

Da qualche anno, a cadenze regolari, le città di mezzo mondo vengono invase per qualche minuto da una massa variopinta di ciclisti. Una massa "critica" che, stanca di dover subire la dittatura dell'automobile, è passata all'azione.

di **Matteo Rizzoli**



Un primo schizzo di velocipede con trasmissione a catena appare già nelle pagine del codice atlantico di Leonardo da Vinci. Ma è nel 1791 che Monsieur de Sivrac realizza un primo rozzo prototipo di quella che sarà la bicicletta. Il "celerifero" è poco più di due ruote di legno congiunte da una trave il cui movimento è causato dalla spinta diretta dei piedi al suolo. Intorno al 1840 il fabbro scozzese Kirkpatrick Mac Millan crea un veicolo con la ruota anteriore motrice più alta di quella posteriore: quel curioso veicolo che tutti noi abbiamo visto sui libri di scuola. È il principio della bicicletta. Da allora, il mezzo a due ruote conoscerà un successo straordinario lungo un secolo che lo porterà ad essere il mezzo di locomozione meccanica di gran lunga più utilizzato nella storia dell'umanità. La bicicletta è il primo vero mezzo di trasporto di massa. Economica, efficace, popolare, la bicicletta è stata per molti un insostituibile mezzo di trasporto e di lavoro.

Poi un lento ed inesorabile declino. La bicicletta viene soppiantata dall'automobile non solo nelle strade delle città ma anche nell'immaginario collettivo, dove essa ha finito per ricoprire un ruolo di nicchia, una cosa per pochi e temerari sportivi, o al massimo un diverso modo di passare la domenica. Quel glorioso mezzo che ha permesso l'emancipazione di intere generazioni ha finito per rappresentare,

La Massa Critica (in bicicletta)

negli ultimi decenni, poco più che una scoria di un antico passato fatto di privazioni e fatica. Una memoria da accantonare in favore delle ben più confortevoli quattroruote, vero simbolo del boom economico e della ricchezza finalmente conquistata alle masse. Ma con le città congestionate dal traffico, e con i frequenti blocchi della circolazione dovuti all'inquinamento, molti ritornano a guardare con interesse a quell'antico modo di spostarsi in città. La bici non inquina e non deturpa l'ambiente urbano. La bici non congestiona le strade, non intasa i parcheggi e non necessita di faraoniche infrastrutture. La bici permette spostamenti veloci nel contesto cittadino, assolutamente confrontabili, in termini di tempo, con gli spostamenti con i mezzi motorizzati e, il più delle volte, è addirittura più veloce.

Il ritorno della bici è tuttavia difficile. Pochi decenni di cultura automobilistica hanno cambiato il volto alle nostre città. Molto

spesso il tessuto urbano è stato ridisegnato in funzione dell'automobile, espellendo dal suo contesto qualsiasi elemento estraneo, dal pedone al ciclista. Muoversi in bici in una grande città significa per molti mettere a repentaglio la propria vita. Nella maggior parte dei casi, le piste ciclabili sono poche e non in collegamento fra di loro, né, senza dubbio, bastano le iniziative quali "le domeniche a piedi" per respingere la prepotenza automobilistica e ribaltare le sorti del trasporto urbano in favore della bici.

Se le istituzioni sembrano lente ed incerte nel restituire le strade alla bicicletta, da un po' di tempo hanno cominciato a pensarci gli stessi ciclisti.

Per riappropriarsi delle strade i ciclisti hanno pensato di intasarle loro stessi. L'idea è semplice e geniale. Basta che un gruppo anche non particolarmente numeroso, qualche decina per cominciare, si diano appuntamento ad un'ora prestabilita e che insieme comincino a percor-



rere una strada solitamente intasata di automobili perché questo porti il caos in città. La situazione per poco tempo si ribalta. La strada è di nuovo in mano ai ciclisti e gli automobilisti si vedono costretti a cedere il passo alle due ruote.

Questo in sostanza è il fenomeno della massa critica, conosciuta in tutto il mondo come "critical mass", dal nome del movimento che le ha dato forma e sostanza.

Fondato nel 1992 a San Francisco, il movimento della critical mass si è diffuso rapidamente in tutto il mondo, arrivando ad essere presente in centinaia di città in dozzine di paesi. La sua diffusione sembra inarrestabile e ad ogni nuovo appuntamento, un numero sempre più ampio di persone fa capolino. Attivisti o semplici simpatizzanti della bicicletta, essi si ritrovano solitamente con cadenza mensile, per fare insieme una passeggiata in sella e per lanciare in maniera originale un messaggio semplice: essi rivendicano l'utilizzo di mezzi alternativi all'automobile per contrastare la diffusione di traffico, inquinamento e patologie ad essi connesse.



La situazione si ribalta

L'idea è semplice e geniale. Basta che qualche decina di ciclisti si diano appuntamento e che insieme comincino a percorrere una strada solitamente intasata di automobili perché questo porti il caos in città.



Voglia di saltare in bici

Il libro narra l'avventura di questi dieci anni di massa critica attraverso i racconti e gli articoli prodotti da sostenitori, membri attivi e anonimi simpatizzanti del movimento.

Le singole storie raccolte sapientemente da Chris Carlsson, uno dei leader del movimento, costituiscono un'antologia corale che offre un affresco variopinto della realtà eterogenea del movimento. La lettura del libro scorre veloce, si salta con piacere e in totale libertà da un racconto a

una foto a un messaggio di poche righe, alla vignetta o ad un fumetto. C'è lo spazio per il divertimento, per le arrabbiate e per la partecipazione alle azioni dimostrative. E a fine lettura, si ha voglia solamente di saltare in sella alla propria bicicletta e unirsi alla pedalata collettiva di chi vuole una città diversa, più pulita, più a misura d'uomo, e di bicicletta.

Critical mass, l'uso sovversivo della bicicletta. A cura di Chris Carlsson. Nuova serie Feltrinelli. Giugno 2003.

Ma perché "massa critica"? Con questa fortunata espressione, originariamente riferita al processo di fissione nucleare, si è voluto esprimere la necessità di raccogliere e mettere in rete lo sforzo di un certo numero di persone (la massa critica, appunto) affinché le abitudini di trasporto della grande maggioranza delle persone vengano riorientate verso l'uso della bicicletta. Ma con il dilagare del fenomeno, il termine "massa critica" assume nuovi significati: siamo infatti in presenza di una massa tale da non poter essere più ignorata di persone critiche verso un modo insostenibile di concepire il trasporto individuale.

"Noi non blocchiamo il traffico, noi siamo il traffico." Questa è un'altra fortunata espressione che racchiude in poche parole il metodo e le pratiche di questo movimento. In questi dieci anni di massa critica, l'espedito di paralizzare per pochi minuti la città e di ribaltare per una volta la gerarchia tra l'automobilista ed il ciclista, si è dimostrato essere un metodo efficace per attirare sempre più persone alla causa. Il passaggio della nuvola colorata dei ciclisti desta molto spesso la simpatia dei passanti - e a volte semina arrabbiate tra gli automobilisti per una volta detronizzati dalla strada - ma certamente non lascia indifferenti.

Privo di qualsivoglia struttura gerarchico-organizzativa, il movimento della massa critica si organizza nei singoli paesi con modalità specifiche. La massa critica è da qualche anno attiva anche in Italia. Delle bicicletate sovversive si tengono con regolarità a Milano, Bologna, Roma, Genova, Cagliari, ed anche in città vicine a noi quali Brescia, Bergamo, Padova, Treviso e Verona. In generale la massa critica è presente con le sue iniziative in più di quaranta città della penisola.

Alcune espressioni della creatività del movimento, quali i siti internet, gli articoli che appaiono sulla stampa ed i manifesti portano

tutti una firma comune, quella di Graziano Predielis, usata dai diversi autori come nome collettivo. Graziano Predielis, faceva il commerciante di automobili, marca Peugeot. E a travolgerlo, il primo giugno del 2002, quando in sella alla sua bici rientrava a casa, è stata proprio una Peugeot. È morto sul colpo: aveva 65 anni, tre figli e altrettanti nipoti. Questa ordinaria storia di cronaca nera è stata assunta a paradigma della lotta di critical mass per restituire le strade ai ciclisti ed il signor Predielis è diventato la bandiera di questa lotta.

La diffusione rapida del movimento e le sue modalità innovative di azione ne fanno un caso eclatante di un modo diverso di fare politica dal basso, proponendo un modello alternativo concreto di mobilità urbana. Ma la massa critica è anche più di questo. È infatti uno dei più vivaci fenomeni sociopolitici degli anni novanta che è riuscito a mettere insieme un numero di persone amplissimo su temi che vanno ben al di là della seppur fondamentale riconquista delle strade per le biciclette. Il movimento ha destato una simpatia diffusa e condivisa anche tra i non ciclisti e si è speso in altre battaglie ecologiste e sociali.

A chiusura di questo articolo sulla massa critica ci piace sottolineare il connubio felice tra il contenuto del suo messaggio ecologista e la modalità originale di proporlo e promuoverlo tra la gente. Una vera innovazione per la troppo spesso invocata ma poco praticata "politica dal basso". Se il novecento è stato il secolo delle masse, ci piace pensare che si prepari un tempo nuovo per le masse "critiche" attente ai temi ambientali e sociali. Nello specifico, dovremmo probabilmente convivere ancora a lungo con le città inquinate e congestionate ma crediamo che il tempo sia galantuomo, e per la gentile e delicata bicicletta si prepari il giorno della rivincita sulla cafonta e sporca automobile.

PER SAPERNE DI PIÙ

<http://www.inventati.org/criticalmass/home.htm/> il sito italiano della massa critica, dove si possono trovare le iniziative nelle varie città ed i consigli per attivare la massa critica anche nella propria zona.
<http://www.critical-mass.org/> uno dei siti principali, ricordiamo che la massa critica non è un'organizzazione ma un movimento spontaneo senza leadership, da cui si può cogliere una prima idea delle varie attività nei vari paesi.