarsi presto al mattino: chiaramente ritrovandosi alle dieci di sera, partendo quasi sempre verso le dieci e mezza spesso si finisce oltre l'una e non sapendo la direzione della "massa"! Spesso così ci si trova nella direzione opposta a dove vivi e quindi può capitare che prima delle due non sei a casa, e se ti devi svegliare alle sei e mezza per andare al lavoro... una volta la fai, due anche... la terza già ci pensi e alla quarta non c'hai voglia! Poi magari ci torni il mese dopo e dici: "vabbè una volta al mese ci vado, però non riesco di più!". Quindi secondo me si perde tutta una categoria di gente, si perde forza, perché, guarda caso, riesci a ricrescere come numero quando finiscono le scuole, quando finiscono i licei, e allora la componente giovane aumenta di molto il numero, però se no durante l'anno... E' comunque un numero molto alto rispetto al resto dell'Italia, perché ci troviamo anche in 200/300, che per essere la sera del giovedì è comunque un bel numero, però si è arrivati ad un numero per cui la potenzialità di essere un migliaio al mese c'era! Potendo dare un messaggio molto più forte, portando in strada anziani, bambini, genitori e quindi si crea una figura diversa con cui l'amministrazione si deve rapportare, perché non la considera e non la "sbologna" come "quei duecento ragazzi nullafacenti", per cui la maggior parte degli automobilisti ti dicono: "vai a lavorare!". Così l'automobilista si troverebbe davanti non solo ragazzi, ma bambini, anziani... e quindi la riflessione cambia e diventa "allora si può fare!", "il bambino si può portare anche in bicicletta!", secondo me porterebbe maggiore coinvolgimento!

G: da quello che dici sembra che l'intenzionalità maggiore di Critical Mass sia quella di "farsi vedere", rendersi visibile a chi non partecipa...?

M: per me sì, poi può essere così per me e per tanti altri no! Anche perché nella società dell'immagine è impossibile non pretendere anche la visibilità, perché, se vuoi trasmettere anche un messaggio minimo, devi mostrarti! Anche le mostre della Critical Mass servono a

questo! Ormai il sistema ha una capacità di inglobare qualsiasi cosa sia diverso e purtroppo Critical Mass ci è dentro per forza. Nei posti dove c'ha una storia più lunga, in America per esempio, questo processo è in atto... in Italia c'è ancora da troppo poco per parlare di omologazione però la direzione è quella! Se pensiamo che la municipalità di San Francisco ha utilizzato la Critical Mass per promuovere lo "spirito" di San Francisco...! Quindi farsi vedere è importante ed ciò è evidente anche nel fatto che le strade che la "massa" fa sono quelle del centro, sono quelle dei quartieri popolari!

G: dove si dirige la "massa"?

M: intanto in centro per il bisogno di visibilità, anche il fatto di finire in luoghi particolari è legato alla visibilità. Il fatto che sei finito in Stazione Centrale o a Linate dimostra la volontà di voler far parlare di te! Ed in più senz'altro di andare in luoghi popolari o comunque di essere presenti là dove è completamente assente tutto il resto! Anche se c'è lo svantaggio delle distanze, infatti ultimamente si evita, si cerca di passare per le periferie, ma di finire comunque in centro! Chiaramente il problema della sera è anche il trasporto pubblico, che finisce, per cui quella possibilità che si ha di giorno, di sfruttare ad esempio la metropolitana, per chi abita fuori Milano, senza doversi fare 20 chilometri! Io infatti ho parlato con diverse ragazze che venivano all'inizio e che non sono più venute per il fatto di abitare fuori... Secondo me sono fattibili tutte e due, "la massa" a Milano, il giovedì sera, vive di vita autonoma... non ha organizzazione di nulla ed avrebbe frequentazione diversa da quella del venerdì pomeriggio. Tanti non vogliono farla il venerdì pomeriggio, va bene, nessuno lo vieta, secondo me possono starci tutte e due, ma bisogna arrivare a farla una volta al mese anche a Milano! Anche perché le implicazioni di giorno sono molto diverse... vai a colpire il ritorno a casa, ti dà sicuramente più problemi la gestione e il rapporto con l'automobilista, però il tuo discorso diventa molto più forte!

G: secondo te com'è il rapporto con gli "altri"? Gli altri come li si considera? Critical Mass è un'opportunità a vantaggio di tutti?

M: non so, secondo non ha una volontà di coinvolgimento così forte degli altri! Cioè ti dà una alternativa, te la rende evidente, poi sta a te! C'è un "situazionismo" di base che deve rimanere, nell'allegria, nel ridere sopra le cose, nel presentarsi in maniera particolare, nell'usare frasi spesso illeggibili... è uno stimolo che deve avere sempre e se lo perde Critical Mass finisce! Per cui se ne può anche fregare di quello che fa l'automobilista il giorno dopo, se passa alla bicicletta, oppure riprende la sua auto! Questo non significa essere "astratti", per esempio io, occupandomi di pianificazione, conosco la legislazione in merito: in Italia è vietato andare contromano in bicicletta, mentre in tutta Europa no! Questo significa disincentivare l'uso della bicicletta, perché nei centri storici, per esempio è impossibile... allora, per esempio si è fatta una Critical Mass prendendo tutti i "contromano" possibili e questo è già un legarsi alla pianificazione e cercare di negarne i lati assolutamente incomprensibili, in una maniera esterna alla pianificazione e alla legislazione, perché chiaramente Critical Mass è fuori dalla legislazione... passa coi rossi, occupa le carreggiate opposte... va al di fuori della legge! E questo, tra l'altro, non se ne è parlato fin'ora, ma è quello che ha fatto la differenza di Critical Mass dalle associazioni ciclistiche, un po' in tutto il mondo! Anche qua, infatti "Fiab" si è resa conto che forse è meglio che ci si avvicini un po', se no perde... infatti partecipa alla Critical Mass nazionale!

G: per esempio fare una Critical Mass in contromano a chi si rivolge?

M: il referente è il ciclista, nessun altro! Ed il piacere di farlo! Poi può anche diventare un messaggio più forte, ma lasci che lo diventi da solo! D'altronde nei piani urbani del traffico la scaletta è: pedoni/ciclisti/automobili, per cui all'interno di un piano urbano del traffico, visto che ormai tutti i comuni sono obbligati a redigerli..., la precedenza principale ce l'ha il pedone, poi il ciclista e poi l'auto! Quindi è naturale che io, il pedone e il ciclista li faccia andare dappertutto, e al limite sia l'auto a dover fare percorsi più lunghi, a stare più attento! Questa sarebbe la logica delle cose, quindi anche la pianificazione, senza rendersene conto, sta dando delle direttive che vanno in questa direzione. Poi non ha la volontà di portarle avanti in alcun modo e quindi Critical Mass può essere anche molto importante nell'attuare cose che non vengono attuate dalla stessa pianificazione! Tornando al "contromano", fra l'altro, in Svizzera lo fanno apposta a piazzare il ciclista in contromano, perché è più visibile! E in salita, quando il ciclista barcolla molto, se la strada è a doppio senso, il ciclista sta dalla parte contromano, perché l'automobilista lo vede prima in discesa! Allora perché dovrei pensare di intervenire direttamente su una pianificazione che non ha il minimo rapporto con la realtà, a questo punto mi disinteressa della pianificazione!

G: ... e quindi faccio come se il cambiamento che chiedo fosse già realtà?

M: esatto! O comunque faccio in modo che questo cambiamento avvenga facendo a meno della pianificazione! Secondo me un aspetto positivo di Critical Mass è che, arrivando "dal basso", rende palese le cose a chi vi partecipa, dando la capacità di criticare... ha dato anche degli strumenti alla gente! Poi quà si apre il discorso della "cultura dell'automobile" italiana, siamo il paese col maggior numero di auto pro capite!

G: secondo te a Milano in questi due anni la cultura dell'automobile è stata intaccata!

M: no, è troppo presto! Ci vorranno almeno dieci, quindici anni! Se c'è la volontà, altrimenti non ci arriveremo mai!

G: di che tipo di volontà parli? Politica?

M: sì, perché se non si incentivano altri mezzi di trasporto e non si disincentiva l'auto... non cambia la situazione! Però è vero che in Svizzera ci sono arrivati ora dopo vent'anni, in Olanda dopo quaranta... anche se senz'altro la volontà politica su questo si vede! In Olanda ci sono tanti ciclisti anche perché il parcheggio dell'automobile lo paghi l'impossibile, avere la seconda auto vuol dire avere uno stipendio molto elevato, perché la seconda auto te la fanno strapagare... in questo modo si incentiva l'uso di altri mezzi di locomozione! D'altra parte può essere vissuta come imposizione una politica del genere, però di fronte al trattato di Kyoto che dimostra che o cambiamo regime o qua arriviamo ai livelli che a Milano ti consigliano di portare fuori i bambini e la politica italiana si permette di non fare nulla sotto questo aspetto, è assurdo! Adesso a Milano è iniziata la regolamentazione della sosta e c'è stata una ribellione, poi non si capisce perché fanno i parcheggi sotterranei!

G: per ritornare a Critical Mass, in che rapporto è con queste cose che dicevi?

M: secondo me ha la capacità di rendere palesi queste cose, però non a chi governa, a chi ha il potere, o alla pianificazione, ma alla base... che a quel punto ha una possibilità di giudicare e poi sceglie!

G: quindi si rivolge principalmente a chi va già in bicicletta?

M: secondo me si rivolge all'utente della strada, che sia automobilista, che sia ciclista, che sia pedone, o che sia un utilizzatore di trasporto pubblico! Rende palese che qualsiasi città può essere percorsa in bicicletta, dimostra che la bicicletta è uno strumento molto più interessante di una scatola di alluminio, dimostra che alla velocità della bicicletta puoi socializzare e che nel percorso casa-lavoro hai la possibilità di fermarti, cosa che in auto, ad esempio, non puoi fare per il problema dei parcheggi; secondo me rende palesi vari aspetti e alla fine apre la mente rispetto ad un diverso uso dello spazio pubblico... e poi ognuno ci mette la sua condizione, c'è chi è più coinvolto sull'"ambiente" o chi è interessato all'aspetto fisico, eccetera, ognuno ci trova i suoi punti di forza!

G: secondo te si limita all'ambito della mobilità, della strada, o va oltre?

M: no, secondo me è totalmente rivoluzionaria, però io seguo da sempre la volontà di una "rivoluzione" dal basso, che sia in un modo o sia in un altro, e questa è solo una delle varie possibilità: una possibilità può essere trovarsi a Roma per l'arrivo di Bush e considerarlo legato alle pratiche di Critical Mass, quindi l'integrazione con altre cose c'è... però la signora di cinquant'anni che viene perché, vuole le piste ciclabili, viene dandogli tutt'altro senso e magari non lo lega neanche all'"ambiente".

G: questo lo leggi come una ricchezza e non come un elemento di povertà?

M: come ci dicevamo prima, il legame col situazionismo è fondamentale, è proprio la sua bellezza, anzi dovrebbe trovare nuovi stimoli sotto quest'aspetto, iniziare a scioccare un po' di più!

G: abbiamo detto che Critical Mass permette tutta una serie di cose, ma può darsi che sia un deterrente a qualche altro tipo di pratica?

M: può darsi che alcune associazioni si son sentite penalizzate, in Italia meno per fortuna! Ho letto che in Germania ci sono stati diversi problemi e che le associazioni ciclistiche hanno fatto problemi perché Critical Mass smontava vent'anni di lotte sulla ciclabilità, fatte da queste associazioni! Però si deve anche dire che sono stati vent'anni in cui si è ottenuto poco rispetto alle potenzialità.

SILVIA, 23/06/04

GIANNI: Come ti sei avvicinata a Critical Mass?

SILVIA: E' stato molto casuale, sapevo di questo gruppo di ciclisti, ma ce ne erano anche altri a Milano. Ci sono varie realtà a Milano: io le chiamo persone che si muovono *non a motore*. Frequento un gruppo di pattinatori (questa sera andrò con loro), poi ci sono gruppi di ciclisti come "Ciclobby" che si danno appuntamento in centro e si muovono la sera. Una sera, per caso, ho incontrato la Critical Mass e mi sono unita a loro, in realtà pensavo che sarei andata con loro come del resto faccio con gli altri gruppi che percorrono la città, senza organizzazione, o associazione. In genere è in un orario in cui tende a non far partecipare molti cittadini essendo di sera tardi: ora che si parte sono le 22,30 e finisce verso le 24,00 o l'una di notte, nonostante questo c'è gente che viene pure da fuori Milano.

G: Ti sei sempre mossa in bicicletta, o in un'altra maniera non motorizzata?

S: Di giorno mi muovo in bicicletta, i pattini solamente di notte perché di giorno ci sono troppi pedoni, bambini. La bicicletta l'ho sempre utilizzata come mezzo di trasporto, anche perché a Milano, oramai, se vuoi fare più cose e muoverti velocemente è l'unico mezzo. Però è il più pericoloso in assoluto, più della motocicletta. La bicicletta è pericolosissima perché l'automobilista, nella vettura, si sente protetto, soprattutto se all'interno dell'automobile sono aggiunti una serie di rumori (spie, telefono, radio) per cui non avverte più i suoni deboli. E' una continua paura perché il ciclista è per l'automobilista una realtà inesistente: non lo può vedere e non lo avverte perché i suoni della bicicletta non si avvertono. Gli automobilisti, poi, non ammettono di avere torto... non c'è la cultura della bicicletta a Milano, neppure tra i pedoni. Ho notato che i pensionati, che sono tanti in città, e che più di altri dovrebbero essere dalla parte dei ciclisti, molte volte se la prendono con quest'ultimo. Sono soprattutto le manovre dell'automobilista che fanno paura, o addirittura quando sono fermi, perché a quel punto sono convinti di essere i padroni della strada e di non correre alcun rischio, e, nel giro di due metri possono spaccarti le gambe, al ciclista come al pedone.

G: Questa paura che hai quando ti muovi quotidianamente, in Critical Mass si modifica?

S: Critical Mass a differenza degli altri gruppi che si muovono non a motore ha quest'impronta di sfida verso l'automobilista, che poi non lo è. Spesso viene mal interpretata, l'automobilista si sente provocato, indispettito dal ciclista, quando in realtà il messaggio è molto semplice: "per una volta aspetti tu! Come di giorno non ti lamenti di stare tre quarti d'ora in coda davanti alle automobili, perché adesso riesci a stare al massimo cinque minuti davanti a dei ciclisti, strombazzi e aggredisci?". Il messaggio di Critical Mass è: adesso cerchi di avere un po' di pazienza come c'è l'hai per le altre automobili. L'automobilista è abituato a stare fermo, a perdere un sacco di tempo; la cosa che non sopporta è il vedersi superare da un ciclista, lo vive come un conflitto, perché al contrario del ciclista, che è padrone del tempo e dello spazio, l'automobilista è comunque sempre in difficoltà...

G: ... deve sottostare alle regole di fluidità?

S: Diciamo che il fatto di incontrare di notte una realtà di persone che vanno in bicicletta lo innervosisce particolarmente. Alcuni sono interessati e cerchiamo naturalmente di invitarli il giovedì sera in Piazza dei Mercanti, e a volte si creano delle situazioni simpatiche, la maggior parte delle volte si creano situazioni sgradevoli però!

G: Critical Mass ti ha portato a trasmettere questo messaggio?

S: Io lo faccio anche di giorno: a volte quando colgo il fastidio dell'automobilista, nell'attesa di un pedone, faccio anche solo un segno con le mani per dire di star tranquillo. Critical Mass ha un suo servizio d'ordine spontaneo, c'è sempre un gruppo di esperti, di assidui che, per esempio, durante gli attraversamenti fanno da cordone, evitando discussioni, cercando di fare velocemente.

G: Rispetto alla tua esperienza quotidiana di ciclista o di semplice cittadina che attraversa la città, Critical Mass o esperienze analoghe hanno cambiato qualcosa?

S: Purtroppo no! Hanno avvicinato le persone alla bicicletta, anche se già c'era perché, tanti pensano che sia questa la città delle automobili, in realtà tante persone si muovono con la bicicletta, questa rimane la città di persone che vanno a piedi, tra i residenti e ci sono varie iniziative comunali : una mattina s'è deciso di andare tutti in bicicletta, con vari concentramenti per Milano... purtroppo non cambia la realtà perché le regole per gli automobilisti non sono efficienti. Che ci sia una maggiore disponibilità dell'automobilista... io questo non l'ho avvertito, semmai un peggioramento!

G: prima ti chiedevo se Critical Mass aveva cambiato la tua esperienza?

S: Sì, è un modo piacevole di vivere la città e di incontrare persone che hanno il tuo stesso stile di vita. E' un'altra dimensione, la vedi diversa... per esempio con i pattinatori mi sono accorta che a Milano ci sono salite e discese di cui non mi ero mai accorta, ti accorgi se i marciapiedi sono fatti bene o male. La bicicletta ti da una visione meno globale dei pattini ma comunque cominci a notare le facciate dei palazzi, sicuramente un modo interessante di vivere la città. Milano è una bella città!

G: Quindi aumenta la percezione del tuo ambiente?

S: Sicuramente, c'è il contatto col tuo fisico, che poi è anche in movimento quindi senti anche il benessere, il contatto con gli altri. Questa è una cosa che accomuna tutti i gruppi, nonostante ci siano degli antagonismi tra loro, perché comunque hanno un loro modo di vivere a ragionare e di vivere lo spazio. Chi non è in Critical Mass è visto come qualcuno da attrarre a sé o semplicemente a cui dimostrare un tuo stile di vita. Il messaggio che tutti questi gruppi lanciano è proprio quello di avvicinare l'altro... credo che molta gente è vittima dell'automobile: ho delle amiche che la sera non usano la bicicletta perché hanno paura e con l'automobile sono limitate, per i parcheggi, oppure sono dipendenti dai mezzi pubblici. Molti mi dicono che hanno paura degli automobilisti, e finché ci sarà questa gara di forze dove il ciclista è chiaramente perdente, ci sarà sempre di più questa prepotenza da parte dell'automobilista!

G: Credi che sia una particolarità di Milano?

S: Chiaramente ci sono delle città abituate da sempre ad andare in bicicletta, questa rimane una città di grande movimento e di grande mercato e questo non combacia con una regola che protegge chi va a piedi, perché chi va a piedi consuma, spende, va a scuola, a lavorare, non crea grandi movimenti. Invece qui c'è tutto l'interland, fino al centro, percorso in automobile: quello è il regno dell'automobilista.

G: Da che esperienza vieni e di cosa ti occupi?

S: Io sono un insegnante di musica delle scuole medie, e mi occupo di "inquinamento da musica".

G: Quindi anche inquinamento acustico?

S: Inquinamento acustico, distinguendo i rumori dai suoni: adesso l'automobile è diventato un mezzo rumoroso non tanto per il motore quanto per i suoni, come il suono delle autoradio, il clacson; quanto al rumore del motore è da collegare alla tradizione urbana! Ci sono delle zone di Milano congestionate da molte auto con l'autoradio accesa vicino ai locali aperti.

G: Critical Mass è un'esperienza politica o è un modo per riprendersi la propria vita?

S: La bicicletta è tradizionalmente di sinistra, è un mezzo antico, che è sempre stata usata nei centri dell'Emilia Romagna (anche se è da verificare!). Critical Mass si è presentata in molte manifestazioni per la pace, o ad affiancare scioperi di operai! Per esempio Critical Mass va a Natale nei luoghi dove c'è molto consumismo o alla prima della Scala... e ognuno lo traduce a modo proprio: potrebbe andare a teatro in bicicletta, per esempio!

G: qual'è stata la tua esperienza con l'altro in Critical Mass? Hai maturato nuovi legami?

S: sì, ho maturato parecchi nuovi legami. Il fatto che sia una manifestazione spontanea lascia anche una certa elasticità per cui è capitato che ci sia un gruppo più ristretto, per cui è più facile fare conoscenza. Critical Mass va sempre a concludersi con un momento di aggregazione, che sia la festa del momento o altro o sono situazioni organizzate che portano fuori dalla città, tutto sempre in economia. In questo senso penso che sarebbe un messaggio sano anche per i giovani. Tant'è vero che in Critical Mass l'età media è di 40 anni, i giovani non ci vanno, o al massimo sono i figli dei partecipanti. C'è poi la rete di internet con la quale puoi comunicare nella lista della Critical Mass.

G: Non hai avuto esperienze individuali?

S: No, anche perché non avrebbe senso. Credo che questa città di occasioni per stare da soli ne offra già a sufficienza! Milano sta cambiando a livello di persone ma non abbastanza, perché manca la regola per l'automobilista, e di conseguenza c'è ancora molta paura per il ciclista. L'economia della città è legata all'immagine, al movimento, alla velocità, al consumo, agli appuntamenti, soprattutto negli orari di lavoro. La sera c'è un'altro tipo di automobilista altrettanto pericoloso che a volte reagisce ed è spesso molto eccitato. Si cerca di calmarlo e di spiegarli che non è un affronto verso di lui: molti reagiscono bene, altri male e minacciano! C'è una macchina della Digos che in genere segue il corteo e quando succedono queste cose

raramente interviene se non si arriva allo scontro! Ho notato che quando questi automobilisti iniziano a diventare "paonazzi" e si incazzano è meglio se escono dalla macchina... ho il terrore quando restano in auto perché basta un momento di rabbia, schiacciano l'acceleratore e fanno un morto! Ho sempre cercato di parlargli e di farli uscire dalla macchina quando sono infuocati, perché sono capaci di fare dei gesti violenti e con l'acceleratore basta un attimo. Personalmente io vivo queste situazioni molto male, mi fa molto paura. La polizia in quei casi non interviene, magari dopo, quando l'automobilista esce dall'auto e ti aggredisce.

G: dal tuo vissuto di donna, che rapporto c'è in Critical Mass tra uomini e donne?

S: Ci sono tantissime donne. Il mio messaggio di donna può essere: "usciamo dalle case con la bicicletta", non per fare retorica femminista, ma per dire: "riprendiamoci la notte, la notte e il giorno!". Poter percorrere una città *non a motore* vuol dire maggiore libertà. Non uscire per paura e quindi dipendere dai mezzi e dall'automobile vuol dire una prigionia, anche per un uomo... ma maggiormente per una donna! Io ho sempre usato la bicicletta fin da quando ero ragazzina, dagli anni '70, e non avevo tutte le paure che ho adesso, era meno pericoloso. C'erano sicuramente meno automobili, adesso ne sono troppe.

G: C'è mai stata una donna al volante in queste situazioni di scontro?

S: Le donne che guidano sono inferocite, sono altrettanto pericolose. Magari la vivono anche come un doppio conflitto e tirano fuori queste storie di donne con impegni, e al momento lo vivono come un affronto al loro essere donna, e si cerca tra donne di spiegare. Se uno è disposto a capire, altrimenti capirà poi!

G: Secondo te, Critical Mass, ha reso più visibile la bicicletta?

S: Sì, la resa più visibile e sicuramente ha fatto anche parlare della bicicletta. Purtroppo molte persone che sono ciclisti di giorno per raggiungere il lavoro sono poi automobilisti la notte e si scocciano di incontrare la Critical Mass. Sicuramente ha dato un messaggio visivo e oramai tutti sanno cos'è, non ha molto cambiato la mentalità ma... per questo ci vorrà del tempo.

G: Ma secondo te il messaggio è arrivato, è stato trasmesso? Il cittadino di Milano sa che c'è qualcuno che si sposta in bicicletta e in qualche occasione sono anche tanti?

S: Sì, il cittadino sa che c'è ci sono tanti che si spostano in bicicletta, ma il ciclista continua a non essere simpatico, continua a dare fastidio, più del pedone e del pattinatore!

G: Forse perché condivide lo stesso spazio dell'auto?

G: Perché porta via dello spazio e perché va veloce. E poi è molto diverso il giorno e la notte: Critical Mass ha dato un messaggio visivo di notte, di giorno un corteo di biciclette è un fenomeno ancora molto fastidioso!

G: E se si facesse di giorno, alle 6 del pomeriggio, come in molte altre città?

S: S'è fatto qualche volta!

G: Una volta al mese per esempio?

S: Loro lo fanno in prossimità delle feste, di giorno feriale non si circola molto, più a livello di raduno. Io ed altri avevamo proposto di fare vari gruppi sparsi per tutta la città, anche di sole 15 biciclette che non fermano ma limitano il traffico. L'abbiamo proposto ma non ha avuto riscontro, perché richiede un'organizzazione più complessa!

G: Ma nessuno limita che tu con altri 15 ti trovi per farlo?

S: Qualcuno lo fa: nei giorni festivi qualcuno si trova, per esempio la domenica ci sono dei gruppi che vanno in bicicletta.

G: E questo secondo te è stato reso possibile da qualcuno che l'ha tentato prima?

S: Sicuramente, Critical Mass ha dato un messaggio molto forte. Però anche i piccoli gruppi, come i Ciclobby, che hanno iniziato prima hanno lavorato molto, hanno fatto le piste ciclabili (loro sono un'organizzazione più potente!). Ci sono state varie cose parallele: Critical Mass è sicuramente la più eclatante!

MICHELE (centro sociale La Pergola), 23/06/04

GIANNI: Critical Mass cosa ha cambiato nella tua esperienza di ciclista, di cittadino, nella tua percezione del territorio?

MICHELE: potrei dire nulla e tutto! *Nulla* perché ha fasi alterne ho sempre utilizzato la bicicletta per spostarmi in città! L'utilizzo della bicicletta c'è l'ho almeno dal periodo universitario,

quindi da una decina d'anni e forse più. Poi mi è stata "passata" una macchina dalla mia famiglia e l'utilizzo della macchina è entrato nel mio modo di spostarmi, anche per questioni tecniche perché dovevo andare fuori Milano per lavoro e c'è stato un periodo in cui usavo molto più la macchina che non la bicicletta! *Tutto* perché fare la "massa", fare Critical Mass, ti cambia l'immaginario di quello che stai facendo (banalmente l'andare in bicicletta), contemporaneamente stai condividendo un'esperienza con altre persone. Facendo la "massa" si condividono esperienze, si stringono relazioni che vanno oltre la "massa"... noi per un sacco di tempo (ora è un po' in calo), ci si vedeva spesso anche al di là della "massa"!

G: quindi la "massa" era un'occasione di aggregazione?

M: sì, è stata una forte occasione di aggregazione anche su situazioni che riguardavano una visione un po' più ampia di Critical Mass, cioè l'intervento sulla città! Inizialmente noi avevamo come luogo di incontro, la Ciclofficina dentro al "Bulk", che era aperta il venerdì sera per serate musicali, ma spesso ci si trovava anche per fare due chiacchiere e poi la domenica c'era un aperitivo con la riparazione delle biciclette. E' stato uno dei momenti più interessanti di riflessione su quello che stavamo facendo!

G: è nata dopo la "Ciclofficina"?

M: la Ciclofficina è nata abbastanza contemporaneamente a Critical Mass, la frequentazione forse dopo... non so bene cosa è nata prima, stiamo parlando di scarti di una, due settimane! Probabilmente la Ciclofficina è nata prima, ma è stata resa agibile dopo che la massa critica era già iniziata. Noi avevamo molto interesse verso il "Cantiere Isola", che si occupava, adesso forse un po' meno puntualmente, della ristrutturazione urbanistica del quartiere Isola, almeno di quella parte che diventerà la zona della "Milano Moda"... loro nascono per fare un progetto alternativo! In questo caso l'incontro è stato: "venite al nostro baretto e voi venite in massa!" e poiché c'era chi faceva la massa che faceva riferimento a quel baretto, che era lo spazio relazionale del progetto "Cantieri Isola", c'è stato uno scambio di vasi comunicanti, cioè siamo cresciuti un po' tutti e due!

G: quando dici "noi" a chi ti riferisci in particolare? C'è un gruppo?

M: non lo so... quando parlo di "noi" parlo del gruppo che non era solo interessato a far la "massa critica" del giovedì, ma che si ritrovava in Ciclofficina, in "Stecca", che portava avanti la mailing list, che alla fine della "massa" si trovava a parlare su come era andata e su cosa si doveva fare, sui percorsi eventuali da fare, anche se non abbiamo mai dei percorsi prestabiliti, ma, penso, abbiamo dei punti finali che vengono scelti a seconda di quello che succede in città. Il "noi" ha sempre lasciato una qualche perplessità, soprattutto nei discorsi in mailing list, nel momento in cui c'era dibattito sull'identità di Critical Mass, cosa che in realtà adesso c'è veramente pochissimo, c'è sempre stato un rifiuto su questo "noi"... è stato rifiutato a favore di un "siamo singolarità che fanno un evento". Per me invece noi eravamo un "noi" e forse lo siamo ancora!

G: quindi una "comunità di impegno"?

M: sì, un gruppo di individui che creano situazioni comunitarie temporanee. Non so, a me il termine comunità mi lascia sempre un po' perplesso! Forse, sinceramente, non sono aggiornato su come viene vista la comunità ora, io ho fatto sociologia a Scienze Politiche e la comunità viene vista come "un aggregato di soggetti regressivo"! forse sta cambiando, ma io la vedo ancora come "regressiva" e falsamente "illusoria". Anche "Reload" parla di ricreare una comunità, a me sembra un po' una panzanata! Sì forse in questa anomia totale abbiamo bisogno di relazioni, ma da qui a dire che siamo una comunità e che lo sbocco deve essere la comunità ce ne passa!

G: forse forme diverse di comunità, non "comunità di luogo"?

M: sì, però anche la "comunità di valori condivisi" spesso crea delle chiusure all'esterno ed io non la vedo molto interessante, dall'altra parte queste nuove forme non so neanche quanto abbiano, rispetto alle comunità vecchie, "l'auto-aiuto"...

G: ... questa mancanza di vincoli in entrata e in uscita è una prerogativa forte di Critical Mass?

M: sì, credo di sì! Anche se la mailing list spesso funziona, pur non riconoscendola così, come uno spazio decisionale, perché si è sempre detto che né "Ciclofficina", né la "Stecca", né "la massa" stessa, né la mailing list, erano rappresentative e determinanti della "massa". In realtà nella "massa" ci sono delle forme di autotutela dell'identità o comunque delle pratiche condivise: quelli che hanno iniziato assieme, quello che possiamo chiamare il "nocciolo duro" di

Critical Mass ha sempre avuto una tendenza, nel rapporto con gli automobilisti, di tipo ludico, ironico, irridente e non violento... di stampo situazionista. Abbiamo notato che questo non avviene sempre... qualcuno notava, io non sono tanto d'accordo, che c'era gente che veniva in "massa" anche solo per creare rivalse o sfogo delle proprie frustrazioni! Questa cosa ce la siamo vissuti come idea fondante: agli automobilisti va spiegato cosa stiamo facendo, spesso, specialmente prima, venivano distribuiti dei volantini ed avevamo pensato di creare una specie di "servizio d'ordine" molto labile. Nessuno poi ha avuto tanta voglia di farlo... abbiamo capito che nessuno era riconosciuto come tale e la soluzione è stata di distribuirsi all'interno della "massa" e, quando c'erano dei casini, dire alla gente di andare via! Adesso il nucleo duro non c'è o non ha più voglia di fare queste cose... E' anche vero che col tempo ci sono delle pratiche che vengono imparate in modo automatico da nuove persone: per esempio noi abbiamo cominciato a fare i blocchi laterali per far passare la fiumana di gente (questo io non la faccio da almeno un anno) eppure, quando abbiamo smesso di fare i blocchi, c'era altra gente che li faceva; così anche il fatto di dire alla gente di non fermarsi a fare casino, ma di andare avanti dopo l'eventuale provocazione!

G: ritorniamo a te, alla tua esperienza: come sei arrivato a Critical Mass?

M: non lo so, un mio amico mi aveva informato di una "massa" che partiva dal Bulk (le prime tre o quattro sono partite dal Bulk). In realtà ci sono arrivato perché l'avevo conosciuta su internet, cinque o sei anni fa, tre o quattro anni prima di iniziare... poi avevo letto un articolo su un libricino che si chiamava "Psycoattiva", della "Shake". Come sono arrivato a questo articolo o a leggere queste cose sulla rete? Presumo tramite un percorso personale che parte dal "situazionismo", dalle feste in strada, dal riprendersi la città, la vita per imporre altri codici di relazione, quindi dalla partecipazione ai "rave", ai "Reclaim the street"!

G: quindi un riprendersi la città che non è tanto rivendicativo verso qualcuno, ma è appropriativo verso se stessi?

M: è sicuramente appropriativo, ma è anche rivendicativo! Io mi ricordo uno degli slogan più belli del "maggio francese" che descriveva la vita del parigino "normale" che era "metro, boulot, dodo", che significa "metrò, lavoro duro, e nanna", quindi è anche rivendicativo verso il sistema produttivo e sociale in cui si vive. L'idea che la nostra vita non debba essere asservita solo al lavoro e al consumo, con una quantità di "non vita" perenne, penso vada rivendicato!

G: una restituzione della vita urbana?

M: sì, se vogliamo schematizzare, esistono due filoni che confluiscono in Critical Mass: quello ecologista classico e quello situazionista... io arrivo dal secondo! A me dell'alberello tagliato non importa tanto, magari vado in un capannone industriale a ballare la "tecno"... uso il "rave" come estensione del tempo di vita e di piacere! Nella "massa" io ritrovo delle continuità con questa concezione della vita!

G: senza separare la festa e la dimensione politica?

M: per quanto riguarda me, sì! Poi c'è chi viene in "massa" perché il giovedì sera non ha nient'altro da fare, o perché ha letto un articolo sul giornale e vuole provare il nuovo "trand" milanese!

G: perché no?

M: perché secondo me è riduttivo, anche se è chiaro che, chi ha creato la "massa", ha creato uno spazio sociale e politico anche per queste persone! Secondo me Critical Mass è assieme una "pratica libertaria", una manifestazione per l'utilizzo della bicicletta e un movimento sociale!

G: qual è la tua esperienza di Critical Mass? Cosa fai tu in Critical Mass?

M: ... vado in bici! In che senso?

G: cosa vuol dire fare Critical Mass, incontrarsi in un posto...?

M: per me vuol dire incontrarsi in una piazza, che in questo momento è piazza dei Mercanti, che noi abbiamo rinominato piazza "Graziano Predielis", che è anche il nostro nome collettivo. Graziano Predielis era uno, di 63 anni credo, ucciso da una macchina in triveneto... noi nei nostri volantini mettiamo sempre "piazza Graziano Predielis, già piazza dei Mercanti". Ridefinire simbolicamente in luogo dove ti ritrovi è una pratica che viene dai "Provos" che avevano rinominato la piazza dove si incontravano allo "Spui" e avevano come simbolo lo scugnizzo (tradotto), quella statua del ragazzino... noi invece l'abbiamo chiamata "Graziano Predielis" e c'è anche una data, che è il 12 settembre 2002, che è la data del lancio della piazza. Cosa faccio io in "massa"? vado in bici e chiacchiero, spesso sto davanti, anche se ultimamente non

più di tanto; spesso volantino per "masse" straordinarie che sono sostanzialmente due all'anno: "la massa anticonsumistica", durante Natale, e la "May-Day". Quest'anno la massa anticonsumistica l'abbiamo agganciata al tema del precariato: la gente a piedi ha bloccato "Decathlon" (un grande magazzino di articoli sportivi) ed è entrata in alcune catene di supermercati a chiedere regali per i figli dei lavoratori dell'Alfa, e ad appoggiare lo sciopero dei lavoratori del commercio, noi abbiamo reso più difficoltoso il giro in auto per fare acquisti! Adesso volantiniamo contro il probabile sgombero del Bulk!

G: quindi Critical Mass fa parte della tua normale attività politica?

M: non so se io ho una normale attività politica!

G: Critical Mass è uno spazio, che prima non c'era?

M: Sicuramente, dal momento in cui a Milano le Giunte comunali hanno deciso che tutti gli spazi di socialità vanno recintati, controllati e normati... Critical Mass riesce a sfuggire a questa logica nello spazio pubblico per eccellenza che è la strada, che invece viene adibita solamente al trasporto privato e motorizzato! La Critical Mass diventa, secondo me, una sorta di "flanerie" moderna e il "flâneur" segue lo spostarsi della massa senza nessun altro obiettivo che vivere la città. Situazioni come la "massa", potremmo dire anche che sono pratiche di devianza, perché ti sottrai alle logiche "normali" dello spostarsi e ti sposti solo per il piacere di farlo!

G: la tua esperienza dell'altro in Critical Mass qual è?

M: la relazione è sempre di "pelle" per quanto mi riguarda, e può consistere anche nel passarsi una bottiglia di vino o fare un blocco davanti ad una macchina, è vero che questo tipo di esperienza è molto temporaneo... in realtà il fondersi assieme passa dalla "massa" ma avviene in altri modi! La massa di per sé crea dei piacevoli momenti di interazione temporanea, dopodiché penso che sia molto importante trovarsi in altre situazioni!

G: cosa succede tra una "massa" e l'altra?

M: dipende dai momenti... per esempio prima si facevano dei report il giorno dopo nella mailing list e, con una discussione, si cercava di capire quali erano stati i problemi: se c'erano stati troppi casini con gli automobilisti o se il percorso era troppo difficile, oppure se avanti si andava troppo veloce! Il 5 giugno si organizza il "cicloday" con proiezioni di film, di video della "massa" e la Ciclofficina si sposta all'aperto, poi magari c'è chi collabora con "Ciclobby" nel frattempo! Tra una massa e l'altra ci si incontra abbastanza!

G: in una delle testimonianze del libro di Chris Carlsson c'è uno che dice che se la "massa" è ottenere delle condizioni migliori per la mobilità ciclistica, allora la "massa" è un luogo di formazione di un "esercito" di sostenitori della bicicletta e serve ad avvicinare le persone che vanno in bici saltuariamente e che dalla "massa" traggono entusiasmo per poi diffondere nei loro quartieri il messaggio della bicicletta! Poi però aggiunge che la "massa" è assai più di questo... è un riprendersi la vita e andare in prima persona sul territorio e fare qualcosa insieme ad altre persone! Per cui ti chiedo se per te questa componente è importante o meno?

M: noi abbiamo tentato attraverso un gioco che si chiamava "giochino critichino, forse un po' cretino", che consisteva nel fatto che ciascuno, comunicando i percorsi che faceva da casa a lavoro, si poteva ritrovare in massa per farli assieme... però poi non si è fatto, anche perché tra i "desiderata" che passano in mailing list all'attuazione reale ce ne passa! Va a periodi, ci sono stati momenti in cui ci si ritrovava nella sede di "Ciclobby" per parlare di bicicletta!

G: però tutte quelle che mi hai nominato tu, "Ciclofficina", "+BC", sono esperienze concrete che nascono dalla massa!

M: sì, diciamo che fino ad ora Critical Mass ha prodotto più pratica ciclistica che non vertenze politiche... nel senso che i rapporti con quelli che si occupano di fare "lobbying" per la bici ci sono, ma sono più a carattere individuale e poco organici, ed è giusto che sia così perché la "massa" è una galassia di persone! Però non ci sono nemmeno rapporti così fruttuosi! In realtà è vero, tra una "massa" e l'altra c'è tutto il lavoro della Ciclofficina, del Bulk, di +BC, adesso è nata un'altra Ciclofficina ad Agraria!

G: a me era venuto in mente che la "massa" possa costituire un'energia in potenza, che dà a un progetto l'opportunità di nascere...

M: questo sicuramente! Secondo me in quest'ultimo anno è stata molto importante la Ciclofficina al Bulk... è stata una possibilità di sperimentare nuovi progetti, sia +BC che la "Ciclofficina" ad Agraria sono nate dalla Ciclofficina del Bulk!

G: quindi più di Critical Mass è la Ciclofficina l'incubatore di potenzialità?

M: l'incubatore di potenzialità sono le relazioni che sono attorno alla "massa" o spesso all'interno della "massa. Io ho detto spesso che noi facciamo "un'assemblea itinerante"... che non avevamo, tra virgolette, bisogno di assemblee, ma che la nostra era un'assemblea itinerante... la "massa" è un'occasione per conoscersi, in cui nascono le relazioni che poi si strutturano meglio nel post massa e lì nascono i progetti!

G: quanto la "massa" ha cambiato la tua esperienza, anche fisica, della città?

M: col mio quartiere praticamente per nulla!

G: dove abiti?

M: io abito in zona San Siro, lontano da questo quartiere (Isola), dove è successo tutto quello che si è mosso intorno alla "massa! Più in generale ha cambiato parecchio, perché ad un certo punto ho rottamato la macchina ed ora ho solo la bicicletta per spostarmi, e per spostarmi sui lunghi tratti devo avere una volontà forte di andare in quel posto! Avendo la macchina, magari, ci sarei andato un po' più di volte e avendo solo la bicicletta sono costretto ad operare una scelta qualitativa delle cose che faccio nel mio tempo libero!

G: hai una relazione più forte con le distanze brevi?

M: sì, ma direi soprattutto con le distanze umane! Lo spostarsi in bicicletta fa vivere lo spostamento in maniera più "fisica", perché pedali, sei più a contatto con l'aria... e poi c'è anche la possibilità di microrelazioni. Inoltre Critical Mass ha inciso anche nel mio modo di far politica, ho trovato anche una possibilità di relazionarmi con ambiti fortemente strutturati, come i centri sociali o anche altri collettivi, che mi interessavano perché si avvicinavano ad una dimensione un po' ludica e non grigia e militante! Mi ha invogliato di nuovo a fare politica, se vuoi in ambiti che sono lontani dalla logica della massa critica stessa... i "chain workers" per esempio.

G: secondo te c'è un cambiamento nella percezione della bicicletta a Milano?

M: spesso la gente che usa la bicicletta è quello che già la usava, ci sono più biciclette come ci sono più motorini, perché a Milano è diventato sempre più impraticabile muoversi su quattro ruote! La nascita della "massa critica" credo che ha dato un nuovo immaginario a chi usa la bicicletta, ma non viene in "massa". Il fatto che esista una Critical Mass in città ha creato l'idea dell'uso quotidiano della bicicletta! Spesso mi capita di gente che si trova in motorino o in macchina e si trova attraversato o bloccato dalla "massa" ed è molto divertito e dimostra solidarietà, spegne il motore e si gode il veder passare questo sciame di persone! Io mi ricordo che pochi anni fa quando andavo in bicicletta ero visto un po' come uno "sfigato", anche tra le persone che frequentano i centri sociali! Adesso la situazione si è ribaltata... ci sono persone che pensano di cercare una bici anche solo per venire in "massa"! Quasi un po' auto-colpevolizzandosi per il fatto che non partecipano! Devo dire che c'è un po' questo nuovo immaginario che associa il "ciclista della massa" a un "figo"! Ci è capitato che alla massa di Natale siamo arrivati in trenta, quaranta in "Torchiera" e siamo entrati senza pagare!

G: quindi anche nel mondo "giovanile" si sta decostruendo quell'immaginario della bici legato alla povertà, o alla vecchietta che si sposta in paese per andare al mercato? Cioè Critical Mass aiuta a ricreare un immaginario positivo attorno alla bicicletta e al suo uso?

M: sì, aiuta a ribaltarlo... da qui all'uso effettivo della bicicletta ce ne passa!

G: mi puoi raccontare qualche esempio di reazioni positive al passaggio della "massa"?

M: mi ricordo di una volta che vicino al "Castello" c'era un mega ingorgo, gente bloccata in macchina, e c'era una coppia che ha approfittato per baciarsi... mi sembra la reazione migliore! Poi ci è capitato che quando si era in pochi all'inizio e si incontrava un ciclista per la strada, si aggregava alla "massa"! Grosso modo però la tendenza è ad "incazzarsi" o a tollerare, ma penso che dipenda anche da quanto tu ci spendi di tempo e di energia! Spesso succede che quando prendiamo gli stradoni grandi, quello che sta in macchina nel senso opposto, ci saluta col clacson... ma non so se lo farebbe comunque se noi stessimo dal suo lato,! Sui Navigli, alle Colonne di San Lorenzo, c'è sempre un po' di gente, e quelle due volte che siamo passati di lì la gente ci ha applaudito!

G: quando un cittadino è fuori dell'automobile è più sensibile?

M: in effetti gli applausi scroscianti ti vengono dalle persone che sono a piedi...!

G: gli automobilisti per te sono "ingenui da svegliare", "cattivi da redimere", oppure "oppressi da liberare"?

M: non lo so, io non faccio tante discriminazioni, perché per me non è centrale il rapporto con gli automobilisti, a me piace andare di notte in periferia o fare stradine piccole dove magari

macchine non ne trovi più! Critical Mass è la liberazione di uno spazio pubblico in cui il rapporto con gli automobilisti è incidentale... sperando che non creino incidenti! Non ho questo rapporto evangelico... forse mi interessa di più un'azione tipo "COP9", che andare dal singolo ciclista e spiegarli "come è la vita!"... ognuno ha la propria cultura ed io sto solo cercando di affermare la mia, in modo per niente violento, certo... un po' provocatorio! Le nostre provocazioni fra l'altro sono "banali" e i momenti di tensione, per quello che ho visto io, sono sempre una reazione ad una violenza, si deve pensare che in quel momento il confronto è tra una bici e una macchina... è come dire tra una pernacchia e una pistola!

G: mi sembra di capire che la dimensione ludica è importante... la "massa" può essere un'occasione per superare il taboo del gioco all'interno della vita pubblica, della vita collettiva?

M: sì, sicuramente! Lo scambiarsi il vino, l'usare i fischietti oppure il portarsi un pallone, è questo! Una volta abbiamo giocato a "guardia e ladri" con una macchina dei vigili urbani, ci siamo nascosti su un ponte e poi quando ci hanno continuato a seguire siamo andati in un quartiere che si chiama "la Maggiolina", che è un quartiere residenziale molto ricco! Una volta, con la Digos che ci seguiva continuavamo a fare le inversioni di marcia e loro ci inseguivano impacciati con la paletta fuori dal finestrino! Per esempio domani (nдр: 24/06/04) è stata lanciata la "massa balneare", che significa andare in giro per fontane e poi ci si va a fare il bagno nelle fontane. L'avevamo già fatta l'anno scorso ed è stata molto bella perché prima c'è stata la commemorazione di una ragazza morta qualche giorno prima in bici mentre era in Maciacchini, presa da una betoniera... ed hanno partecipato anche i genitori!

G: un'ultima domanda: qual è la condizione perché nasca e si sviluppi una "massa critica"? il contesto perché possa nascere? Mi sembra, da quello che dici, che la condizione metropolitana sia importante?

M: non credo, anche se i punti forti adesso sono Milano, Torino e Roma, adesso c'è una "massa" ad Andria, ne sta nascendo una a Bari! Io penso che a Milano sia nata perché c'era gente legata al settore ambientalista e del situazionismo... le "liste" servono parecchio, come coordinamento e condivisione delle esperienze!

G: ci sarebbe qui, a Milano per esempio, la condizione per creare "masse di quartiere"?

M: no, non tantissimo... siamo presenti spesso sui grossi eventi. L'anno scorso si è lavorato alla "Stecca" per fare una micromassa, ma è quasi sempre la "massa del giovedì" che raggiunge dei punti rilevanti in quel momento! Per esempio siamo andati su un cavalcavia in costruzione, oppure in Stazione centrale perché c'era stato un problema con il trasporto delle bici, che noi volevamo sollevare!

G: in questo caso per esempio andare in stazione e poi però non comunicare a nessuno questo problema del trasporto delle bici sui treni, non ti sembra un gioco inoperoso, di cui non si capisce l'intenzionalità?

M: credo però che l'intento di Critical Mass non sia progettuale, ma semplicemente quello della violazione di "cattedrali" troppo normate! Per esempio noi passiamo con i "rossi", oppure andiamo in controsenso... e, il farlo in massa, secondo me è un atto comunicativo!

TERESA, 24/06/04

G: Come sei arrivata a Critical Mass?

T: seguo questioni internetiane varie, nel senso che sono in mezzo con indymedia, seguivo le reti di Reality hacking - Reload, eccetera, ma non credo di esserci arrivata da lì. Però sai in mailing list circolano vari spunti... o da lì o da altre situazioni, fatto sta che ho capito che succedeva questa cosa nel 2002, cioè praticamente all'inizio, e quando ho capito dov'era ho iniziato ad andare, erano i primi mesi che era partita.

G: e cosa ti spingeva a partecipare?

T: io sono ciclista da tempo immemorabile, son sempre andata in giro a far le vacanze in bicicletta e, in più, ho un passato da ecologista profondo, per cui l'idea di andare con alcune persone, insieme, in bicicletta, in città, a dimostrare che la bicicletta è un mezzo importante e anche divertente... fare una dimostrazione pubblica di questo per me era molto importante, in più, dalle prime volte che vai ti diverti come un pazzo!! Comunque c'era questo motore del

divertimento per cui anche se andavo da sola e non conoscevo nessuno ridevo dall'inizio alla fine e quindi era un benessere notevole...

G: quindi questa dimensione ludica è...?

T: è un modo per prendersi la città in maniera rilassata, finalmente senza tempo, senza itinerario e senza problemi, fuori dai ritmi del lavoro, entrata alle nove e uscita alle sei, con orari stretti, eccetera, è fare una cosa che comunque è una scelta politica e pubblica, perché, bene o male, sei in giro per le strade, fai vedere quello che stai facendo, con un'aria, appunto, molto divertente e rilassante!

G: quindi è un modo per recuperare il gioco all'interno della politica?

T: sì, assolutamente sì, anche perché secondo me una delle cose più affascinanti, soprattutto all'inizio di Critical Mass, è stata la comunicazione con cui questa cosa è circolata, perché erano anche situazioni belle dal punto di vista comunicativo, cioè ben fatte, ben strutturate, delle campagne, insomma degli annunci delle azioni che venivano fatte erano sempre molto efficaci, dal punto di vista comunicativo.

G: e chi le faceva, chi le strutturava?

T: varia gente all'interno di Critical Mass, comunque persone che lavorano nella comunicazione.

G: quindi ognuno autonomamente prendendo l'iniziativa?

T: sì, all'interno della Critical Mass, non essendoci neanche un riconoscimento di organismo, ciascuno prende la propria iniziativa, ciascuno autodetermina le proprie scelte, le proprie campagne di comunicazione, confrontandole poi con gli altri, con un metodo di "consenso" più che di "scelte di maggioranza", per cui viene condiviso quello che viene scritto, e se va bene a tutti poi circola, quindi... in questo senso c'è una vicinanza molto stretta con tutto quello che è il resto del mondo del "reality hacking", in cui l'approccio al mondo consiste nello smontare la scatola, capire come funziona, destrutturarla, riviversela in un altro modo. In questo caso è riviversi la città, riprendersela, rimontarla ed utilizzarla come vuoi tu e non per come ti impone il ritmo della città, le automobili e tutto quello che la città rappresenta, se tu la vivi passivamente.

G: ma tu venivi da altre esperienze di questo tipo?

T: di questo tipo che intendi, ciclistico o hackeristico?

G: no, del riprendersi in prima persona...?

T: sì certo, tutta l'esperienza che ti ho detto. Indymedia ha una struttura di informazione che consente, con il news(?) che ha pubblicazione libera dove tutti possono prendersi le notizie, di riprendersi uno spazio di comunicazione al di fuori delle griglie dei media classici, e in più c'è un'organizzazione del lavoro, all'interno della liste di indymedia, che prevede un'autodeterminazione, un metodo del consenso nel gruppo e una condivisione del lavoro comune, *idem* nello spazio hacker dell' "OA" e anche qui adesso al "Reload", in "Pergola", che è una realtà nata prendendo vari pezzi di Critical Mass, dell'OA che era il Laboratorio al Club di Milano, i chain-workers e altre realtà che lavorano invece sul precariato del lavoro cognitivo e non solo. Tutti utilizzano metodologie di lavoro molto simili, tutti si ritrovano, tutti si rimescolano, non si sa mai se uno appartiene ad una situazione piuttosto che ad un'altra. Diciamo che se vogliamo possiamo individuare un'onda Milanese, un gruppo allargato di persone, che poi non è un gruppo perché le persone vanno e vengono, in cui c'è molto trasferimento orizzontale, che in sostanza sta cercando di applicare lo stesso tipo di approccio alla realtà che ci viene imposta: vivere sia i media, sia il lavoro, sia il tempo libero, sia la circolazione in città, in maniera più propositiva, o meglio decidendo noi come potremmo reinventarci la città, il lavoro...

G: quindi questo lo fai anche nella tua esperienza quotidiana?

T: sì... sì, questo approccio lo applico anche sul lavoro se ci riesco, e infatti non è molto facile, perché ovviamente quando scoprono come sei, i rapporti non sono mai quello che vorrebbero loro!!!

G: in questo spirito diciamo "di autoproduzione della vita", uno se la fa da solo la propria realtà?

T: non da soli, ma insieme ad altri, con un approccio che non è passivo. Direi più che altro questo: non è tanto l'essere da soli o l'essere indipendenti da tutto e da ogni cosa, è una modalità "creativa", indipendente da quello che viene imposto, un tentativo di uscire da tutti gli schemi che sono prefissati per altri scopi, essenzialmente commerciali, uscire e rivedere come si può fare diversamente. Non creando un'alternativa, come forse è stato fatto in passato, ma

destrutturando la proposta e l'imposizione ad un certo tipo di passività e invece che inventartene un'altra, una risposta, strutturata altrettanto, destrutturare tutto e reinventarsi qualche cosa.

G: qual è la tua esperienza di Critical Mass, che cosa vuol dire fare Critical Mass..., nella tua esperienza?

T: nella mia esperienza è prima di tutto poter andare in bicicletta in città, per tanto tempo, cosa che di giorno non puoi fare molto facilmente, lo fai, però un pochino soffri, poi ci sono persone che soffrono di più, altre di meno, io soffro di meno perché lo faccio da sempre, ci sono abituata, non ho paura, mentre qualcuno invece ha paura. La sera in gruppo, invece, anche le persone che hanno paura possono non averla, perché si sentono in qualche modo tutelate. Poi è anche provocare gli automobilisti in maniera non provocatoria, e questo mi sembra molto bello!!!

G: e come si fa?

T: ... basta andare in giro e siccome gli automobilisti sono molto spesso stressati e soprattutto l'automobilista c'ha questa psicologia tipica, per cui all'interno della scatoletta si sente protetto e si sente in un'ambiente che è di sua proprietà, come effettivamente e realmente è, questo gli dà un'illusione di potere totale, quindi quando lo si blocca, perché c'è una circolazione lenta davanti a lui, l'automobilista si arrabbia e diventa scioccamente nervoso e quindi provoca... a quel punto essere non provocatori diventa uno scherzo molto divertente, perché poi queste persone, se non hanno perso completamente l'intelligenza, dopo un primo momento si rendono conto. E' vero che ci sono stati anche episodi spiacevoli, nel senso che... a me è capitato una volta che c'eravamo fermati davanti ad una macchina che altrimenti andava avanti e falciava il resto della marcia, di incrociare un tipo che per un momento ho pensato, vedendolo molto alterato, potesse avere una pistola nel cruscotto, era infatti di sicuro fatto di droga, tipo cocaina, e quindi è stata una situazione spiacevole. Ma in realtà poi alla fine è piacevole perché l'hai costretto alla lentezza, che è un'altra cosa grandiosa della "massa", perché riportare a Milano, che è una città che si vende come la città veloce, dove tutto è efficiente, tutto è perfettamente lineare e deterministico, ad un livello provvisorio, imprevisto, lento e ad un ritmo umano, perché la bicicletta è mossa dalle gambe, mi sembra un bel tipo di provocazione che non fa male a nessuno e se fa male lo fa nel modo giusto.

G: e secondo te scatena nelle persone che, fra virgolette la subiscono, delle riflessioni o semplicemente delle immagini, che possono farle cambiare?

T: secondo me sì e no, nel senso, al sessantenne che fa il pappone, che sta portando in giro le ragazze... come di notte si vede spesso! secondo me questa persona non so che pensiero possa avere, nello stesso tempo penso che anche in lui il fatto di dover fare i conti con una realtà di questo tipo, anche se il giorno dopo se la dimentica, bene o male gli viene infilata una immagine diversa nel cervello, con cui deve fare i conti, perché l'ha bloccato. Spesso succede, per esempio, che persone in macchina o in moto ci chiedono: "da dov'è che partite? ah allora la settimana prossima vengo anch'io in bicicletta!", così come la gente dai balconi, molto spesso si affaccia, chiede; o quelli ai bar, escono dal bar e chiedono in dettaglio: "a che ora?", "dove?", "vengo anch'io?", "mi piace!", "ma cos'è, una manifestazione, o no?" cercano di capire di che si tratta, quindi vuole dire che sono interessati a quello che sta succedendo, perché al di là di tutto, comunque, la gente, quando vede tante persone che fanno una cosa si stupiscono della novità e hanno paura di perdersi qualcosa, e in questo "mi sto perdendo qualcosa" riesci forse a far passare il messaggio, no?

G: secondo te questo messaggio è connotato in qualche modo, cioè pensano "questo branco di comunisti...".?

T: Mah, guarda, la risposta che viene data, e vien data apposta in maniera tale che loro non possano connotarla, quando la gente chiede se è una manifestazione, quasi tutti rispondono: "no!, è una confluenza di persone che stanno andando in bicicletta!", che è una bellissima risposta per questo tipo di persone, poi loro probabilmente penseranno quello che vogliono, ma finché non riescono a fare un'associazione tra Critical Mass, "Inventati", e tutto il mondo che sta dietro diciamo al sito, secondo me non arrivano subito ad etichettarti come quella massa anarco-comunista che fa queste cose provocatorie, anche perché non è classificabile secondo gli schemi più classici, per cui anche in questo senso è abbastanza destrutturante per le persone che cercano di dare etichette.

G: qual'è la tua esperienza dell'altro, in Critical Mass?

T: Gli altri con cui fai la Critical Mass?

G: sì, ... nascono nuovi legami, che durano...?

T: penso di sì, a me non è successo! Però c'è anche da dire che probabilmente succede più alle persone più giovani, per cui è più facile fare comunella se hai vent'anni, mentre è più difficile quanto più anziano sei, eh sì, purtroppo è così, ahimè è drammaticamente vero, nel senso che le situazioni spontanee, quanto più cresci, tanto più vengono bloccate, non so per quale motivo, ma è così! per cui probabilmente è più difficile! Credo che ci sia un certo scambio, a me non capita, effettivamente... nel senso che poi quando si va, si va anche un po' per se stessi, sì c'è il gruppo, sì si ride con qualcuno, si scherza, però dopo due minuti lo perdi, magari fai un pezzo con qualcun di fianco. Mi è capitato per esempio con altre donne di stare a parlare, magari avevano un seggiolino per bambini e allora si iniziava una discussione sui bambini o su altre cose di questo tipo, o non so, una sera mi è capitato di fare un bel pezzo lungo con una ragazza che dice: "è la prima volta che vengo... raccontami un po'!", non so abbiamo parlato molto, però poi basta che ci sia un blocco o una rotonda, ci si perde e quando sei in 400, non ti ritrovi più, magari la volta dopo non è detto che fai lo stesso pezzo di strada e non è proprio facile fare amicizia.

T: tu hai dei bambini?

T: io ho dei bambini, sì!

G: e li porti in "massa"?

T: li ho portati in "massa critica", quando abbiamo fatto le "masse" per bambini, certo!

G: e loro? che dicono?

T: loro sono molto contenti perché, finalmente, si riprendono la città e con il loro modo, per cui, ovviamente, sono molto felici. Poi ho fatto anche una "massa critica" contro "la Moratti", alla quale hanno partecipato anche lì, circa 400 biciclette, e lì per fortuna la maggior parte erano i bambini, ed è stato molto divertente perché tutti avevano i palloncini, le bandierine, insomma una festa, una vera festa... a differenza delle manifestazioni "normali" che sono state fatte sempre contro "la Moratti", che erano manifestazioni un po' noiose, poi i bambini si stufano a camminare, dicono: "ma che ci facciamo qua?", invece in bicicletta è stata una vera festa. La bicicletta evidentemente trasforma tutto in qualcosa di più gioioso, giocoso, divertente, non so, meno faticoso!

G: proprio per questo spirito ludico che comunica?

T: non so, un po' questo, un po' perché è lenta ma non troppo, per cui si va lenti, al proprio ritmo: non sei a piedi che è stressante perché le distanze in città sono progettate sulla macchina e allora all'occhio del pedone sono devastanti (se uno si trova in corso Buenos Aires e vedi in fondo corso Buenos Aires ti viene l'ansia a dire: "no devo farlo tutto!"), diverso è in quartieri dove gli itinerari sono più piccoli, dove magari ti fai l'itinerario senza troppo pensare perché non vedi la meta e puoi camminare tranquillamente, ma nei vialoni grandi, dove di solito vengono fatte le manifestazioni, per altro, trovarsi a camminare lentamente e dover fare tutto questo tratto lungo lungo, che vedo davanti a me, secondo me è sgradevole, in bicicletta è già più sopportabile.

G: hai esperienza di persone che sono venute in "massa" per il fatto che tu gli hai raccontato...?

T: sì, direi di sì, molti dicono: "mi interessa molto, vorrei venire!", poi magari non vengono. Anche perché effettivamente alle 9.30, 10.00 di sera d'inverno, uno, una volta che è a casa, si stende sul divano, accende la televisione e non si muove più! Per cui c'è un limite, c'è proprio una prova di forza, a gennaio per esempio siamo molto pochi. Però molti son venuti... magari non sono rimasti, magari sono venuti una volta, due, tre, magari vengono ogni tanto, cioè la regolarità ovviamente ti richiede un impegno che passa già sul politico, però quasi tutti dicono: "che bello! Divertente!"

G: quindi ci sono livelli diversi di impegno in Critical Mass? Se si può chiamare impegno?

T: diciamo che dipende dallo sforzo che hanno voglia di fare le persone! Non è un impegno politico vero e proprio, magari è più un impegno fisico, perché poi non tutti hanno voglia di fare questa cosa alle dieci di sera, però, per dirti, alla Critical Mass che è stata fatta a settembre, un anno e mezzo fa (che era il decennale della Critical Mass di San Francisco) c'erano mille persone, ed era di sabato pomeriggio, per cui evidentemente una situazione di sabato pomeriggio è già più facile e la gente poi si muove più facilmente!

G: "Critical Mass" sembra una cosa eterea, che c'è, non c'è: non c'è un'organizzazione, non c'è un referente! Si concretizza in qualcosa che è visibile per la città?

T: beh! Circa 400 biciclette che circolano in città o 1000 come alla manifestazione su "COP9", l'anno scorso a dicembre, quando c'è stato il Summit sull'Effetto Serra! Là poi era ancora più tangibile perché in quel caso la "massa" non è stata compatta, ma si è sfilacciata in tutta quanta la città, dividendosi in vari gruppi, per cui in pratica la città era completamente bloccata, perché ovviamente tanti piccoli gruppi di dieci biciclette bloccano molto di più che un unico blocco di 400 biciclette, che blocca una strada, ma non "40", per cui si è visibile, è decisamente visibile!

G: quindi, secondo te Critical Mass rende più visibile la bicicletta, è un altro modo di vivere la città?

T: non so se rende più visibile la bicicletta, ma sicuramente rende visibile una protesta contro l'automobile, questo sì!

G: quindi per te è solo una protesta Critical Mass?

T: diciamo che la gente la percepisce e la può vedere come tale... certo, all'esterno, sì!

G: e tu non avverti la poca comunicazione delle reali motivazioni che ha Critical Mass come un limite?

T: io non penso che sia importante che venga capita subito, nel senso che siamo viziati da questa idea della comunicazione, imposta dai media, come la televisione, per cui la gente deve capire in un nano secondo all'interno di un telegiornale tutta la situazione! Che sappiamo che è un falso, perché nessuno capisce le parole dei telegiornali, perché parlano troppo velocemente, quindi credi di averle capite, ma, in realtà se tu chiedi ad otto persone cosa sta succedendo in Iraq, anche tra i più informati, ti diranno: "mah! Sta succedendo questo!", però tante domande non se le fanno, quindi tante risposte non le conoscono. Allora l'importante è che duri... e che lentamente, sottilmente, sotto il tappeto della città di Milano le persone aumentino e per loro scelta individuale vengano. Quando saremo ogni sera 1000, 1500... la città penso che non potrà non fare i conti con questa cosa. Già, per altro, mi pare che li stia facendo, perché rispetto ad altre città, per esempio, a Milano non abbiamo mai avuto blocchi della polizia e non abbiamo mai avuto problemi di ordine pubblico, e mi sembra che comunque agli amministratori della città sia noto quello che viene fatto e dicono anche: "va bene!". A me è capitato di intervistare Formigoni!...

G: ... ahh!

T: sì! che in occasione di "COP9" stava dicendo che loro avrebbero fatto delle cose fantastiche, anche per l'ambiente, perché la città di Milano veniva sollecitata da tutti questi signori che arrivavano da tutto il mondo e che quindi loro avevano fatto un bilancio ambientale, che avrebbero piantato tot alberi, ed io dissi: "senta, ma lei lo sa che ci sarà anche una manifestazione e, all'interno della manifestazione ci sarà anche una bicicletтата?", e lui fa: "Mah, no, no, le biciclette sono il massimo, non si può dire niente, non c'è nessun problema!"

G: ah sì?

T: esatto! Quindi non gli conviene, diciamo, pensar male delle biciclette!

G: ha un costo politico troppo alto?

T: ha un costo politico, ma soprattutto ha un costo pratico! Io penso che alla città di Milano converrebbe che più persone andassero in bicicletta, per questioni sanitarie, l'aria sarebbe migliore e quindi spenderemmo meno in ricoveri ospedalieri e cose di questo tipo... e fin quando lo facciamo noi, e loro non sono costretti per ora a finanziare le piste ciclabili, non gli costa nulla, diciamo! Il problema è arrivare ad un punto in cui la gente "normale" arriverà a chiedere qualcosa di più!

G: quindi, Critical Mass è rivolto di più alla "gente", a chi la fa o più ai referenti politici?

T: no, verso la gente! Perché comunque è lei che determina le cose! Se la gente è tanta, se la gente vuole qualcosa, alla fine il referente politico deve fare i conti!

G: e tu avverti qualche segnale di cambiamento, da due anni a questa parte, da quando c'è Critical Mass?

T: ci sono dei momenti più intensi, dei momenti meno intensi, c'è stato un momento in cui sono usciti anche molti articoli su "Repubblica", e ovviamente quel momento lì è stato un momento in cui siamo arrivati anche a 600 persone il giovedì sera, perché è inevitabile che la comunicazione di una cosa nuova porti tanta gente a venire! Poi c'è stato un calo, però adesso mediamente siamo sulle 300, 400 persone al giovedì sera, per cui è forse più importante che si sparga la voce che non che i media ne parlino, sebbene ogni tanto sicuramente possa fare

bene! Però, appunto, penso che sia più importante che diventi una pratica quotidiana diffusa, ecco!

G: rispetto alla tua esperienza quotidiana di ciclista, non so mi sembra che tu è da molto tempo che vai in bicicletta, che cosa "la massa" ha cambiato nella tua esperienza quotidiana?

T: anche confrontandomi con altre persone abbiamo scoperto che generalmente tendi ad essere più irascibile con l'automobilista, nel senso che se l'automobilista fa il cretino, gli rispondi, invece di stare zitto e subire! Oppure, al di là del fatto che parli, agisci in maniera più sicura all'interno del traffico, nel senso che rivendichi il tuo diritto di *veicolo circolante* e poi ti ci metti davanti e vai lento, perché tu hai il tuo ritmo, e non importa, dopodiché se è lui a dire "male parole" sono problemi suoi: quindi sicuramente ti rinforza in una pratica di rivendicazione del tuo ritmo, del tuo spazio. Secondo me è anche cambiata un po' la città, ma non vorrei esagerare, forse è solo un'illusione, sicuramente a Milano più automobilisti hanno avuto modo di scontrarsi con "la massa", quindi in qualche modo devono anche fare i conti con questo e, dal momento che vai in giro, vedi anche che le automobili sono meno aggressive, mentre una volta, tipo tre, quattro, cinque anni fa, a me capitava di vedere anche gente che ti diceva: "la città è delle automobili, cosa vuoi tu qua?", e secondo me è un pochino è cambiato, però non so dire se è cambiato perché le persone che fanno la Critical Mass sono più sicure, per cui pretendono di più, pretendono spazio e questo poi contagia la velocità del traffico e i modi del traffico! Magari anche solo i giornali che ne hanno parlato, parlando anche delle biciclette e non più solo delle automobili! Io ho scoperto che la bicicletta, adesso, viene citata anche in "cose" di comunicazione... mi ha sorpreso che ieri mi è arrivato un invito per una festa e diceva: "troverete manager finanziari, poeti e ciclisti!"; ora il fatto che venga citata la figura del ciclista, accanto al manager finanziario e poi non so c'era anche il "fashion...", vuol dire che fa "trendy", e va bene, cioè secondo me è un po' triste ma nello stesso tempo in Critical Mass effettivamente c'è un'accettazione che se il "trendy" può servire, fa schifo, ma va bene lo stesso, meglio quello che altri sistemi!

G: in questo ci vedi un pericolo di omologazione, come per esempio a San Francisco dove la municipalità ha adottato l'immagine della Critical Mass, come l'immagine dello spirito di San Francisco?

T: più che quello, ci vedo il rischio che si diventi il giullare, quello che fa quel ruolo lì e quindi viene isolato in quel ruolo: "dai ti lasciamo fare il biciclettaio in quegli spazi, poi per il resto è automobile e al diavolo!" Questo sta nella dimensione politica delle persone, nel senso che se le persone erano lì perché faceva "trendy", è chiaro che Milano avrà il suo simbolo "Critical Mass" come San Francisco! Se le persone invece, come mi pare di capire, perché non è un'entità unica ma reticolare, connessa con tutte le altre entità, lavorano per smontare le scatole, credo che non succederà, spero!!!

G: Il fatto che, almeno da quello che ho visto fin'ora, Critical Mass non si pone il problema dell'efficacia della propria azione, cosa implica? cioè il fatto che non si veda un'intenzionalità univoca dall'esterno, è un limite o una ricchezza del movimento?

T: il motivo che sta dietro a questa cosa è che ciascuno vuole che tutto sia possibile... che tutto quello che succede non venga determinato da un'organizzazione, cioè se si volesse essere efficaci, si sa, si fa come "Ciclobby", che poi in realtà non è efficace per nulla, guarda caso! Si fa un'associazione, si decidono degli obiettivi, ci si riconosce, ci si dà un nome preciso, anche a livello individuale, un ruolo, delle gerarchie e si arriva a un punto. Qui il punto non è quello, qui il punto è fare in modo che ci sia un'evoluzione continua e che ci siano connessioni nuove continue: magari tra un anno Critical Mass non sarà più la stessa cosa, e ben venga questa cosa! Tutto qui!

G: questa indeterminatezza può essere una ricchezza?

T: sì, perché nessuno vuole sostituirsi ai "Ciclobby", "Ciclobby" esiste già, se ha fallito la sua missione è per problemi di altro genere, diciamo, se fossero state persone di un certo tipo, che, non so, erano più brave, più creative oppure più simpatiche, magari sarebbero riusciti ad avere Milano come Amsterdam, questa non è una situazione che si pone nei termini di un'associazione, è una situazione in evoluzione permanente e il vantaggio è l'evoluzione perché ti consente di continuare il percorso.

G: quindi è come un non porsi dei limiti?

T: esattamente, sì! Non ti poni dei limiti e puoi continuare ad andare avanti ed essere ancora più pervasivo.

G: c'è un po' una caratteristica utopica, nel senso di un tendere verso qualcosa che non c'è ora però che ci potrebbe essere?

T: non so se è utopica, nel senso che nell'evoluzione degli organismi, della natura, non è per niente utopica, è molto concreta, nei vari ambienti gli organismi che ci sono quelli che stanno giusti in quegli ambienti là: qui invece il sistema attuale, di capitale, di mercato, di mezzi di produzione, di mezzi di trasporto, ha costretto l'uomo ad infilarsi in una gabbia rigidissima. Il tentativo è uscire da questa gabbia, come dicevo prima, non creare delle altre gabbie alternative (come per esempio la controinformazione classica, oppure l'associazione che dice: "noi non vogliamo le automobili, ma vogliamo le biciclette!"), questo è un percorso differente che è più simile a quello dell'evoluzione, cioè "metti insieme le cose e vedi come procedono, fai contaminare le situazioni, falle procedere in maniera che ciascun organismo trovi la sua strada, dica la sua e dia il suo contributo!"

G: come ti definiresti all'interno di Critical Mass?

T: ... non mi definirei, nel senso che sono una persona che prende una bicicletta e alle nove e mezza si ritrova volentieri in piazza dei mercanti!

G: e parlandone fuori, anche ti definisci così?

T: sì, per me c'è l'entità Critical Mass... riconosco questa entità, esiste effettivamente, però ciascuno di noi ne fa parte ma nello stesso tempo è se stesso!

G: quindi non c'è un'appartenenza a Critical Mass?

T: no, c'è una condivisione di una pratica, questo sì, c'è una comunanza nel fare una certa cosa con piacere e che può avere un significato.

G: è la convergenza di una pratica!

T: sì! Torno a sottolineare che io non vedo negativamente il ruolo dei "Ciclobby", nel senso che per me è giusto che esistano anche diverse realtà, servono situazioni come "Ciclobby", perché hanno una forma istituzionale e saranno loro ad andare in Comune ad avere con il loro rappresentante politico, che è un consigliere del Comune, un giusto e corretto scambio con le istituzioni. Critical Mass non ha questo scambio con le istituzioni e non è neanche giusto che ce l'abbia!

G: proprio perché viene prima?

T: esattamente, è uno stimolo, è una convergenza casuale, è una "cosa" che c'è, con la quale se vogliono fanno i conti, se vogliono procedono...

G: ... l'esperienza di Critical Mass ha cambiato il tuo modo di intendere la città, il quartiere, la vita pubblica?

T: no, il percorso è stato diverso, nel senso che io non sono andata in Critical Mass ed ho scoperto una realtà, sono andata in Critical Mass perché avevo già fatto le mie riflessioni... io odio già la città di Milano, ho già fatto delle elaborazioni, ho scritto cose, agisco su vari livelli, affinché possa cambiare... e quindi in sostanza la via non è quella per me, non ha cambiato perché era già cambiato! L'unica cosa che forse ha cambiato è questa maggiore sicurezza quando vai in giro di pretendere il tuo diritto di veicolo.

G: un'ultima domanda, in genere quando si parla di "massa" si parla di somma di tante individualità, invece sembra che ci siano comunque delle aggregazioni di realtà collettive che si occupano anche di altro, quindi che cos'è? E' sia l'uno che l'altro?

T: no, ovviamente poi all'interno delle varie situazioni ci sono gruppi di persone che decidono autonomamente, perché si conoscono, perché hanno piacere di fare quella cosa, perché hanno voglia di realizzare qualcosa di strutturato. Ma questo non c'entra, o meglio, secondo me è ovvio che c'entra perché lo stimolo è arrivato da quello, ma diciamo che è una cosa parallela. Questo succede anche in altre situazioni, per esempio al "Reload" c'è la gente che fa l'ostello e ovviamente fa parte della comunità del "Reload", che è anche lei una comunità e non un'associazione, però loro hanno deciso di darsi una struttura più precisa per potersi procurare del reddito, è una cosa parallela.

G: ... Critical Mass potrebbe essere, quindi, un incubatore di cose che poi nascono, o anche soltanto uno spazio che è anche uno spazio-tempo che rende possibile l'incontro tra persone, tra progettualità, che altrimenti non troverebbero...

T: sicuramente è un posto di aggregazione e quindi è più facile trovare gente che ha voglia di fare delle "robe" intorno alla bicicletta, per cui da lì possono succedere altre "robe", certo!

MATTEO (*aspettando la partenza*), 24/06/04

Intervista realizzata in Piazza dei Mercanti, in attesa della partenza di Critical Mass

GIANNI: ciao, come ti chiami?

MATTEO: Matteo

G: vieni alla "massa critica" da molto?

M: sì, da un paio d'anni, direi, dalla primavera di due anni fa.

G: quindi quasi dall'inizio?

M: sì, era cominciata durante l'inverno...

G: cosa stai facendo adesso, vedo che distribuisce...

M: sto distribuendo volantini per uno "street party" che diamo in occasione della partenza di uno dei miei compagni di casa che per festeggiare ha deciso di fare un party sulla strada, offrendo un po' di bibite, vendendo un po' di bibite, però non a scopo di lucro, direi, solo per rimborso spesa!

G: come è nata l'idea di fare la festa in strada?

M: è nata dal ragazzo che va via... penso sapesse qualcosa sui gruppi "reclaim the street" inglesi e poi in generale su questo tema. Non so come gli sia venuta in mente l'idea, perché non è un tizio che viene in "massa", è un tipo che gira in moto e quindi avrà avuto forse qualche suggerimento!

G: e per chi vi dirà: "ma io devo passare, la strada è per passare!", cosa gli direte?

M: questo è un po' il mio timore, anche perché non so se sia totalmente legale, però... se è ragionevole penso che si debba far passare, se non è uno prepotente, poi anche in "massa" capita spesso!

G: ma tu cosa pensi che sia la strada?

M: ... penso che sia un luogo pubblico dove devono stare anche le macchine, però forse ridimensionata di più a misura d'uomo, di pedone o di ciclista, insomma dei non motorizzati in generale! Penso che debba essere un po' più redistribuito l'uso, senza abolire i posteggi o le automobili, perché è irrealistico!

G: questa idea della festa in strada può derivare anche dall'esperienza della "massa critica"... non so, vi sarebbe venuta tre anni fa l'idea di una festa per strada?

M: sì, penso che derivi dall'idea della "massa", anche perché questo ragazzo non viene alla "massa", ma comunque è in case... nell'ambiente e sente parlare spesso della "massa" e forse è un po' influenzato dai nostri discorsi.

G: tu vai spesso in bicicletta?

M: sì, la uso tutti i giorni come mezzo di trasporto, poi a Milano non ho la macchina, che uso solo quando sono a Genova, dai miei genitori!

G: sei studente?

M: no, lavoro... in provincia di Milano.

G: e quindi vai a lavoro in bicicletta?

M: sì, carico la bici sul treno e quando scendo ho un paio di chilometri da fare in bici, così come dalla casa qua a Milano fino alla stazione ferroviaria.

G: e questo lo fai da tempo?

M: lo faccio da un paio d'anni, da due anni e mezzo direi!

G: quindi da prima di partecipare alla "massa"?

M: sì, da prima di partecipare alla "massa"...

G: e la partecipazione alla "massa critica" ha in qualche modo cambiato il tuo modo di vivere la città, o comunque di spostarti in città, o anche in provincia, in bicicletta?

M: forse ho scoperto l'uso del treno con la bici, il fatto di poter caricare la bici sul treno... non penso comunque che abbia modificato molto, perché già prima, quando mi sono trasferito a

Milano, ho cominciato ad usare la bici come mezzo di trasporto. Forse ha sensibilizzato un po' di più la mia opinione, però non l'ha cambiata!

G: l'esperienza di andare in "massa critica", di incontrare tanta gente, ti stimola a impegnarti di più nel tuo territorio, nel tuo quartiere, nella tua città?

M: sì... non praticamente, perché non ho fatto molto direi! Più che andare a qualche manifestazione, magari, o contro la guerra o più in generale... non ho fatto nulla, di concreto..., magari aiutare qualcuno ad aggiustare la bici, se capitava, visto che so metterci le mani! A livello istituzionale, direi, non ho proposto... non ho fatto nulla!

G: oltre alla "massa" fai qualcos'altro, ho sentito la "Ciclofficina", che cosa è?

M: sì, la Ciclofficina è un'officina posta in un centro sociale, qui a Milano, ed è aperta di solito la domenica per riparazioni gratuite, oppure anche per la vendita: di solito sono bici trovate per strada, rimesse a posto e vendute a prezzi abbastanza bassi, solo per autofinanziamento. Poi c'è la possibilità di usare gli attrezzi che sono in officina, tutte le domeniche! Un tempo era anche il mercoledì, però poi mancavano le persone ed è rimasta solo la domenica!

G: e cosa ti spinge a farlo?

M: forse l'idea di estendere un po' la cultura della bicicletta, o anche di insegnare alla gente semplicemente a riparare, visto che poi non è una cosa particolarmente difficile, e forse così si insegna a riparare le bici anziché sostituirle con delle bici nuove!

G: quindi anche di diffondere l'idea che ci si può spostare in bicicletta e che è un mezzo che puoi riparare da solo, no?

M: sì, anche questo! Molta della gente che si vede in Ciclofficina è quella che poi si vede anche in "massa"!

G: ok, grazie mille ti lascio andare!

M: grazie a te, ciao!

ANDREA (Ciclofficina del Politecnico), 25/06/04

GIANNI: tu sei?

ANDREA: Andrea

G: sei studente, vero?

A: sono studente ad Ingegneria delle Telecomunicazioni, oggi tra l'altro ho l'ultima lezione della mia vita! Sono al quinto anno!

G: e ti stai per laureare?

A: beh, insomma quasi... l'anno prossimo, magari! mi laureo con calma!

G: la tua esperienza con la bicicletta che cosa è, com'è?

A: praticamente io ho sempre usato la bicicletta, nel mio piccolo, nel senso che abito in un paese della provincia di Milano e fin da prima che conoscessi la Critical Mass, "l'anarcociclismo", abitando a mezzo chilometro da scuola, la mattina, alle superiori, andavo sempre con la bicicletta! Oppure, comunque, muovendomi in paese, ho sempre preferito usare la bicicletta, così per scelta personale! Ho sempre avuto un minimo di spirito ambientalista e quindi per me non è stato difficile riconoscere la bicicletta come un mezzo facile, veloce ed ecologico!

G: la tua quindi non è una motivazione esclusivamente personale, ha a che fare con la vita collettiva, con la responsabilità pubblica?

A: sì, prima però di conoscere determinati movimenti, per me era un fatto abbastanza inconscio, non vedevo nella bicicletta un mezzo che ti può portare ad una rivoluzione di tipo sociale! La usavo perché pensavo, appunto: "Mah, oggi uso la bicicletta, mi fa anche bene, via!", "Non devo neanche trovare il parcheggio!". Cinque anni fa, quattro anni fa, poi, non avrei mai pensato di venire a Milano in bicicletta, non avrei mai pensato di uscire il sabato sera, di chiamare i miei amici e dirgli: "vabbé, dai! Prendiamo la bici e andiamo?". Tant'è che mi ero anche comprato la "Vespa", nel senso che non riconoscevo la bicicletta come un mezzo che potesse sostituire in maniera quasi completa la macchina, non me ne ero mai accorto! Questa è la mia esperienza... poi non so gli altri!

G: ma mi interessa la tua!

A: prima di Genova, prima del "G8", m'ero fatto dei giri su internet, così per capire un po' i vari movimenti, come si ponevano nei confronti del "G8", cosa ne pensavano, come pensavano di andare. Girando su internet, scoprii un sito di "anarcociclismo", sito che fra l'altro adesso non c'è più probabilmente, non so, non sono più riuscito a vederlo dopo! Questi proponevano, anziché andare a Genova, di arrivare fino ad Albenga in bicicletta, a farsi una gita al mare, proprio per dire: "è inutile che andiamo lì! Andiamo in un altro posto, per gli affari nostri!". Così ho cominciato, ho beccato altri siti, ho scoperto l'esistenza della Critical Mass, prima non sapevo neanche cosa fosse!

G: negli altri paesi? Perché in Italia non c'era ancora allora?

A: sì, in Italia c'è dal 2002 e il "G8" è stato nel 2001! Da allora è cominciato un lento avvicinamento. Dopo sei mesi, tipo, ho scoperto anche l'esistenza della Ciclofficina del "Bulk", ho scoperto che le due cose erano legate... e così, un giorno, passavo per Milano e ho detto: "bah, passo alla Ciclofficina del "Bulk" a vedere cosa si dice, cosa succede!", così abbastanza ignorante, son passato dicendo: "ciao!... ho scoperto che c'è la Critical Mass a Milano, io abito a Milano, vorrei sapere qual è l'approccio, cosa fate, cosa succede?!". Lì ho incontrato un ragazzo, che probabilmente ho anche rincontrato più avanti nel tempo, ma lo ricordo come una persona unica che mi spiegò tutto, mi disse: "guarda, l'importante non è cominciare, così da un giorno all'altro, e dire oggi butto la macchina e prendo la bici!, l'importante è cominciare piano piano, vedere cosa succede!". E difatti per me poi è stato così! Nel senso che ho cominciato la sera, quando si andava al solito pub del cacchio, a due paesi da casa mia... invece di dire: "ah, prendo la macchina!", "bah, oggi ci vado in bici!".

G: quindi da solo?, o condividevi...

A: magari da solo... ho cominciato a dirlo ad alcuni miei amici, dicendo: "perché non andiamo assieme?"... si è aggiunto un mio amico, Pietro, poi ho trovato un amico ancora... abbiamo cominciato ad uscire in due o tre. Questo ormai è il settembre del 2002, durante l'inverno ho limitato un po' l'uso della bicicletta... dopodiché con l'arrivo della primavera ho cominciato a frequentare la Critical Mass a Milano. Ricordo la prima volta, venni in treno, misi la bicicletta sul treno, pagai i miei bei 3.50 euro, allora mi sembrava abbastanza improbabile dire: "cacchio vado fino a Milano in bicicletta!", facevo, sì e no, venti chilometri in tutto, dieci ad andare, dieci a tornare..., Milano ne vuol dire venti, venticinque ad andare e lo stesso a tornare! Mi sembrava una cosa assolutamente al di fuori delle mie possibilità. La prima volta infatti venni in treno, poi cominciai a frequentare la Critical Mass di Monza... (esperimento adesso purtroppo fallito, le prime volte c'erano tipo, venti, trenta persone, quest'inverno si è arrivati a casi limite, tipo una, due... per cui si è lasciato stare, esiste ancora la mailing list, adesso si spera ancora di far riprendere la cosa... vedremo!). Attraverso la Critical Mass di Monza ho conosciuto un paio di persone e si è detto: "dai, andiamo tutti giù assieme il giovedì a Milano, ci troviamo a Monza!", e quindi ho cominciato, così, a venire a Milano in bicicletta, il giovedì sera, in Critical Mass. Ricordo alcuni ritorni, tipo alle tre e mezzo di notte... sotto l'acqua! Così ho cominciato a frequentare la Critical Mass a Milano in maniera abbastanza assidua.

G: quindi "Critical Mass" ha cambiato il tuo modo di muoverti regolarmente?

A: sì, decisamente, ricordo la prima volta... son tornato a casa stanchissimo! Il giorno dopo ero distrutto, mal di gambe, mal di tutto! Adesso, regolarmente vengo all'università tutti i giorni con la bicicletta. E questo è appunto, come mi disse quella persona la prima volta che andai al Bulk: "piano, piano ma poi le cose possono cambiare!", così è stato per me!

G: quindi rende evidente una possibilità?

A: rende evidente una possibilità, io penso che valga molto il motto delle prime Critical Mass di San Francisco "Ride daily, Celebrate monthly!" americane, per cui se la Critical Mass è un avvenimento mensile, in cui si va in giro tutti assieme, tutti i giorni poi tu vai in bicicletta. Secondo me è molto vera come cosa, per me la Critical Mass è stata un po' un trampolino di lancio, un capire che ci sono dei limiti che in realtà non esistono!

G: che sono solo nella testa?

A: esatto, fin da piccolo i miei mi hanno messo nella macchina e mi hanno portato a Milano, hanno detto: "Andrea guarda, si prende il treno e si va a Milano, a Milano prendi la metropolitana e vai all'università!". Muoversi in bicicletta in un mondo come il nostro, in cui si pensa che il fare fatica sia una cosa assolutamente da eliminare, e soprattutto si pensa che qualsiasi innovazione tecnica che ci porti a faticare di meno sia giusta e buona, è strano! Per

cui la gente pensa che la macchina sia più comoda anche se poi la macchina ci mette un'ora e mezza per arrivare a Milano (quando io in bicicletta ci metto un'oretta!). Pensa che sia comoda perché teoricamente non fai fatica, però poi ti rendi conto che sei stressato perché sei in coda, sudi perché sei in macchina e allora accendi "a palla" l'aria condizionata e consumi un sacco di più, inquinando un sacco di più... la gente non si rende conto che basta limitare di poco le proprie comodità individuali e fittizie: non pensi mai quando sei in coda in macchina che stai inquinando, stai facendo puzzare... sporcare la gente che ti sta intorno, pensi che sia comodo per te che sei seduto!

G: quindi c'è un orizzonte temporale ristretto?

A: secondo me, oltre che ristretto, anche molto individualistico. Se pensi che non è che io inquina l'aria di un altro, io inquina anche la mia aria! In questo senso quà, sì, è ristretto! Perché appunto la gente, boh, non si rende conto che fa del male anche a se stessa!. Io penso che il grosso atto rivoluzionario della bicicletta sia che non è semplicemente uno spostarsi in maniera diversa; la bicicletta occupa 1mq, mentre la macchina ne occupa 4, 6! Non solo, è un guardare le cose in maniera diversa... ti rendi conto che il tuo spostarsi non è "oggi vado da questo punto a questo punto", ma implica una serie di circostanze tra cui i tuoi rapporti con le persone. Quello che mi fa specie quando scendo viale Monza è che dentro le macchine c'è una persona per macchina, sola lì in un angolo, mentre io, venendo giù a Milano, vengo con un amico, ci diamo appuntamento la mattina, facciamo un pezzo di viaggio assieme, parliamo, chiacchieriamo, ci "tiriamo" un po' a vicenda, magari! Si creano dei rapporti che con altre persone non hai, si creano dei rapporti anche di solidarietà con gli altri ciclisti, per cui tu riconosci uno che si muove in bicicletta come un tuo amico! Se tu vai in macchina, invece, riconosci uno che va in macchina come un altro "stronzo" che ti sta superando a sinistra, ti sta strombazzando... come un ostacolo, qualcuno che ti limita! Invece quando vedi un'altra persona in bicicletta hai voglia anche di conoscerlo di parlarci... a me vien voglia di chiedere alle persone: "tu dove stai andando?", e mi capita anche di farlo! Ho conosciuto più persone andando in bici che non muovendomi in macchina! Un'altra cosa secondo me determinante è il fatto che, in questi ultimi tempi soprattutto, si è molto parlato della guerra, "la guerra per il petrolio", allora se diamo per buono che la guerra è per il petrolio... non metti l'adesivo della pace sulla macchina!! Perché si ha una visione limitata per cui "Bush è cattivo!"... non è così! Bush probabilmente è coperto dalle lobby petrolifere... come ha cambiato la legge sulla trivellazione in Alaska (e quello lo poteva fare senza guerra!), così muove guerra in Medioriente! Tornando a noi, ci sono delle ragioni politico-sociali che ti portano poi ad usare la bici, perché ti sottrai a quello che è un mondo di cui non condividi il "modus operandi", e quindi ti tiri fuori! Io penso che una delle sfide dell'uomo moderno occidentale sia quella di capire che quando consuma muove delle cose e il consumare non è più "ho bisogno di mangiare... oggi mi compro da mangiare!", il consumare, purtroppo oggi, per questioni mediatiche, di cultura, è la politica dominante per ogni persona! Se tu consumi fai bene, se non consumi "sei un cretino!". La bicicletta ti toglie anche da questo tipo di logica... tu quando vai in bicicletta non consumi, non consumi niente! Ti fermi ad una fontanella e prendi dell'acqua, se proprio hai sete! Anche la politica che nasce intorno alle ciclofficine è questa: non vai a comprarti la bici nuova, ma la bici nuova può essere creata, puoi recuperare pezzi per strada, risistemare bici vecchie... "l'usa e getta" ci ha rovinato la vita! Il fatto che tu prendi un rasoio, ti radi una volta la barba e lo butti... quella è plastica che butti nel cesso, plastica che viene derivata dal petrolio e da qualche parte bisogna andare a prenderlo! Allora la cultura del riciclo cos'è? Tu ricicli le cose che ti servono: trovi un cadavere di una bicicletta che ha due pedali buoni? ti serve un pedale? Togli il pedale da lì, te lo porti a casa e te lo metti! L'uso della bicicletta ha una valenza politica che secondo me è l'essenza della politica, ovvero *credi ad alcune cose, hai delle idee e non devi chiedere ad altri...* cioè non vai a votare venerdì perché ti facciano le "ciclabili", organizzino la settimana della bicicletta e via dicendo, capisci che una cosa è importante per te e ti ci applichi, prendi la bici e vai! Cioè porti la politica su te stesso, sulle cose che fai, sul tuo modo di vivere...

G: e tutto questo, secondo te è quello che si riversa in Critical Mass?

A: secondo me sì... una delle cose che mi è sempre piaciuta in Critical Mass è il fatto che non è una manifestazione!

G: e che cosa è?

A: non è la manifestazione "contro" questo o quell'altro, "a favore" di questo o di quell'altro... quando vai in Critical Mass vai perché hai voglia di andarci e vai convinto del fatto che, oltre a manifestare, metti in atto, subito, una pratica!

G: nel senso: "non manifesto per poter andare in bicicletta... ma ci vado"?

A: per esempio la manifestazione che c'è stata a Milano per "COP9" era un aderire, non in maniera simbolica... (qui non vorrei criticare il senso della "manifestazione", però secondo me la Critical Mass ha un senso aggiuntivo). Alla "COP9" si è fatta una bellissima Critical Mass, ed era: se loro dicono "vogliamo limitare l'inquinamento!"... noi rispondiamo "Eccoci!". Questa è anche la Critical Mass. Un'altra cosa è che Critical Mass non ha leader... tu ti metti davanti e fai la strada, dopo, quando qualcuno ti supera, lo segui... è un modo più libero di esprimere le proprie idee; posso andare in Critical Mass con la bandiera che voglio e fare poi la strada che voglio! alle manifestazioni non sempre vai con quella gioia che invece trovi nella Critical Mass: ho fatto la manifestazione il quattro giugno a Roma... 2000 poliziotti, muri di scudi e via dicendo! In Critical Mass, invece, ci si trova il giovedì sera, c'è tanta gente contenta, felice! C'è un riappropriarsi delle strade, della vita... è proprio un modo diverso, secondo me, di trovarsi per manifestare qualcosa!

G: quindi è un modo di fare politica!

A: sì, si va in Critical Mass non perché c'è la "COP9" o il "1° maggio"! vai perché ti piace andare, parli con le persone, ti trovi tranquillamente a pedalare in giro per Milano, scopri cose di Milano... mi sono accorto che in venti minuti vado da una parte all'altra della città, veramente scopri delle cose che normalmente non scopri. Io, andando in bicicletta, ho scoperto tante di quelle strade che quando andavo in macchina non facevo perché conoscevo una strada ed ero convinto che fosse la più veloce e le altre neanche le consideravo! In bicicletta hai la possibilità e la voglia di cambiare itinerari, di fare cose diverse, ti rendi conto di quello che c'è attorno. Andando in bici scopri palazzi, angoli, della Brianza per esempio, insospettabili... stando in macchina ci passi a 100 all'ora, e certo che non li vedi!

G: ha cambiato la tua percezione del territorio, dello spazio dove ti muovi?

A: senz'altro!

G: e il territorio lo senti più tuo?... Sul quale hai più cose da dire?

A: è assolutamente così... io vivo in un paese di 45.000 abitanti in cui in bicicletta andiamo io, due miei amici, gli anziani e gli immigrati, (a Desio c'è una grossa comunità pakistana, la seconda in Italia!) e quindi ti rendi conto come l'andare in bici ti avvicini alle persone emarginate, o comunque che vivono realtà diverse dalle tue! Ti rendi conto come la corsa allo status symbol dell'auto abbia emarginato tutto un mondo...

G: qualcuno ha detto che "ha creato nuovi prigionieri", sei d'accordo?

A: sì, perché alla fine con l'auto vivi in un cubo, ascolti la tua radio, parli al telefonino con l'auricolare, "il fuori" ti è soltanto di disturbo, è qualcuno che ti supera, oppure che ti sta davanti e va piano... mentre in bici "il fuori" non esiste, tu sei parte di qualcosa!

G: ... parte del tuo ambiente! con l'auto ti ritagli un ambiente solo tuo!

A: sì, anche perché è impressionante che non si viva più all'aperto: tu esci di casa, sali in macchina, vai in ufficio... esci dall'ufficio e vai al ristorante... esci dal ristorante, sali in macchina e vai in discoteca... sali in macchina, torni a casa! In tutto questo c'è sempre un vetro tra te e quello che sta fuori, io invece esco di casa, prendo la mia bici! Poi adesso che arriva l'estate fanno chili di pubblicità sui condizionatori e, adesso che faccio ingegneria, faccio un corso di fisica, e scopri che se io creo fresco qua, metto del caldo là fuori! Non ci si può lamentare che fa sempre più caldo, poi cercare di rinfrescare soltanto gli ambienti, perché è un circolo vizioso per cui se tu passi dalla casa rinfrescata, all'auto rinfrescata, al ristorante rinfrescato, certo, stai sempre in ambienti "freschi", ma fuori fa sempre più caldo! Sei chiuso in questo tuo mondo, sei chiuso nelle tue quattro mura! Respiri aria di merda! In definitiva con la bicicletta tu vivi a 360° in maniera diversa, ci arrivi con calma, in maniera radicale, completa, in un paio d'anni, però ti cambia! Cambia il tuo approccio con l'altra gente, con l'ambiente, con le strade, con il posto dove abiti... con tutto. Credo che la Critical Mass sia stato per molti un evento scatenante, per accorgersi che c'è tanta gente che va in bicicletta e che i limiti imposti culturalmente non sono invalicabili e che se hai il coraggio di uscire... c'è tanta gente che fa delle cose bellissime e puoi farle anche tu! Con Critical Mass, secondo me, tanta gente da ciclista inconsapevole è diventato consapevole di quello che sta facendo!

G: e quindi può servire a questo?

A: sì, a capire che il mio ruolo in questo sistema non è solo quello di un "consumatore", di uno che vive "sopra le cose"... posso essere io l'artefice di un cambiamento, in questo senso la Critical Mass, secondo me, è stato un fatto stupendo a Milano, e anche nel mondo! Tutto quello

che ruota intorno alla Ciclofficina del Bulk, all'associazione "+BC", quello che noi stiamo cercando di fare con la Ciclofficina a "Città Studi".

G: ecco, parlami un po' di questo progetto legato alla Critical Mass...

A: ... ti racconto com'è andata dall'inizio. L'anno scorso scoppia la guerra in Iraq, un po' di gente viene qua in "Città Studi" e si rende conto che la vita, qui, è andata avanti come se nulla fosse successo! Tommaso, un mio amico, decide di fare un'assemblea pubblica, partecipiamo un po' di gente e decidiamo di creare un collettivo, facciamo partire una serie di iniziative, non sulla guerra, ma su quello che comporta la guerra e sui risvolti su noi studenti di materie scientifiche che affrontiamo cose che possono "far del bene o del male" a seconda di come vengono applicate. Abbiamo organizzato degli incontri e dei dibattiti che analizzassero in materia critica il nostro futuro, durante e dopo l'università. In tutto questo molti di noi già andavano in bicicletta, già erano molto vicini alla Critical Mass, altri hanno cominciato ad andarci, abbiamo invitato la Ciclofficina del Bulk qui in "Piazza", abbiamo cominciato a parlare, con alcuni professori del politecnico, di "mobilità"... la conclusione è stata che molti studenti, che vengono da fuori per studiare, trovano dei grossi limiti a muoversi qui in città e ci siamo detti: "perché non apriamo una Ciclofficina anche qui a Città Studi?"... l'abbiamo fatto ed adesso abbiamo uno spazio ad Agraria, teoricamente temporaneo perché sembra che per luglio la facoltà abbia altri progetti. Forse riusciremo a tenerlo ancora... al momento sembra che abbiamo una proroga, ma dovrebbe anche arrivarci uno spazio dal Politecnico di Milano. La nostra politica è abbastanza semplice e l'abbiamo riassunta con questa frase: *lo vedi, lo fai, lo insegni*, ovvero nessuno di noi è un meccanico e quindi *lo vedi* perché se hai un problema che non sai come risolvere vieni in Ciclofficina e chiedi... la prossima volta *lo fai* tu e poi *lo insegni*... che poi è il percorso che abbiamo fatto anche noi! Una volta che hai gli attrezzi e un posto dove trovarli, la bicicletta ha una meccanica semplice, non è come riparare un "acceleratore di particelle" e tanto meno un motore di un'automobile! In un mese che abbiamo aperto, è arrivata tantissima gente... se la Critical Mass può essere una spinta entusiasmante all'uso della bicicletta, a riconoscere che le distanze non sono poi quelle grosse distanze che immaginavi, la Ciclofficina chiude questo tipo di discorso dicendo che anche la meccanica non è una cosa così... se hai una gomma bucata: stacchi la gomma, togli il copertone, lo cambi e rimetti su!

G: ...Critical Mass, Ciclofficina permettono cioè forme di apprendimento autonomo di tutti?

A: assolutamente sì... anche perché penso che ti mostrano come sia facile e bello... quando io vado in Ciclofficina mi sporco le mani di grasso, sto lì con tutti i miei amici, mi diverto, mi piace! andare in Critical Mass, lo stesso... le prime volte che sono andato veramente sono rimasto stupito dalla freschezza, dalla gioia, dalla facilità con cui ci si può riprendere uno spazio che è la strada, che troppo spesso invece è lasciato al caos dell'auto! Tutto ciò mi ha portato a fare le cose piccole che faccio... perché, fra l'altro, non è che poi io faccia queste grandi cose ehh! Faccio delle cose che innanzi tutto mi piacciono e poi soprattutto le faccio io! La Ciclofficina ti avvicina a questo, a riscoprire i rapporti umani, i rapporti di solidarietà con le altre persone... è proprio bello trovarsi con persone che non conosci, parlare, andare in bici, condividere delle esperienze!

G: chi viene in Ciclofficina?

A: non è che vengono solo anarcociclisti! Vengono anche professori dell'università, studenti... un'altra cosa che abbiamo provato a fare: abbiamo una cartina in Ciclofficina e ci piacerebbe segnare i percorsi per arrivare all'università, ci piacerebbe, magari, che quelli del quartiere Barona, per esempio, che vengono in Città Studi, la mattina si trovino assieme e nasca una Critical Mass spontanea... non soltanto andare in bici, quindi, ma andarci con altre persone, in maniera quotidiana! Anche perché andare in giro in bici per Milano, da soli, non è proprio bello!

G: l'entusiasmo è un motore in Critical Mass?

A: sì, credo proprio di sì! Se vai in piazza Mercanti, o "Graziano Pedrielis", come viene chiamata nel giro! Ti trovi 200, 300 persone che suonano assieme il campanello, che so, il fischietto, gente che si presenta nelle maniere più strane... una mia amica veniva col campanaccio da mucca!! Un entusiasmo che in altre manifestazioni non ho avuto, c'è sempre un grigiore. Poi in una città come Milano, trovare il modo per divertirsi senza spendere 30 euro, o anche 5 come al "Leoncavallo"!

G: il fatto di chiamarsi "massa" non è un po' fuorviante?

A: non credo, innanzitutto perché "massa" nasce dal fatto che in Cina ci sono questi ciclisti che si presentano agli stop e, una volta che hanno raggiunto una "massa critica", riescono a

passare! Quindi penso che sia anche abbastanza "azzeccato", nel senso che penso sia importante essere "quantità", non penso che in questo senso si possa dire "massa" in senso negativo, come "persone massificate"... "massa" in questo caso coincide con "tanti"!

G: "tanti" però con individualità diverse!

A: sì, perché come ti dicevo prima, in Critical Mass si entra con le motivazioni più diverse! Con la consapevolezza, però, di quello che stai facendo, ovvero stai andando in giro per le strade, stai occupando delle strade... e questa è un'altra cosa molto importante, occupare le strade, riprendersi, in maniera assolutamente nonviolenta la strada! Individualità perché ci si trova in una piazza, ma la gente ci affluisce e percorre già un pezzo di strada in bici da casa propria, quindi ognuno fa un percorso per arrivarci. Poi io penso che sia la differenza e non l'omogeneità che crea lo scambio d'informazione. In Critical Mass c'è tanta gente che partecipa in modi diversi, c'è gente che è venuta in "massa" coi pattini, coi mezzi più disparati, coi tricicli... gente che si porta impianti stereo attaccati alla bicicletta, anche "la banda degli ottoni" alla COP9 ha partecipato alla Critical Mass con gli strumenti a seguito, è veramente un modo fantasioso, un grosso calderone, in cui il denominatore comune è la bicicletta, e poi tante realtà diverse che l'arricchiscono!

G: secondo te c'è il problema dell'efficacia in Critical Mass? C'è un problema di sapere cosa gli altri pensano e quindi di far arrivare un messaggio, per esempio all'automobilista?

A: io penso che sia abbastanza importante fermarsi a parlare con gli automobilisti: fermarsi a parlare con gli automobilisti, anche solo con dei cartelli con degli striscioni, altrimenti se no diventa un altro ghetto... *il ghetto Critical Mass!*

G: secondo te cos'è che impedisce ad una persona di partecipare a Critical Mass? Cosa lo trattiene?

A: i motivi possono essere i più disparati e non si può generalizzare e massificare l'analisi, ma direi che il retaggio culturale è il più importante!

G: secondo te lo scoglio maggiore da superare è culturale?

A: indubbiamente! Viviamo in una società che ha fatto del capitalismo e del consumismo un'icona! Ma penso che l'equità e la giustizia non siano avere un televisore, un frigorifero e una macchina a testa! Se tutti, quanti siamo sulla terra, avessimo una casa con un televisore, un frigorifero, l'auto, vivremmo in un mondo di "merda", perché non potremmo respirare! Sono altre le cose che si devono rendere uguali... le capacità, per esempio. Il lavoro che "la massa critica" offre è quello di fare un lavoro individuale. Se incontri al semaforo il tizio che scende dalla macchina e ti dice: "oh, ma che fate?", tu parli con lui, cerchi di spiegargli le tue motivazioni, non gli imponi un modo di vivere o di pensare. Il rapporto con le persone è una cosa di cui ci dimentichiamo sempre ma che è fondamentale. Io penso che devi poter parlare con le altre persone, devi poter comunicare, poter ribattere, cosa che non fai con la televisione! Io penso che una cosa bellissima sia la solidarietà e non esiste la solidarietà senza i rapporti umani... con chi sono solidale se no? Col frigorifero? La solidarietà è una cosa che condividi con altre persone... questo è il bello di poter dire vado in bicicletta, vado in Critical Mass!

G: e questo c'entra anche con la capacità, come dicevi prima, di fare le cose?

A: da quando abbiamo aperto la Ciclofficina ho imparato a fare delle cose con la bicicletta che prima neanche immaginavo, che poi sono facili, ma il problema è trovare dei luoghi in cui sviluppare queste conoscenze! Spesso questi luoghi non ci sono perché noi ci facciamo da parte e deleghiamo ad altri il compito di fare! Mentre io devo essere il primo attore delle mie scelte, della mia vita!

G: e deleghiamo anche le capacità di aggiustare la bicicletta? di portarci in un altro posto e quindi anche la nostra responsabilità nei confronti del nostro quartiere, della nostra città?

A: sì, e questo ti porta alla fine a non scegliere più niente... deleghi e poi devi subire le idee altrui! Se poi io perdo l'abitudine a fare delle cose, disimparo!

G: allora, se tu dovessi individuare un esito principale di Critical Mass quale pensi dovrebbe essere?

A: rendere critiche le persone, rendere le persone coscienti che quello che io faccio non è indipendente da quello che io penso!

G: per concludere... un limite di Critical Mass?

A: non so, così su due piedi ti direi di no, però, sai, di perfetto non c'è niente... se mi dai cinque minuti! ...Vabbé i difetti possono essere individuali, nel senso che Critical Mass non è

una "regia" unica, è un'entità che parte dal basso... potrei forse farti critiche a gente che va alla Critical Mass!!!!

G: e allora un limite tuo?

A: magari il non esserci andato così spesso! Oppure l'incapacità di avere quei rapporti con gli automobilisti che dicevamo prima... un limite di comunicazione!

MICHELE (studente di Agraria al Politecnico), 25/06/2004

G: Come ti sei avvicinato a Critical Mass?

M: mi ci sono avvicinato vedendola passare sotto casa! Non la conoscevo prima... sono sceso mentre passava in una piazza sotto casa mia, ho incontrato degli amici che già la conoscevano e mi sono fatto spiegare cos'era! Da lì ho cominciato a frequentarla ogni tanto e a riutilizzare la bicicletta!

G: questo ha cambiato il tuo modo di utilizzare la bicicletta, di muoverti in città?

M: sì, devo dire di sì, nel senso che la bicicletta la usavo, ma ero un po' "un ciclista della domenica"! Poi l'ho cominciata ad usare come mezzo di spostamento in città... mi son comprato la bici nuova... ho scoperto, appunto questo nuovo modo di muoversi, senza problemi! E' un modo che ti fa vedere i posti meglio che con un altro mezzo di locomozione, ti fa anche stare bene, ti permette di comunicare con gli altri... spesso vado all'università con degli amici in bici!

G: secondo te qual è l'esito più importante di Critical Mass?

M: è riconquistare la città, oppure riscoprirla sotto un nuovo aspetto!

G: questa è stata la tua esperienza?

M: sì, e poi c'è anche un aspetto ludico che non è secondario: girare in "massa" per la città, scoprendo posti che non si conoscono, perché non ci passi con la macchina o con l'autobus, di viette piccole senza traffico ce ne sono moltissime a Milano! E poi, secondo me, la Critical Mass è un incentivo fortissimo all'utilizzo della bicicletta: chi vede passare Critical Mass, si chiede che cos'è, si chiede perché si fa, e spesso arriva tanta gente che, come me, l'ha visto passare il giovedì prima e poi si aggrega!

G: e la risposta la trova da solo?

M: la risposta a: "che cos'è Critical Mass?"... gliela si dà! Di solito è bello rispondere: "stiamo facendo un giro in bici!", e poi ognuno da qui trae le conclusioni che vuole e decide di provare o no!

G: nella tua esperienza c'è un difetto in Critical Mass?

M: beh, il limite spesso sono quelle persone che vengono e l'unico scopo che hanno è di attaccar briga con gli automobilisti! Questo è un po' l'aspetto negativo, anche se, secondo me, nell'ultimo periodo c'è molto meno di quando l'ho cominciata a frequentare io, l'anno scorso! E' fastidioso anche perché di automobilisti che vogliono litigare se ne trovano a "iosa". Poi bisogna stare attenti a non farsi strumentalizzare... spesso è capitato di essere "portati" da alcune persone in alcuni luoghi, (che per me non è negativo!) ma, secondo me, non deve essere lo spirito di Critical Mass! Non so, è capitato di dirigersi in un centro sociale, dove c'era una manifestazione di protesta, senza che neanche la gente lo sapesse...

G: ti ha dato fastidio?

M: sì, adesso ricordo un caso! Quando era stato ammazzato Dax, l'anno scorso, e c'era stata tutta una polemica con la polizia che aveva bloccato l'arrivo dell'ambulanza, eccetera... era stata portata tutta la Critical Mass davanti alla questura della zona sud di Milano, e lì ci si era fermati tutti, si era fatta una protesta... senza che però la gente capisse dove si era e perché! Io potevo essere d'accordo con quella manifestazione, però, mi sembra che siccome nella "massa critica" arrivano un sacco di anime differenti e ognuno lo fa con delle motivazioni differenti, appunto, mi è sembrata una strumentalizzazione! Il voler direzionare tutto questo gruppo di gente verso un unico obiettivo non è "vero"... ognuno pedala per vari motivi!

G: qual è il tuo?

M: divertirmi e riscoprire la città... credo!

G: secondo te a Milano è più visibile la bicicletta?

M: sì, se è nel senso che si vedono più biciclette in giro...!

G: E questo è stato favorito dalla Critical Mass, secondo te?

M: secondo me sì, a partire da me che ho cominciato a usare la bici... si vedono molte più bici posteggiate, si vede molta più gente che gira in bici... (in inverno di meno)! Però adesso che è arrivata la primavera c'è stato un boom, secondo me incredibile che non c'era gli alti anni. Forse è perché io non me ne accorgevo quando non la usavo, però ce ne sono proprio tante!

Glossario

Ciclofficina = luogo dedicato alla (auto)riparazione e manutenzione della bicicletta, che allo stesso tempo rappresenta un riferimento per la popolazione che usa la bicicletta per la diffusione di informazioni, avvisi, consigli, ed eventi. A Milano ne esistono due, quella nel centro sociale "Deposito Bulk" e quella all'interno del Politecnico.

Ciclofficina al "Bulk" = allestita all'interno del centro sociale "Deposito Bulk", la ciclofficina è nata insieme agli eventi di Critical Mass. Oltre a essere laboratorio per le riparazioni è anche un bar, uno spazio per proiezioni, e vengono organizzati eventi e proposte aggregative sulle tematiche della sostenibilità urbana. (Quartiere Paolo Sarpi)

Ciclofficina al Politecnico = su iniziativa di alcuni studenti di Ingegneria è stato allestito un piccolo spazio che provvisoriamente è ospitato nella sede della Facoltà di Agraria, all'interno della Città degli Studi. Lo spazio è aperto due volte la settimana e si basa sulla completa autogestione riassunta dallo slogan "Lo vedi, Lo fai, Lo insegna", per cui le riparazioni non vengono eseguite su commissione, ma attraverso la condivisione dei saperi, delle esperienze e degli strumenti messi a disposizione. (Via Caloria 2, Milano - E-mail: sveglia_cittastudi@inventati.org)

La Pergola = centro sociale nel quartiere Isola. Ospita varie attività politiche, aggregative e di servizio, tra le quali un ostello, un grande spazio per le proiezioni, un bar, un luogo di accesso a internet. (Via della pergola 5, Milano)

Reload – reality hacking = un progetto di apertura di punti di accesso alla rete internet, gratuiti e senza fili, come occasione per socializzare le opportunità offerte dalle nuove tecnologie: spazi pubblici, vuoti e abbandonati vengono animati attraverso degli internet café, per navigare, leggere, scrivere, giocare, e per coinvolgere gli abitanti in corsi di alfabetizzazione alle tecnologie. (<http://reload.realityhacking.org>)

Riferimenti bibliografici

- ACI, *Osservatorio sulla mobilità*, 2001
- ACI - ISTAT, *Il costo sociale degli incidenti stradali*, Rapporto a cura di C. Putignano e L. Pennisi, Roma, 1998
- Adams J., "Hypermobility" in *Prospect*, London, marzo 2000
- ADONIS (Analysis and Development Of New Insight into Substitution of short car trips by cycling and walking), progetto di ricerca del programma RST Trasporti dell'UE, *Best Practice to Promote Cycling and Walking*, Danish Road Directorate, Copenhagen, 1998
- Ambienteitalia, Ecodellecittà, *Provvedimenti congiunturali e di emergenza adottati nel 2002 nelle città italiane per ridurre l'inquinamento atmosferico*, paper, Torino Internazionale, Torino, 2002
- Amici della Terra, *Valutazione del vantaggio, in termini di minori costi ambientali e sociali, di un forte sviluppo del trasporto collettivo in ambito urbano*, Roma, 2003
- Appleyard D., J.R. Myer, K. Lynch, *The view from the road*, MIT Press, 1965
- Appleyard D., *Liveable Streets*, University of California Press, Berkeley, 1982
- Arendt H., *Vita activa. La condizione umana*, Bompiani, Milano, 1964 (orig. 1958)
- Bey H., *T.A.Z.: Zone temporaneamente autonome*, Shake edizioni Underground, Milano, 1993
- Boal I.A., "Il mondo della bicicletta", in C. Carlsson (a cura di), *Critical Mass. L'uso sovversivo della bicicletta*, Feltrinelli, Milano, 2003
- Boothroyd S., "Idillio mensile", in C. Carlsson (a cura di), *Critical Mass. L'uso sovversivo della bicicletta*, Feltrinelli, Milano, 2003
- Bricocoli M., "Afferrare la realtà", dattiloscritto per una lezione al corso di laurea in Scienze della Pianificazione Urbanistica e Territoriale, Università IUAV di Venezia, 2002
- Bruner J.S., "Life as Narrative", in *Social Research*, vol. 54, n. 1, 1987, pp. 11-32
- Bruner J.S., "The Autobiographical Process", in *Current Sociology*, vol. 43, n. 2/3, 1995, pp. 161-177
- Calvino I., *Le città invisibili*, Einaudi, Torino, 1972
- Canetti E., *Massa e potere*, Adelphi, 1981 (orig. 1960)
- Carlsson C. (a cura di), *Critical Mass. L'uso sovversivo della bicicletta*, Feltrinelli, Milano, 2003 (orig. 2002)
- Carlsson C., "In bicicletta sull'arcobaleno: riprogettare le città", in *Carbusters*, 6 novembre 1997
- Cini M., "Un doppio legame che fa la differenza", in *il manifesto*, 16 dicembre 2003
- Commissione Europea, DGXI Ambiente, *Città in bicicletta, pedalando verso l'avvenire*, Brussels, 1999
- Contaldi M., R. Pignatelli, *Mobilità sostenibile*, rapporto predisposto per l'ANPA, Roma, 2001
- Crosta P.L., *Politiche. Quale conoscenza per l'azione territoriale*, Angeli, Milano, 1998
- Danish Road Directorate, *Collection of Cycle Concepts*, Denmark, 2000
- Debord G., I commenti sulla società dello spettacolo, Einaudi, Torino, 1990
- D'Eramo M., "Critical Mass (and beyond)", *Lotus Navigator*, n. 8, 2003, pp. 83-95
- Elias N., *Coinvolgimento e distacco. Saggi di sociologia della conoscenza*, Il Mulino, Bologna, 1998 (orig. 1983)
- Elsinki (pseudonimo), *Manuale di sopravvivenza ciclica urbana*, Terre di mezzo/Editrice Berti, Milano/Piacenza, 2004
- Engwicht D., *Reclaiming Our Cities and Towns: Better Living with Less Traffic*, New Society Publishers, Philadelphia, 1993
- Fareri P., "Innovazione urbana a Milano: politiche, società ed esperti", *Urbanistica*, n. 123, 2004, pp. 22-25
- Ferrovie dello Stato, Amici della Terra, *I Costi ambientali e sociali della mobilità in Italia*, IV Rapporto, Roma, 2002

- Friedmann J., "The Good City: in defense of utopian thinking" in *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 24 n. 2, 2000, pp. 460-472
- Friedmann J., *Pianificazione e dominio pubblico: dalla conoscenza all'azione*, Dedalo, Bari, 1993
- Gorz A., "L'ideologia sociale dell'automobile", in *Le Sauvage*, settembre-ottobre 1973
- Guarnaccia M., *Provos. Amsterdam 1960-67: gli inizi della controcultura*, AAA Edizioni, Bertiole, 1997
- Harvey D., 1997. "The new urbanism and the communitarian trap", in *Harvard Design Magazine*, Winter/Spring 1997
- Heiner R., "The origin of predictable behaviour", in *American Economic Review*, vol. 73 n. 4, 1983, pp. 560-95
- Holzapfel H., K. Traube, O. Ulrich, *Traffico 2000*, Muzzio, Padova, 1988 (orig. 1985)
- Horton D., "Critical Mass a Lancaster: esiste ancora?", in C. Carlsson (a cura di), *Critical Mass. L'uso sovversivo della bicicletta*, Feltrinelli, Milano, 2003
- Huizinga J., *Homo Ludens*, Einaudi, Torino, 1973 (orig. 1939)
- Humphries M., "Io sono una massa critica", in C. Carlsson (a cura di), *Critical Mass. L'uso sovversivo della bicicletta*, Feltrinelli, Milano, 2003
- Illich I., "Energia e equità", in idem, *Per una storia dei bisogni*, Mondadori, Milano, 1981 (orig. 1973)
- Indovina F. (a cura di), *1950-2000. L'Italia è cambiata*, Angeli, Milano, 2000
- Isfort, *10° Rapporto congiunturale sulla mobilità in Italia, al III trimestre 2003*, 2003 (www.isfort.it)
- Istat, "Indagine multiscopo, Aspetti della vita quotidiana, Anno 2001", in *Informazioni*, n. 5, Roma, 2003
- Istat, *Statistiche dei trasporti - Anno 1999*, Roma, 2001
- Kessel A., "Perché sbagliano a proposito di Critical Mass", in C. Carlsson (a cura di), *Critical Mass. L'uso sovversivo della bicicletta*, Feltrinelli, Milano, 2003
- Klein N., *No logo*, Baldini&Castaldi, Milano, 2000
- Kuhn T., *La struttura delle rivoluzioni scientifiche*, Einaudi, Torino, 1970
- La Cecla F., "Per un'antropologia dell'automobile", in C. Ward, *Dopo l'automobile*, Elèuthera, Milano, 1992
- Lanzara G.F., "Comunità-rifugio o laboratori per l'innovazione?", *Urbanistica*, n. 123, 2004, pp. 29-33
- Lynch K., *L'immagine della città*, Marsilio, Padova, 1964
- Mazzoleni C., *Lewis Mumford. In difesa della città*, Testo & Immagine, Torino, 2001
- Melucci A., *Il gioco dell'io*, Feltrinelli, Milano, 1991
- Moore T., P. Thorsnes, "Transportation/Land Use Connection", in *Planning Advisory Service Report*, n. 448/449, American Planning Association, 1994
- Moseley M.J., *Accessibility: the rural challenge*, Methuen & Co, London, 1979
- Mumford L., *Tecnica e cultura*, Milano, Mondadori, 1961 (orig. 1934)
- Mumford L., "Ritorno alla città", in C. Mazzoleni, *Lewis Mumford. In difesa della città*, Testo & Immagine, Torino, 2001 (orig. 1965)
- Netherlands Ministry of Transport, *Cities make room for cyclists: examples from towns in the Netherlands, Denmark, Germany and Switzerland*, Ministry of Transport, Public Works and Water Management, The Hague, Netherlands, 1995
- Newman P., J. Kenworthy, *Sustainability and Cities*, Island Press, Washington, 1999
- OECD (Organisation for Economic Co-Operation and Development), *Sustainable Consumption and Individual Travel Behaviour*, Report of the OECD Policy Meeting, OECD, Paris, 1997
- Paba G., "Insurgent City. Topografia di un'altra Firenze", in *Urbanistica*, n. 123, 2004, pp. 26-29

- peter punkk (pseudonimo), "+bici +baci", in PSYCHOattiva DreaMTeam, *Critical Mass. Dalla critica all'automobile alla rivolta delle biciclette*, Shake edizioni underground, Milano, 2003
- Pierfranceschi M., "Bicicletta e trasporto sostenibile", in *Gazzetta ambiente*, n. 1 gennaio-febbraio 2000
- Pitkin B., "A Historical Perspective of Technology and Planning", in *Berkeley Planning Journal*, n. 15, 2001, pp. 32-55
- Predielis G. (pseudonimo), "La città reinventata", in C. Carlsson (a cura di), *Critical Mass. L'uso sovversivo della bicicletta*, Feltrinelli, Milano, 2003
- PSYCHOattiva DreaMTeam, *Critical Mass. Dalla critica all'automobile alla rivolta delle biciclette*, Shake edizioni underground, Milano, 2003
- Pucher J., C. Lefevre, *The Urban Transport Crisis in Europe and North America*, Macmillan Press, London, 1996
- Sachs W., *For Love of the Automobile: Looking back into the History of Our Desires*, University of California Press, Berkeley, 1992 (orig. 1984)
- Salzano E., *Fondamenti di urbanistica*, Laterza, Bari, 2002
- Savino M., "Infrastrutture: una dotazione territoriale inadeguata"; M. Ponti, "La motorizzazione è individuale"; entrambi in F. Indovina (a cura di), *1950-2000. L'Italia è cambiata*, Angeli, Milano, 2000
- Savoldi P., *Se la comunità non è un mezzo. Forme e luoghi di esperienze condivise*, Tesi di dottorato in Pianificazione Ambientale e Territoriale, Politecnico di Milano, 2002
- Scalfarotto M., Prefazione a PSYCHOattiva DreaMTeam, *Critical Mass. Dalla critica all'automobile alla rivolta delle biciclette*, Shake edizioni underground, Milano, 2003
- Sennett R., *Il declino dell'uomo pubblico*, Bompiani, Milano, 1982 (orig. 1974)
- Sovilla Z., *Bicicrazia*, Nonluoghi Libere Edizioni, Divezzano, 2004
- Solnit R., "La sindrome suburbana. Aerobica e artificio del camminare", *Lotus Navigator*, n. 8, 2003, pp. 13-28
- Switzky J., "Pedalare per vedere", in C. Carlsson (a cura di), *Critical Mass. L'uso sovversivo della bicicletta*, Feltrinelli, Milano, 2003
- Tocci W., "Ingorgi mentali", in *Equilibri*, vol. 6 n. 2, pp. 146-174, agosto 2002
- Ventola G., "La bicicletta nei mondi virtuali della pubblicità. Strategie comunicative nel paese più motorizzato del mondo", *Lexia*, Periodico dell'Associazione Italiana di Studi Semiotici, n. 14, 1998
- Vittadini M.R., "Nuovi prigionieri", in L. Balbo, (a cura di), *Tempi di vita. Studi e proposte per cambiarli*, Feltrinelli, Milano, 1991, pp. 84-87
- Wachs M., "Creating Political Pressure for Cycling", *Transportation Quarterly*, vol. 52 n. 1, 1998, pp. 6-8
- WALCYNG (How to enhance walking and cycling instead of shorter car trips and to make these modes safer), *Report 1*, Lund University, Sweden & Factum, Austria, 1997
- Ward C., *Dopo l'automobile*, Elèuthera, Milano, 1992 (orig. 1991)
- Ward C., *Il bambino e la città*, l'ancora, Napoli, 2000 (orig. 1990)
- Weber M., *Il metodo delle scienze storico-sociali*, Mondadori, Torino, 1980
- White T., *The Return of the Scorcher*, Usa, produzione cinematografica indipendente, 1992, 30 min.
- Whitelegg J., *Critical Mass: Transport, Environment and Equity in the 21st Century*, Pluto Press, London, 1996
- Zambrini G., "Buchi nei conti, buchi nei tubi, buchi nei monti", in *Casabella*, n. 496, novembre 1983
- Zambrini G., "Dopo l'automobile", in *Casabella*, n. 553-554, gennaio-febbraio 1989
- Zambrini G., "Innovazione e arretratezza nell'offerta di trasporto", in *Terra*, n. 6, aprile 1989
- Zuckerman W., *End of the Road: From World Car Crisis to Sustainable Transportation*, Chelsea Green Publishing, Post Mills, 1992

Note al margine

dalla città dell'automobile...

Sono cresciuto a Torino, la capitale 'reale' di questo piccolo regno dell'automobile e della sua cultura che è il nostro paese. Sono cresciuto imbevuto fino al midollo in quella cultura, nel mito e nei sogni che ha scatenato quel mezzo di trasporto soprattutto negli stessi lavoratori che lo producevano. Mio padre, a cui dedico questo lavoro, è stato uno di quei lavoratori, poi congedato in tempi di crisi, come tanti altri insieme a lui. Questa tesi ha forse a Torino la sua origine.

... alla città senza automobili

La scelta di tornare all'università ha poi avuto Venezia come esito del tutto casuale, unica e orgogliosa città senz'auto (se non fosse per quella sua parte che sembra pagare lo scotto di un imperdonabile privilegio). Ma non è casuale che a Venezia abbia voluto fare una tesi, che non è sulla bicicletta o sull'automobile, ma sull'"importanza della vita urbana", le cui sorti non sono "inevitabili" se facciamo sì che la strada non muoia come spazio di relazione e di vita.

Grazie a tutte le persone che hanno contribuito alla realizzazione di questo lavoro con i loro consigli, il loro sostegno e i loro saperi. Un ringraziamento particolare va a Roberta Di Nanni, Cristina Veronese, Anneloes Den Hengst, Paolo Pagani, Laura Basco, Emanuele Maspoli, Tonino Toppino, Ahmed Elomri, Matteo Dondè, Silvano Beggio, Alessio Surian, Silvia Mugnano, Michele Boato, Umberto Pizzolato, Davide Barella, Luciano Vettoreto, Zenone Sovilla, Goffredo Fofi, Nanni Salio, Riccardo Canesi, Tommaso Vitale.