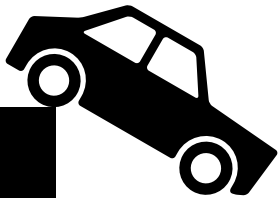




numero 0

# one less car

raccolta di testi per una sovversione a pedali



## sommario

viva la velorucion

a cura di ecozone  
tratto da [www.tmcrew.org/eco/bike](http://www.tmcrew.org/eco/bike)

pedalare per salvare la città

di paul dorn  
tratto da [www.tmcrew.org/eco/bike](http://www.tmcrew.org/eco/bike)

critical mass e reclaim the street

tratto da [www.art.ntu.ac.uk/mental/storie/buonenuove.htm#critical](http://www.art.ntu.ac.uk/mental/storie/buonenuove.htm#critical)

bici bianche e altro

di matteo guarnaccia  
stampato su la rivista anarchica anno 29 n°259 del dicembre 1999 gennaio 2000  
tratto da [www.anarca-bolo.ch/a-rivista/259/24.htm](http://www.anarca-bolo.ch/a-rivista/259/24.htm)

una proposta per l'educazione  
alla locomozione alternativa

a cura della provotariat

manifesto per il superamento dell'automobile

di franzisko  
tratto da infoxa n°8  
[www.tmcrew.org/eco/bike](http://www.tmcrew.org/eco/bike)

bicicletta l'autotutto

da "ai confini della realtà" n°8 maggio 1999  
tratto da [www.tmcrew.org/eco/bike](http://www.tmcrew.org/eco/bike)

la droga auto

di antonella nappi  
tratto da [www.tmcrew.org/eco/bike](http://www.tmcrew.org/eco/bike)

l'elettrobici anticapitalista

di enrico bonfatti  
tratto da [www.tmcrew.org/eco/bike](http://www.tmcrew.org/eco/bike)

pedalando è meglio

di gianpiro spagnolo  
tratto da [www.tmcrew.org/eco/bike](http://www.tmcrew.org/eco/bike)

inquinamento e andare in bici

tratto da [www.tmcrew.org/eco/bike](http://www.tmcrew.org/eco/bike)

se il traffico fosse flessibile?

di guido viale  
tratto da "il manifesto" del 1 febbraio 2002

anarcociclismo: raccolta di miti e leggende  
sulle origini del movimento in movimento

a cura della banca della ruota infuocata  
tratto da [www.kyuzz.org/YouthAgainstInternet\(TM\)/BRi](http://www.kyuzz.org/YouthAgainstInternet(TM)/BRi)

antistoria ufficiosa dell'anarcociclismo

a cura della banca della ruota infuocata  
tratto da [www.kyuzz.org/YouthAgainstInternet\(TM\)/BRi](http://www.kyuzz.org/YouthAgainstInternet(TM)/BRi)

tensione evolutiva

a cura della banca della ruota infuocata  
tratto da [www.kyuzz.org/YouthAgainstInternet\(TM\)/BRi](http://www.kyuzz.org/YouthAgainstInternet(TM)/BRi)

I viva la velorucion!

Per cosa sono fatte le strade?

"Sono posti dove i bambini e ragazzi/e possono giocare a pallone e ad altro, i genitori possono insegnare ai figli ad andare in bici, dove i vicini si incontrano e parlano?"

Sono posti per festival, feste degli abitanti della zona, marce, manifestazioni, sport...?

In breve le strade sono "spazi pubblici" per la comunità?

O sono semplicemente parcheggi e canali per lo scorrimento incessante del traffico automobilistico?"\*

Riflettendo su queste domande, fermandoci un attimo a pensare ci accorgiamo che oramai la cosiddetta "società dell'automobile" ha preso il sopravvento sulle nostre vite in un modo che potrebbe sembrare senza possibilità di tornare indietro. Ed infatti indietro non bisogna tornare, si potrebbero invece fare dei passi avanti che cambiando profondamente i nostri "stili di vita" potrebbero cambiare profondamente l'aspetto e la qualità della vita nelle nostre città. Tornare indietro potrebbe invece farci ripercorrere gli stessi errori.

Se aspettiamo che questi avanzamenti ci vengano calati dall'alto o imposti per legge possiamo stare tranquilli che non succederà... la forza delle multinazionali del petrolio e dell'automobile è dominante e spadroneggia chiaramente se analizziamo le scelte che governanti ed amministratori effettuano ogni giorno sulle nostre teste. Questi possono solo aiutare queste industrie ad arricchirsi imponendo per legge il rinnovo delle auto o dei motorini circolanti, applicando "ecoincentivi", ossia il passaggio da vecchi a nuovi mezzi "ecologici", alimentati a benzina "verde".

Il solo parlare di automobili o motori ECOLOGICI o di benzina VERDE dovrebbe suonarci come uno schiaffo in faccia alla nostra intelligenza perchè automobili e petrolio sono solo sinonimo di inquinamento, distruzione della qualità della vita nelle città e quella interminabile fila di lamiere rombanti e stressanti con le quali dobbiamo confrontarci volenti o meno ogni giorno. Comunque le automobili sono però impareggiabili per alcune cose come alienare le persone le une dalle altre, uccidere la natura, inquinare e congestionare le città e dare una marea di soldi a tipi come Shell, Fiat, Ford, Esso etc.

E' tempo invece che di fronte a questa situazione divenuta insostenibile, ad esempio a Roma, ma anche in quasi tutte le metropoli del mondo, ci si ponga in prima persona come soggetti attivi alla risoluzione del problema.

Ed il problema è: possiamo sostenere ancora questo modello di società basato sull'automobile o dobbiamo orientarci verso un modello che metta al centro le relazioni sociali e metta da parte le automobili, l'asfalto, i parcheggi, il caos, lo smog, lo stress, gli incidenti, i morti ed i mutilati della guerra che si combatte ogni giorno e ogni notte nelle strade della città.

Il nostro pianeta già ha detto che questo tipo di sviluppo non lo sopporta e che le emissioni di gas che stanno riscaldando l'atmosfera e creano l'effetto serra non sono tollerabili e vanno azzerate fin da subito, pena l'innalzamento dei mari a causa dello scioglimento di parte dei ghiacciai perenni e del verificarsi di eventi meteorologici devastanti.

Il capitalismo invece nella sua logica di conquistare nuovi mercati vuole esportare la "motorizzazione di massa" in paesi come Cina e India, ripetendo il lucroso affare del petrolio e dell'automobile, ma anche il disastro ambientale e sociale già prodotto nei paesi del Nord del Pianeta. Per impedire questo bisogna darsi da fare in prima persona, bisogna sudare... bisogna pedalare!!!

Il movimento dei ciclisti sta crescendo velocemente in tutto il mondo, non solo Mountain Bike o bici da corsa per lo sport, ma anche per il trasporto, per andare in giro. Partendo da San Francisco il movimento di CRITICAL MASS si è diffuso in molte parti del Pianeta, con le sue "corse" collettive i partecipanti hanno accresciuto la loro consapevolezza riguardo ad inquinamento acustico, inquinamento ambientale, la perdita delle strade e delle città a causa del sempre maggiore numero di auto. Questa consapevolezza è cresciuta in un movimento mondiale, non solo per andare in bici, ma per cercare soluzioni ai problemi di una sana e sostenibile politica dei trasporti e di una comunità vivibile.

Velorution è questo movimento di persone che vedono la bicicletta come una parte della soluzione di questi problemi.

La discriminazione verso le forme di trasporto alternativo deve finire. Viviamo nel pieno di una evidentissima crisi ambientale prodotta anche da noi con il nostro contributo all'utilizzo di energie non rinnovabili ed inquinanti. Siamo così intossicati e schiavi dell'automobile come nostro status symbol che abbiamo tutti perso di vista il modo in cui viviamo.

E' tempo di abbracciare uno stile di vita che non metta a rischio il nostro ecosistema. Sarebbe anche tempo di acquisire il dato che questo è l'unico pianeta che abbiamo, che le sue risorse sono limitate e che le dobbiamo far durare il più a lungo possibile. Dobbiamo vivere con la Terra non solo su la Terra. Se quindi capiamo che c'è un grosso problema a continuare con questo tipo di sviluppo possiamo anche iniziare a cercare delle soluzioni. E' inutile sperare che sia la tecnologia a salvarci dalla tecnologia. Dobbiamo adottare degli stili di vita compatibili con la Terra, impareremo che abbiamo più da guadagnare che da perdere.

Non più solo per sport, con queste premesse, pedalare può essere una delle strade salutari, divertenti e socializzanti per il futuro.

THE REVOLUTION WILL NOT BE MOTORIZED



Pedalare per salvare la città  
di Paul Dorn

Originariamente apparso nella primavera del 1998 su The Quarterly pubblicato dal San Francisco Urban Institute alla San Francisco State University.

Il sindaco all'inizio non capì cosa lo aveva colpito.

Lo capì subito dopo, Willie L. Brown, Jr., sindaco di San Francisco, quando dichiarò durante il suo incontro con la stampa del 15 luglio 1997: "Critical Mass ha raggiunto una massa critica".

Il Sindaco il mese precedente aveva promesso/minacciato di imporre legge ed ordine nell'happening ciclistico mensile, descrivendone i partecipanti come un gruppo di "Hell's Angels senza legge".[1] A seguito della sparata del sindaco Brown, i media locali pomparono lo scontro imminente riempiendo i giornali e le trasmissioni riguardo al "crash-down." Tutta la città era sotto tensione a causa della sfida sindaco contro ciclisti.

Comunque quasi subito divenne chiaro che il sindaco, generalmente visto come un infallibile politicante, stava per uscire dai gangheri. Brown aveva sottovalutato i suoi avversari? Quello che il sindaco allora non sapeva, ma che ora sicuramente sa, era questo. Nell'andare allo scontro contro Critical Mass, si andava a confrontare con la punta più avanzata del crescente movimento globale che intende trasformare radicalmente l'ambiente nelle metropoli. Chiamiamolo movimento per le "Città sostenibili" o movimento per il "Trasporto Alternativo". Una sfida globale.

Molti dibattiti riguardanti Critical Mass [CM], con il suo principale slogan "One Less Car", si domandano se CM sia la causa, o il risultato, o solamente la parte più visibile di questo movimento.[3] In ogni evento, c'è un sempre maggiore incremento della resistenza alla distruzione della vita nelle città create dalla "dipendenza dall'auto". Critical Mass nasce a San Francisco nel 1992, una fusione tra la tradizione politica radicale della città e la grande comunità "ciclistica" della città, creatasi grazie al buon clima di SF. Il divertimento all'aria aperta incontra l'azione di massa.

Come molte delle cose che nascono in California, Critical Mass si è diffusa con grande rapidità. Ci sono diverse crescenti manifestazioni/eventi di Critical Mass in centinaia di città in giro per il mondo, da Sydney a Melbourne, a Londra e Bristol, a Toronto, Chicago, Boston, Richmond, Austin ed anche Walnut Creek.

Come si è diffusa Critical Mass, così anche altre azioni di protesta si sono sviluppate contro la devastante presenza delle automobili nelle città. Le demo di Reclaim the Streets sono dei grandi street parties che spesso attraggono migliaia di partecipanti come è successo a Londra, Berlino, Sydney, Edinburgo, Amsterdam ed altre città. Dopo avere creato una "ostruzione", spesso realizzata con un falso incidente stradale, i partecipanti irrompono rapidamente nella strada prescelta con striscioni, bandiere, musicisti, amplificazione, trampolieri e mangiafuoco. Spesso i partecipanti bucano l'asfalto e piantano degli alberi o creano delle aree giochi per i più piccoli complete di sabbia e tutto il resto. "Non sono molto diverse dalle 'isole pedonali'," spiega Randy Ghent del Collectif pour des Rues Libérées di Lione. "E' un movimento che reclama spazi urbani da sottrarre alla tenaglia delle automobili."

Insieme alle manifestazioni di protesta come Critical Mass e Reclaim the Streets, c'è stata una significativa crescita di pubblicazioni, siti web, conferenze ed associazioni che si impegnano per una riduzione della dipendenza dalla automobile. Nell'ottobre 1997 c'è stata una conferenza lunga una settimana a Lione in Francia, "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 partecipano organizzazioni di più di 60 città europee a questa rete, che si ispira a Venezia come prova realizzata che le città senza automobili possono funzionare bene e realizzare un'alta qualità della vita. Localmente, la San Francisco Bicycle Coalition (SFBC) è arrivata a più di 1.700 iscritti (paganti). Con una struttura organizzativa decentralizzata che dipende fortemente dalle iniziative degli iscritti, la SFBC ha promosso numerose iniziative nella città che tendono ad incoraggiare l'uso della bicicletta. Tra i tanti esempi di questo lavoro c'è Tiffany Street nel quartiere di Mission. Un tempo attraversata da 6.000 macchine al giorno come scorciatoia per la Interstate 280, Tiffany è diventata una strada senza uscita dopo che gli attivisti della SFBC hanno aiutato gli abitanti ad organizzarsi per richiedere una moderazione del traffico. La SFBC è stata anche strumento per la formazione del Transit First Market Street Alliance, un consorzio tra comunità e gruppi ambientalisti che stanno lavorando per chiudere Market Street al traffi-

co delle auto private.

Il problema delle macchine.

La questione posta da questo crescente movimento internazionale è: per cosa sono fatte le strade?

Sono posti dove i bambini e ragazzi/e possono giocare a pallone e ad altro, i genitori possono insegnare ai figli ad andare in bici, dove i vicini si incontrano e parlano?

Sono posti per festival, feste degli abitanti della zona, marce, manifestazioni, sport...?

In breve le strade sono "spazi pubblici" per la comunità? O sono semplicemente parcheggi e canali per lo scorrimento incessante del traffico automobilistico?

Spinti dalla forza dell'industria dell'auto, dalle compagnie petrolifere e da altri componenti la lobby delle autostrade, i politici americani hanno fatto sì che le strade venissero permanentemente occupate dal traffico automobilistico, soprattutto dalla fine della II guerra mondiale.

In questo processo hanno distrutto il trasporto pubblico, incoraggiato la formazione di sobborghi extraurbani, asfaltato ovunque e cacciato gli abitanti dai centri cittadini [per mandarli in rovina oppure per crearne zone per gli uffici e per i ricchi n.d.t.]. Tutto questo per creare un sistema di trasporti dominato dall'automobile che incrementa la povertà. Caltrans nel 1996 ha stimato che nella Bay Area si perdono 90.000 ore ogni giorno inchiodati nel traffico, con un incremento del 31% rispetto al 1995, ed un costo per l'economia regionale di più di 210 milioni di dollari l'anno.

E al problema della congestione del traffico che aumenta, la classica idiota risposta - costruire nuove strade - è diventata proibitiva. Il costo, finanziario e politico, per la costruzione di strade è divenuto esorbitante. La recente ricostruzione della Cypress Freeway di Oakland, che crollò nel terremoto del 1989, ha avuto un costo di 1,25 miliardi di dollari. Praticamente costa 4.000 dollari per pollice [2,5 cm], le 5 miglia di Cypress sono la più costosa autostrada della storia, più di 5 volte del costo della missione NASA per Marte.[9] Sono anche oramai noti gli impatti negativi che hanno le autostrade urbane sulla sicurezza, la salute etc. di chi ci abita nelle vicinanze e per questo che i residenti fanno sempre maggiori resistenze contro nuovi progetti di strade ad lato scorrimento sopraelevate, come si è visto durante la lotta contro la Central Freeway a San Francisco.

Anche i costi contingenti per la nostra società dominata dall'automobile cominciano ad essere sempre più evidenti. Ogni anno gli incidenti stradali uccidono 42.000 persone e ne mandano all'ospedale circa un milione (negli USA) che occupano strutture di emergenza e riabilitative, facendo innalzare il costo della sanità. I casi di asma e di altre malattie respiratorie aumentano al peggiorare della qualità dell'aria che respiriamo. Mentre la gente ha capito che non esistono pasti gratis, al contrario vuole continuare a credere a cose come parcheggi gratuiti. La realtà è che il costo per costruire e mantenere i parcheggi [nei centri commerciali e simili] lo paghiamo insieme alla spesa. Il costo delle case aumenta anche perché c'è bisogno di costruire anche un "posto macchina" e la considerevole spesa per mantenere strade e parcheggi. Più del 40% della tipica città USA è asfaltata per far sì che le auto riescano ad accatastarsi. Il noto fenomeno dello stress da auto, e della incalzatura da traffico sono solo esempi della degenerazione a cui ci ha portato la dipendenza dall'automobile.

Mentre l'automobile ha un innegabile ruolo importante nel sistema dei trasporti a lunga distanza negli USA, l'utilizzo della stessa auto per gli spostamenti urbani di tutti i giorni è diventato un esercizio di futilità. Portare la gente fuori dalle proprie auto necessità di attraenti soluzioni alternative, come la bici, il camminare e soprattutto un migliore trasporto pubblico. La maggior parte degli spostamenti che vengono fatti ogni giorno negli Stati Uniti è di meno di 3 miglia [meno di 4 Km] una distanza facilmente percorribile in bicicletta. Molti abitanti delle metropoli stanno scoprendo che spesso la bici è un modo meno stressante, più veloce e più salutare per andare in giro per la città. Tra le altre cose le amministrazioni comunali potrebbero incoraggiare più persone ad utilizzare le biciclette rendendo le strade più sicure (ad esempio facendo rispettare i limiti urbani, o rallentando la velocità delle auto che nei piccoli tratti di strada libera dal traffico si lanciano in massa a velocità folli), creando sicuri parcheggi per le bici e creando un migliore sistema di accesso per le bici nei mezzi di trasporto pubblico (treni e metropolitane).

Critical Mass è una realtà

Critical Mass è sempre stato un evento eclettico, un incontro di attivisti di vario tipo con gente che cercava solo di stare bene e divertirsi. I più politicamente avveduti hanno subito capito che il problema non erano gli automobilisti bloccati nel traffico, ma che sono vittime essi stessi di questa società che pone l'automobile come unica scelta. Tutto ciò è

spiegato meglio da uno dei portavoce dei ciclisti, Kash:

"Le persone che guidano queste macchine mortali non sono mostri. Tutti loro sono stati pedoni e sono andati in giro in bici. La nostra tattica deve evidenziare che è contro il mezzo e non contro il guidatore che ci battiamo. Loro pensano che l'automobile sia essenziale, ma noi rappresentiamo la vita senza di essa. Il nostro rifiuto a rimanere nell'ombra potrebbe spingerli a rivedere le proprie "scelte", ed il nostro esempio potrebbe fornire loro un'alternativa."

Sono arrivati più di 5.000 ciclisti alla Justin Hermann Plaza per partecipare alla Critical Mass del luglio 1997 in San Francisco. Per alcuni era la prima volta, attratti dalle minacce del sindaco. Altri erano partecipanti saltuari alle Critical Mass dei mesi precedenti galvanizzati dalla controversia.

Come la "corsa" iniziò si capì subito che gli "accordi" presi con il comune non sarebbero stati rispettati. La polizia "ristabilì l'ordine" come spesso fa in queste situazioni: attraverso uno spropositato uso della forza. Vennero arrestate più di 100 persone inclusi pedoni e passanti curiosi.

La CM di luglio raggiunse così i titoli delle prime pagine dei giornali, incluso Time, la prima di USA Today e "The Lehrer Newshour" della PBS.

Descrivendoci come "vittime, un movimento politico che non ha/vuole nemici," il San Francisco Bay Guardian ha scelto Critical Mass come "Local Hero" nella sua numero annuale "Best of the Bay".

Il giornalista del San Francisco Chronicle Glen Martin definì la lotta dei ciclisti "attualmente il più caldo movimento politico della nazione."

Molti hanno definito la CM del 25 luglio come la Stonewall del movimento contro l'automobile.

Non sarebbe potuto succedere in un momento migliore. Nel mondo moltissime persone ancora vanno in giro in bicicletta e non in macchina. Però, molti dei paesi di recente industrializzazione, si stanno "modernizzando", seguendo l'esempio americano.

Da Pechino a Manila a New Delhi e ovunque questo significherà un aumento del traffico e della congestione oltre alle altre miriadi di problemi legati all'automobile. Avendo come slogan "Noi non stiamo bloccando il traffico, noi siamo traffico" i partecipanti a Critical Mass mandano un messaggio dal cuore della bestia (a combustione interna) ai paesi in via di sviluppo: NON fate lo stesso nostro errore, non lasciate che le automobili distruggano le vostre comunità. Nel fare ciò i ciclisti che partecipano a CM raccolgono l'eredità dei freeway fighters di San Francisco, che per primi negli USA già negli anni sessanta imposero uno stop alla costruzione di sempre più autostrade urbane sopraelevate. [anche a Roma, ad esempio, quartieri come Pigneto e San Lorenzo soffrono quotidianamente a causa di simili sopraelevate (n.d.t.)]

Il sindaco Brown aveva ragione. La massa critica è stata raggiunta.

Paul Dorn è membro della direzione della San Francisco Bicycle Coalition e l'ex curatore della loro newsletter, the tubular times. Lavora al College of Creative Arts della San Francisco State University.



Critical Mass, 'Massa Critica' nasce a San Francisco come un modo diretto per riprenderci le strade, fregateci da quella pazzia chiamata automobile.

Da allora Critical Mass è diventato un movimento internazionale causa di ingorghi e intasamenti in India, Canada, Francia, Belgio, Lussemburgo, Svezia, Germania, Ucraina e Russia. In Inghilterra l'idea di riprendersi le strade se non altro per un giorno, in protesta contro l'inquinamento da traffico e la Cultura dell'Auto si è sparsa in un batter d'occhio, con eventi in più di 20 città negli ultimi 2 anni..

Critical Mass è stata un successo per due ragioni principali.

Primo, perchè è facile da organizzare, non è nient'altro che una coincidenza di ciclisti. Ci si incontra in una piazza ad una data e ora predefinita e si decide lì per lì dove andare. Si parte pedalando tranquillamente in mezzo alla strada costringendo le macchine ad andare alla nostra velocità, 10 ciclisti affiancati bastano per coprire la larghezza della strada. Per evitare problemi con gli sbirri non ci sono organizzatori ufficiali nè percorsi pianificati.

Secondo, perchè l'evento non è la classica manifestazione anti-questo anti-quello, ma una dimostrazione attiva di come la città sarebbe più vivibile se rinunciassimo alla dipendenza dalla Cultura dell'Auto. Massa Critica è molto più divertente che non marciare in fila ripentendo slogan dopo slogan.

A Londra l'appuntamento mensile e durante i mesi estivi la massa raggiunge le centinaia di ciclisti. Non essendoci strutture organizzative i partecipanti sono una ciurma variegata, dai fricchettoni del Rinky Dinky sound system su 2 anzi 3 ruote, a ciclisti 'duri & puri'. C'è chi si traveste, chi attacca un paio d'ali alla sua bici e chi viene in Risciò.

Central London Critical Mass, ogni ultimo venerdì del mese, sotto il Waterloo Bridge alle 17:45.



Reclaim the street - riprendiamoci le strade, ha invaso l'anello circolare di Londra con due Sound System, rovesciato un camion di sabbia sull'asfalto per farci giocare i bimbi e offerto cibo e birra a passanti e automobilisti bloccati.

La festa è andata avanti fino alla notte. Visto il numero inaspettato di festaioli la polizia, impreparata, ha deciso di non intervenire. La strada è stata riaperta al traffico solo il giorno dopo: nascosti sotto le lunghe gonne di manifestanti su trampoli e coperti dal rumore del Drum & Bass dei Sound System, alcuni pedoni rivoluzionari avevano scavato un tot di buchi nell'asfalto, in cui erano state prontamente piantate una ventina di querce.

Ad Oxford camerieri sbucati dal nulla hanno bloccato il traffico delle 5 mentre, con nonchalance, servivano il tè ai passanti. E si è visto di cosa una strada senza macchine abbia l'aria a Claremont Road, l'intera strada occupata per bloccare la costruzione di un'autostrada qualche anno fa. Claremont Road era piena di sedie, sofa, una doccia, un biliardo? e la carcassa di una vecchia macchina arrugginita a bloccarne l'accesso. Ogni domenica c'era festa in strada.

Reclaim the Street è questo tipo di azioni. Il suo scopo è semplice: creare uno spazio in città senza macchine, dove ciclisti e pedoni possono divertirsi in pace senza doversi respirare i gas dell'auto o rischiare di essere presi sotto.

E' chieder troppo? Gli sbirri pensano di sì, e Scotland Yard ha creato un dipartimento apposito con più di 70 ispettori, veterani della lotta al terrorismo irlandese, solo per indagare ed incastrare gli organizzatori di Reclaim the Street, 4 persone in tutto. I politici ovviamente sono d'accordo con la Polizia?

un politico locale ha detto: "tutti hanno il diritto di usare la strada, ma nessuno ha il diritto di chiuderla solo perché non è d'accordo con le macchine, i ciclisti dovrebbero collaborare con la polizia e le loro manifestazioni non dovrebbero disturbare il traffico".

Disturbare? Gli automobilisti hanno 'disturbato' e disturbano quotidianamente la salute di tutti, la vita di pedoni e ciclisti, e il futuro del nostro ecosistema. Ora che la gente s'è stufata, tanto per cambiare, sbirri e politicanti si fanno in quattro per difendere l'automobile e gli interessi di chi le produce.

Tutti quanti usano, hanno usato, o sono andati su una macchina in vita

loro. Il problema è che la massa di auto in circolazione ha già raggiunto il punto critico in molte città del mondo, rendendo la vita invivibile alla maggior parte dei suoi abitanti e, attraverso l'inquinamento, è il fattore principale della distruzione dell'ecosistema mondiale.

Se settant'anni fa avessero detto a mio nonno che in un futuro non troppo lontano avrebbe dovuto pagare per l'acqua che beve, si sarebbe messo a ridere. Quanto manca a quando dovremo pagare per l'aria che respiriamo? Non molto: in alcune metropoli cinesi e giapponesi sono già in funzione negozi che vendono boccate d'aria pura a ore. Un'economia basata sul trasporto a motore e lo sfruttamento di risorse non rinnovabili sono la causa principale della distruzione dell'ecosistema planetario.

La Cultura dell'Auto funge da spartitore delle responsabilità.

E non è la paura di estinguerci che ci obbliga a muoverci. Al contrario. Così come si può già

contemplare la costruzione di basi spaziali sulla Luna, la vita su una Terra desertificata e con un'atmosfera irrespirabile è tecnicamente possibile. Città sotto sfera o interrate non sono più fantascienza: a meno che le cose non cambino in fretta, sono il futuro.

Le classi dirigenti lo sanno e si stanno muovendo in questa direzione. Il potere e il controllo sulle nostre vite aumenterebbero a dismisura in una terra totalmente artificiale.

Questo articolo è apparso in SchNEWS n. 50 del 23 Nov '95.  
Tradotto e rivisto dalla NPU

Sin dalla sua comparsa, la due ruote è sempre stata intimamente legata al concetto di libertà.

La bicicletta è sempre stato uno strumento primario di iniziazione e di libertà. Innanzi tutto è un'esperienza che viene trasmessa in maniera amorevole (avete mai visto qualcuno che insegna a pedalare a un bambino in malo modo?). È un'iniziazione in piena regola: c'è la perdita di sangue e la ferita che segna il distacco da una condizione precedente (le ginocchia sbucciate). C'è la meraviglia di sentire il corpo entrare in automatica, dopo aver superato la goffaggine iniziale. La realizzazione che, come nuotare e fare l'amore, pedalare è un atto programmato nel nostro DNA, un atto che ci rende coscienti del fatto che il vero equilibrio è nel movimento e non nella staticità.

La bicicletta è a tutt'oggi un modello insuperato di veicolo socialmente responsabile, romantico (mai portato nessuno in canna?), silenzioso, non stressante e che si muove grazie ad una fonte di energia rinnovabile e non inquinante (in culo alle multinazionali degli idrocarburi!).

Andare in bicicletta non implica alcuna stupida esibizione di potenza, richiede solo ottimismo e coraggio (dare le spalle alle automobili è un vero atto di fede affrontato dal nostro guerriero interiore). I popoli precolombiani usavano la ruota per i giocattoli dei bambini ma non per il trasporto; i tibetani la usavano come mezzo di propulsione per le loro preghiere ma non per il trasporto, la bicicletta è la splendida sintesi dei possibili usi della ruota: gioco, trasporto e preghiera.

È sintomatico che la due ruote sia sempre stata, sin dalla sua comparsa, intimamente legata al concetto di libertà. Pochi se ne redono conto ma la bicicletta è stata anche il volano dell'emancipazione femminile a cavallo del secolo scorso. Per la moralità e per la scienza medica del periodo pedalare era un'attività "disdicevole" per signore e signorine; il sellino era accusato di incoraggiare l'onanismo femminile e le distoglieva dal loro ruolo di madri e mogli. Senza considerare il fatto che l'abbigliamento muliebre era quanto mai inadatto alla faccenda. Per pedalare si dovevano mostrare le caviglie (orrore!) e ci si doveva sbarazzare dei vari busti e corsetti che costringevano le povere spine dorsali a posizioni innaturali e che rendevano impossibile quel genere di attività fisica. L'abbandono delle stecche e l'accorciamento delle gonne (e persino l'uso delle gonne pantalone) nascono proprio dal boom della bicicletta. I primi movimenti femministi europei avevano nella bicicletta un simbolo irrinunciabile.

Da Jarry ai provos

La patafisica, il movimento anticipatore del surrealismo creato dallo scatenato Alfred Jarry è indissolubilmente legato alla sua fiammante bicicletta da corsa. La scoperta dell'LSD da parte dello scienziato svizzero Albert Hofmann nel 1943 è tutt'uno con la sua mitica pedalata fatata per le vie di Basilea. Difficile pensare alla lotta di popolo dei vietnamiti senza lo strabiliante sistema di rifornimento condotto da sgangherate biciclette che attraversavano i sentieri nella giungla portandosi in groppa persino gli obici. Uno degli strumenti infallibili per misurare la civiltà di un paese è lo spazio che esso offre ai propri ciclisti (paesi scandinavi in testa, paesi mediterranei in coda).

In Olanda agli inizi degli anni '60 in pieno boom automobilistico, proprio quando tutti, ma proprio tutti, sognavano la loro bella quattroruote, si fanno notare degli strani personaggi che vanno totalmente controcorrente.

Sono i Provos, un gruppo di anarchici dadaisti e zuzzurelloni, a cui spetta la palma di avanguardia di quella contestazione giovanile che verso la fine del decennio infiammerà l'intero occidente. I Provos nutrivano un senso di frustrazione e di rigetto nei confronti della società consumista e alienante, per usare le loro parole, si sentivano in questo mondo "come ciclisti su un'autostrada". Scelsero la bicicletta come santo strumento tribale, arma comunitaria contro i comportamenti antisociali degli automobilisti che agivano (e agiscono) indisturbati contro l'ambiente coperti dalla grande industria e dalla polizia.

Gli automobilisti amorevolmente coccolati dagli spacciatori di petrolio e dai cementificatori, erano (e sono) il "braccio armato" di uno stile di vita che ormai andava inesorabilmente modellando la geografia del pianeta. Il piano era (ed è) distruggere il tessuto umano dei quartieri storici creando un mondo in cui fosse impossibile andare a scuola, al lavoro, a far la spesa, a curarsi e a divertirsi senza poggiare il culo su un autoveicolo, senza pagare il balzello all'industria e allo stato e senza devastare il territorio).

I Provos osano sbeffeggiare il simbolo della crescita economica, il dogma della modernità, rivendicando il diritto di camminare per la città senza venir minacciati fisicamente da bande di psicopatici aggressivi rinchiusi dentro una scoreggiante scatola di ferro. I Provos soprattutto

rivendicano il diritto e il piacere di non seguire i modelli di consumo e di non consumare. Dotati di una formidabile capacità di spiazzare le autorità e di dar vita a fantasiose pratiche di disobbedienza civile, restano vivi nella memoria dei più per il famoso "piano delle biciclette bianche", la messa a disposizione della cittadinanza di Amsterdam di un certo numero di biciclette collettivizzate. Biciclette sempre aperte a disposizione di chiunque se ne volesse servire, un mezzo di trasporto gratuito, una provocazione contro la proprietà privata capitalistica. "La bicicletta bianca è anarchica e simboleggia semplicità e igiene di fronte alla cafonaggine e alla zozzeria dell'automobile. Una bicicletta non è nulla ma è già qualcosa". Un atto ecologico (anche se allora la parola ecologia non era esisteva ancora).

I Provos scelsero di dipingere le bici di bianco - dopo aver scartato l'idea di farle rosse e nere, come la bandiera anarchica - per il semplice fatto che le loro azioni avvenivano prevalentemente di notte. Un bel numero di cittadini, rispondendo ai loro appelli, si reca nel luogo di raccolta, offre le proprie biciclette e le dipinge di bianco, mettendole a disposizione del provotariato. Il successo è immediato e l'operazione accende l'immaginazione di altri gruppi consimili da Stoccolma a Berkeley, da Praga a Oxford (motto dell'iniziativa "Il bianco annulla tutto, soprattutto la proprietà). Un famoso gruppo psichedelico inglese i Tomorrow lancia un brano delizioso, My White Bicycle, che diffonde il messaggio libertario persino nella hit parade. (Anche in Italia Caterina Caselli incide un brano dedicato alla provocazione provo).

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

I ladri di biciclette in divisa non fanno altro che promuovere il piano provo, attirando attirando nelle loro file un numero crescente di sostenitori e spingendo l'opinione pubblica a solidarizzare con loro.

Matteo Guarnaccia

Matteo Guarnaccia (Milano, 1954) è uno dei maestri della psichedelia italiana. Studioso di arte visionaria e culture tribali, ha iniziato a farsi conoscere con il multiplo d'arte nomade Insekten Sekte prodotto tra Goa e Amsterdam (1969-1975). Pittore, art director, performer, saggista, organizzatore di eventi e workshop. Tra le sue opere ricordiamo: Arte psichedelica & controcultura in Italia (1988), Skate (1989), Beat & Mondo Beat (1996), Almanacco psichedelico (1996), Provos (1997), Summer of love (1997), Paradiso psichedelico (1998), Magical Mystery Book (1998).

Una proposta per l'educazione alla locomozione alternativa per idee, contatti critiche, scriveteci alla Provotariat S°I°:

L'ecologismo sta diventando sempre di più un tema centrale anche all'interno del movimento antagonista. Purtroppo non è facile trovare un modo per collegare l'ecologismo con la vita di tutti i giorni (anche se le occasioni sono molte e ghiotte: il consumo critico; l'autogestione e l'autoproduzione; l'informazione sulle modalità di produzione; etc).

In Italia è chiaro che manca completamente una cultura del trasporto alternativo alle automobili. Le caratteristiche ambientali d'altro canto non sembrano essere una scusante. In paesi con situazioni climatiche ben più rigide delle nostre (Germania, Danimarca e soprattutto Olanda) la bicicletta è vista come un mezzo valido sia per il trasporto quotidiano che per il turismo.

Le amministrazioni pubbliche non sembrano molto sensibili alla questione. Basti pensare che in tutta Italia ci sono appena 1300 km di pista ciclabile: quelli della sola città di Copenhagen! (entro Febbraio il kilometraggio dovrebbe raddoppiarsi: stiamo a vedere).

Le giunte del polo non hanno trovato niente di meglio da fare che smantellare le piste ciclabili già esistenti: ad Arezzo, per esempio, il sindaco ha sostituito delle piste ciclabili di recente costruzione con dei bei parcheggi per le auto.

Quindi, compagni, ci tocca organizzarci dal basso. Se di qualcosa che manca se ne sente il bisogno è giusto che ci sia, no? Stiamo parlando della cultura del trasporto non inquinante, non di mettersi a scavare piste ciclabili, eh!

Ormai l'attenzione dei ragazzi è focalizzata sui motorini e sulle auto; non sarebbe riportarla sulle biciclette.

Saranno forse più faticose, ma non inquinano. E, per chi sta attento a queste cose, sono un mezzo che non scende a compromessi: niente tasse di circolazione, assicurazioni, bollicontrobolli, niente soldi alle multinazionali del petrolio. La bicicletta rifiuta la logica "il tempo è denaro" e riporta l'individuo a tempi non assoggettati.

Sarebbe un esperimento interessante ed una grande dimostrazione di consapevolezza politica ed economica se nei Centri Sociali, Laboratori Popolari e quant'altro si iniziassero a tenere corsi di recupero, manutenzione e restauro delle biciclette abbandonate e dismesse.

In tutte le città ci sono zone note per la quantità di biciclette abbandonate. Spesso sono: le stazioni ferroviarie; i capolinea degli autobus, tram, metropolitana; le zone note per lo spaccio di roba i S.E.R.T. e i punti distribuzione di metadone.

I provos olandesi negli anni tra il 1965 ed il 1967 ingaggiarono una battaglia senza quartiere contro l'amministrazione della città.

Richiamandosi più o meno esplicitamente alla tradizione anarchica, dadaista e situazionista misero in atto una vera e propria guerriglia culturale nonviolenta contro i capisaldi della cultura borghese.

Il simbolo dei Provos era una bicicletta bianca. Il piano delle biciclette bianche apparso su Provokratie n.5 stabiliva che i cittadini, dal basso, iniziassero a dipingere le biciclette di bianco ed a lasciarle a disposizione degli altri. 30 anni fa Amsterdam era nelle stesse condizioni delle nostre città adesso.

Oggi è la città al mondo con la maggiore estensione di piste ciclabili. Invitiamo i compagni a creare nelle realtà autogestite che ne abbiano la possibilità delle riserve di biciclette bianche (o rosse, o a pois, basta mettersi d'accordo per creare un simbolo unico e riconoscibile) da lasciare a disposizione di chiunque. I laboratori potrebbero insegnare la riparazione e la manutenzione delle biciclette abbandonate.

E' comprensibile la diffidenza nei confronti di un progetto come questo.

Probabilmente molte biciclette andrebbero perse. Ma se anche tutte scomparissero (se una bicicletta bianca viene legata impropriamente è assolutamente legittimo far saltare il catenaccio, no?) la cultura del trasporto alternativo i sarebbe comunque diffusa orizzontalmente, e le conoscenze necessarie per riprodurlo sarebbero a disposizione di tutti.

In alternativa alla bicicletta bianca libera, si potrebbero trovare delle chiusure le cui chiavi sono a disposizione di una moltitudine di persone; un noleggiato aggratiss.

Per favore rigirate questo messaggio, affiggetelo nelle bacheche e leggetelo durante le riunioni.

Grazie

Manifesto per il superamento dell'era dell'automobile a cura di Franszisko

L'aria delle nostre metropoli è ormai irrespirabile: basta andare in campagna un paio di giorni e poi tornare in città per sentire la puzza. Una coltre di smog copre incessantemente i centri abitati. Se si osserva l'orizzonte in una giornata serena si nota nella parte bassa del cielo una perenne foschia grigia che permane anche nelle giornate più ventose: e la cappa di gas di scarico prodotta dalla combustione dei derivati del petrolio che circonda tutta la Terra, tanto che gli ultimi astronauti hanno riferito di un pianeta dall'aspetto grigio. Insieme all'industria pesante le automobili sono le maggiori responsabili del disastro. Quando anche paesi come l'India e la Cina (2 miliardi e passa di abitanti) avranno raggiunto l'obiettivo di un'automobile a famiglia, i prezzi delle maschere anti-gas schizzeranno in alto.

Sono passati circa 100 anni da quando furono aperte le prime fabbriche di automobili. E' stato un grave errore al quale bisogna al più presto rimediare. Un modello di sviluppo basato sul consumo indiscriminato delle risorse naturali (e, va da sé, sullo sfruttamento di uomini donne e bambini), rischia di portare in tempi brevi alla distruzione del nostro habitat e quindi alla scomparsa dello stesso genere umano. Catastrofismo?

No, una prospettiva realistica!

L'automobile è il simbolo forte del modello di sviluppo capitalista, su di essa si sono costruite intere economie nazionali. E' giunto il momento di gridare chiaro e forte che c'è bisogno di una inversione di tendenza.

Dobbiamo proclamare l'uscita immediata dall'era dell'automobile, cominciando da subito a prospettare una società capace di recuperare un rapporto organico e armonico tra la Madre Terra e gli esseri umani.

Ecco di seguito alcune considerazioni utili a sfatare il nefasto mito dell'automobile:

Ogni automobile consuma la stessa quantità di ossigeno prodotta da un bosco della superficie di un ettaro (10 mila metri quadrati). Quindi oltre a bruciare idrocarburi e altre sostanze altamente nocive inquinando l'aria, il motore a scoppio consuma anche enormi quantità di ossigeno: come sappiamo infatti nel carburatore si miscelano benzina e aria.

Contro l'automobile per il diritto alla mobilità. L'automobile viene presentata dalla pubblicità, espressione dell'ideologia dominante, come simbolo di libertà. Attraverso di essa ogni persona è libera di spostarsi a proprio piacimento velocemente e senza le noie del trasporto pubblico (orari, percorsi obbligati, scomodità, ecc.). In realtà nelle grandi città la velocità di spostamento nelle ore di punta è di poco superiore a quella del pedone. Oltretutto corsie preferenziali, sensi unici, zone pedonali, lavori in corso limitano la scelta degli itinerari.

Senza l'automobile per consumare meno. Se ogni automobilista somma le cifre che spende ogni anno per il carburante, le riparazioni meccaniche, le multe, bollo e assicurazione, pulizia e manutenzione ordinaria, arriverà a cifre sbalorditive, consistenti in una percentuale importante del proprio reddito.

Basta con l'automobile killer. L'automobile è la principale causa di morte nella fascia di età dai 18 ai 25 anni. Ogni anno nella sola Europa muoiono decine di migliaia di persone mentre è enorme la cifra delle persone che rimangono gravemente ferite, tante di esse con danni permanenti anche gravi. Fattori che per un pedone o un passeggero di treno non avrebbero conseguenze, hanno per il passeggero d'auto effetti letali: una lieve sbronza, una distrazione, la strada viscosa per la pioggia, un po' di sonnolenza. La scarsa qualità e affidabilità delle automobili, i materiali scadenti usati per costruirle, l'eccessiva potenza dei motori in rapporto alla tenuta di strada e controllabilità del mezzo, sono altri fattori importanti nel determinare l'effetto crash.

Non sono ancora stati studiati a fondo gli effetti sulla salute dell'inquinamento acustico. se ne sa però già abbastanza per affermare che è causa di gravi disturbi fisici e psichici. Il rombo incessante che accompagna la nostra vita in città non è solo rumore, e un attacco alle nostre condizioni di vita.

Il nostro tempo è troppo prezioso per sprecarlo al volante di un'automobile. Un automobilista medio passa anni della propria vita al volante di un'auto in mezzo al traffico, di solito da solo, in tensione per lo stress inevitabile, in allerta nei confronti degli altri automobilisti. Ai danni all'equilibrio psichico per l'innaturale superlavoro al quale viene sottoposto il sistema nervoso, si sommano i danni fisici agli occhi, all'udito, alla colonna vertebrale, ai tendini e alle articolazioni di ginocchia, gomiti e caviglie. L'automobile, fattore di guerra. Durante la guerra del Golfo molti occidentali, intervistati dai media, dichiararono di essere favorevoli alla guerra poiché temevano che non avrebbero avuto più a disposizione la benzina quotidiana per la propria automobile. Si fanno guerre sanguinose per controllare le zone di produzione del petrolio al fine di perpetuare un modello di sviluppo industriale che genera a sua volta disastri ambientali e nuove guerre.



Bicicletta l'autotutto  
da: "Ai confini della realtà" n.8 maggio 1999

Viaggiando in auto mi sono reso conto che: dove voglio ci posso arrivare con altri mezzi, il problema sta nel ripartire diversamente il mio tempo -usando l'auto si moltiplicano le mie necessità economiche se non altro per la benzina. Usando l'auto vengo costretto a seguire le regole stradali con i loro mille stop, semafori, sensi unici, imbottigliamenti di traffico perenne etc. che riducono enormemente il tempo guadagnato con l'utilizzo di un motore veloce. Oltre ad innervosire chi in bicicletta ha imparato a fregarsene delle regole stradali. Viaggiando in auto divento complice di troppe cose che mi fanno ribrezzo come gas, traffico, asfalto, industria automobilistica e petrolifera, pericolosità per pedoni, ciclisti e animali. L'arroganza dei viaggiatori in auto distrugge il paesaggio dove egli si arreca, abbisognando di sempre più strade, sempre più grandi e veloci, che portano le case sempre più lontane in luoghi dove si ha sempre più bisogno dell'auto. Ogni strada nuova, dieci nuove case mille nuovi abitanti, dieci nuove strade da costruire in un circolo vizioso senza fine. Viaggiare in auto rende poltrivi più di ogni altra cosa. Ci fa diventare inconsciamente sempre più dipendenti dal "progresso", rende necessario praticare lo sport (vissuto come scuola o lavoro) per evitare al corpo di diventare un purulento ammasso di grasso.

SIN DA QUANDO MI E' VENUTO IN MENTE CHE AVREI POTUTO SCRIVERE QUALCOSA SUL RIPARARE LE BICICLETTE, HO PENSATO CHE L'UNICA COSA VERAMENTE INTELLIGENTE DA SCRIVERE E': "PRENDETE UNA BICI E SMONTATELA. AVETE CAPITO IL FUNZIONAMENTO DI UNA BICI. ORA RIMONTATELA. SAPETE RIPARARE UNA BICI, ED IN EFFETTI SONO ANCORA DI QUEST'IDEA. LA BICICLETTA HA UN FUNZIONAMENTO SEMPLICISSIMO, TUTTI POSSONO IMPARARE A RIPARARLA SENZA GROSSI SBATTIMENTI, ANCHE SENZA L'AIUTO DI NESSUNO. I PEZZI DI RICAMBIO SONO PER LA MAGGIOR PARTE UNIVERSALI, CIOÈ VANNO BENE A TUTTE LE BICI, E SI POSSONO TROVARE FACILMENTE SMONTANDO BICI SCASSATE, I KIT DI RIPARAZIONE GOMME COSTANO 5 MILA, SE LI COMPRATE, PER IL RESTO NON VI SERVIRANNO MAI SOLDI NE BUROCRAZIA PER USARE/MANTENERE DELLE BICICLETTE, CIO' CHE PIÙ DOVRETE FARE E RIPARARE GOMME BUCHE. PER FAR QUESTO BASTANO CINQUE MINUTI E VI POTETE PORTARE SEMPRE APPRESSO IL NECESSARIO. SERVONO: UNA CHIAVE PER SMONTARE LA RUOTA, DUE LEVETTE PER TOGLIERE IL COPERTONE DALLA RUOTA, UNA POMPA, ED IL RESTO LO TROVATE NEL "KIT RIPARAZIONE GOMME" CIOÈ DELLE TOPPE, DEL MASTICE, DELLA CARTA VETRATA.

SMONTATE LA RUOTA, SFILATE IL COPERTONE DA UN LATO E TOGLIETE LA CAMERA D'ARIA DALLA RUOTA. PER INDIVIDUARE IL FORO, GONFIATE LA CAMERA D'ARIA E ACCOSTATELA ALL'ORECCHIO OPPURE IMMERGETELA IN ACQUA. RICORDATEVI BENE DOV'E' IL FORO, E PASSATEGLI BENE LA CARTA VETRATA INTORNO, ABBASTANZA CHE LA TOPPA POGGI TUTTA SULLA PARTE IRRUVIDITA. METTETE IL MASTICE SUL FORO E POI SCHIACCIATEGLI SOPRA LA TOPPA, IN MODO CHE IL MASTICE INCOLLI BENE TUTTA LA TOPPA, SPECIALMENTE I BORDI. LASCIATELA RIPOSARE DUE O TRE MINUTI, CONTROLLATE CHE SIA BEN INCOLLATA, E RIMONTATE IL TUTTO (CON UN PO' DI FORZA ANCHE I COPERTONI PIÙ OSTINATI RIENTRANO NELLA RUOTA). QUANDO AVETE RIMONTATO LA RUOTA, CONTROLLATE CHE SIA BEN DRITTA (BASTA SPOSTARE UN SOLO DEI BULLONI CHE LA CHIUDONO ALLA FORCELLA) E CHE STA STRETTA BENE ALLA FORCELLA.

SE I RAGGI DELLA RUOTA SONO STORTI, ALLA LORO BASE POSSONO ESSERE STRETTI CON UNA CHIAVE PICCOLISSIMA, MA PER SISTEMARNE UNO DOVRETE SISTEMARLI TUTTI, FATELO SOLO QUANDO LA RUOTA E' COSÌ STORTA CHE TOCCA I TUBI. PER REGOLARE I FRENI BASTA TIRARE PIÙ O MENO IL CAVO CHE AZIONA IL MECCANISMO, LIBERANDOLO CON UNA CHIAVE E TIRANDOLO CON UNA PINZA L'ESTREMITÀ.

La bicicletta non ha bisogno di particolari nozioni o abilità, ne per l'uso me per il mantenimento. La bicicletta ed un umano sono totalmente sufficienti a se stessi, in culo alle regole della strada (semafori, traffico, sensi vietati, multe...) a quelle dell'economia (soldi, multinazionali, meccanici, benzinai, biglietti, controllori...) a quelle dello stato (proprietà, assicurazioni, patenti, targhe, tasse...), a quelle del ciclismo (bicistratiga, ciclistastratigo, sport...), inculo a chi dice che in bicicletta non si può (sulla mia bici ho trasportato le cose più incredibili, sono sempre il più veloce in città, ho percorso distanze che neanche io pensavo possibili, l'ho usata nelle più avverse condizioni atmosferiche...)

Per le altre riparazioni, prima di rivolgervi a qualcuno, paragonate la bici rotta ad una aggiustata. Smontando il pezzo in questione, potrete capire sia qual è il problema sia come risolverlo. So che sembra stupido dire così, ma secondo me è la cosa migliore da fare.

Insomma un po' d'astuzia e la bici non è libertà, ma la bici è libera.



Contro l'autorità dell'automobilista "armato", in difesa dei diritti del pedone e del ciclista. E del diritto di tutti ad una reale libertà di spostamento.

Chi è abituata, e più raramente chi è abituato ad essere pedone, sa bene come sono preziosi lo spazio, il piccolo tragitto a piedi, il mezzo di trasporto pubblico.

Lo spazio ci permette di muovere il corpo donandoci sensazioni gioiose e di osservare l'ambiente, le forme più evidenti come i dettagli.

L'esercizio di guardare induce a vedere sempre di più viali, alberi, architetture, materiali, ampliano la nostra sensibilità e il mondo della nostra quotidianità; Il tragitto a piedi è un viaggio di sensazioni, si può godere o soffrire e fa molta differenza quando è quotidiano, pensate all'odore dell'erba se ci accompagna o alla costrizione delle lamiere delle automobili parcheggiate, al perenne combattimento con le automobili in movimento. Il confronto con gli altri in questo caso è anche la continua constatazione d'essere inermi, sottoposti all'autorità dell'automobilista armato, cediamo il passo al più forte, o ringraziamo la cortesia di chi fa una grazia.

È spontaneo, per chi è pedone, pensare di fare spostamenti più lunghi serviti dal mezzo pubblico. Questa è stata l'esperienza, la cultura, la pretesa delle popolazioni, senza dimenticare la bicicletta, che in epoca moderna ha integrato la carenza di mezzi o soddisfatto distanze accessibili. Ogni epoca e paese ha curato l'esistenza di spazi pubblici accoglienti e di filari di piante che ombreggiano le strade.

Con l'automobile tutto è cambiato, gli interessi sottesi alla produzione hanno fortemente agito per la privatizzazione del movimento, sottraendo spazi e ricchezza ambientale, sottraendo relazioni sociali in favore della privatezza.

Senza automobile ci si può spostare davvero poco, i mezzi pubblici che viaggiavano nelle campagne congiungendo le località si sono svuotati al punto di dover essere eliminati. Quelli che congiungono le città alle zone circostanti hanno subito la stessa sorte. Le condizioni di disagio e di lentezza di quelli ancora esistenti, che raddoppiano il percorso per raccogliere a zig-zag più passeggeri, fanno lavorare chi li utilizza soprattutto per mettere da parte il denaro necessario all'acquisto di un mezzo di locomozione proprio.

Si aspetta il mezzo pubblico davanti allo scorrere veloce di mezzi offensivi, soprattutto per le emissioni degli scarichi. A volte sembra di non poter più respirare: l'attesa lì, in mezzo alla strada diviene una vera tortura; ci si domanda come sia possibile dover subire tanto danno ad assuefarsi a questo dato di fatto. Esistono marciapiedi esposti al traffico su due lati, "salvagente" si chiamano, dando l'idea di quale nemico sia diventato lo spazio urbano, anche per gli automobilisti credo, in continua tensione.

La meta di ciascuno, solo questa è divenuta per il pedone e per chi guida la ragione di attraversare gli spazi pubblici, nella compressione progressiva della libertà di movimento. L'introduzione nell'ambiente di elementi aggressivi e mutilanti (si pensi come questo fenomeno stia ormai riempiendo anche il mare, dove il nuoto viene relegato alla riva), priva i corpi di esperienza percettiva degli elementi naturali e del riconoscimento degli altri come corpi, del territorio come spazio comunicativo e comune. Isolati si diventa aggressivi verso se stessi e verso gli altri, giustificato diviene superare ogni divieto, salire sui marciapiedi, scorrere con la motocicletta contro-mano, farsi sentire: il rumore più forte è la propria presenza.

Il conto tra costi e benefici si è smarrito con la pubblicità e la tecnologia avanzata che non badano alla ricaduta nociva dei prodotti perché non porta affari; da queste, è resa dipendente la grande massa della popolazione. La tecnologia, l'espansione della potenza del singolo, facendo leva sui desideri di onnipotenza che tutti a volte fantastichiamo. A partire dall'automobile e recentemente con i telefoni cellulari, si realizzano sogni di evasione dal luogo in cui siamo e di potenza negli spostamenti e nelle comunicazioni, da cui, come per ogni altra droga, è difficile recedere, anche quando si sapesse la gravità del danno alla salute che questi prodotti creano alla popolazione.

Cominciamo almeno a pretendere che l'attesa del mezzo pubblico sia situata in uno spazio non a contatto con le emissioni dirette degli scarichi dei motori (anche dei motorini).

Meglio sarebbe una via, un sistema di vie solo per i trasporti pubblici. Si è già realizzata in altre città una rete di strade ciclabili che mette al riparo il ciclista dagli investimenti, potremmo giocare con lo sport fino a tarda età. Forse un giorno, la certezza di un posto a sedere sui trasporti pubblici, per tempi resi più veloci dall'assenza di automobili sul loro percorso, potendo dire: "come fan tutti", ci farà ritrovare la comunità e la capacità di organizzare una reale libertà di spostamento.



Antonella Nappi

Antonella Nappi, ricercatrice di sociologia all'Università statale di Milano. Si interessa di problemi della famiglia, ambientali e dell'educazione. Un articolo su monitoraggio dell'inquinamento atmosferico, informazione dei cittadini e risanamento dell'aria a Milano si trova nel volume curato da Michele La Rosa Governo delle tecnologie, efficienza e creatività; il contributo dell'ergonomia, Monduzzi editore, Bologna 1997.

Ed anche l'elettroscooter. Due proposte per ripensare l'attuale impostazione della mobilità urbana.

L'equivoco più macroscopico che sta alla base dell'attuale modello di trasporto fondato quasi unicamente dell'attuale modello di trasporto sull'automobile privata non è quello senz'altro portatore di gravissime conseguenze, della sottovalutazione degli effetti dell'inquinamento, né tanto meno dall'atteggiamento fatalistico che considera i morti ammazzati sulle strade come "tragico tributo da pagare al progresso", quanto piuttosto la totale mancanza di considerazione, in quelli che sono i ragionamenti dei tecnocrati della pianificazione urbanistica e dei trasporti, di quel principio termodinamico comunemente noto come principio dell'entropia, che in soldoni si può riassumere nel concetto che qualsiasi processo di produzione di energia all'interno di un dato sistema comporta un aumento del livello di disordine all'interno di quel sistema, cioè un aumento dell'entropia; tutti i sistemi chiusi, che non hanno scambi con l'esterno, evolvono naturalmente verso il massimo livello di entropia possibile, nel quale non sono più possibili trasformazioni di materia in energia. La vita sulla terra ha potuto nascere e svilupparsi grazie all'entropia negativa ricevuta dal sole.

Da questo punto di vista la storia dell'umanità può essere vista come un utilizzo di queste riserve di entropia negativa per produrre energia sotto diverse forme, finalizzata ad un affrancamento degli individui da quello che lo stato di natura con tutti i vincoli che impone. Fino a che questa produzione di energia, con il conseguente aumento di disordine che comporta, è stata controbilanciata dall'entropia negativa ricevuta dal sole, l'ecosistema mondiale è riuscito a mantenere il suo equilibrio: "il salto di qualità", se così si può chiamare, è avvenuto, quando, con la rivoluzione industriale, l'uomo ha scoperto di produrre energia in enormi quantità a costi molto bassi. Probabilmente da quel momento in poi il salto tra entropia negativa e positiva, cioè tra energia ricevuta dal sole e quella spesa dalle diverse attività umane, si è spostato decisamente portandoci irreversibilmente sulla strada del costante aumento del disordine: ne sono prove evidenti gli stravolgimenti climatici e sociali dovuti all'effetto serra, all'agricoltura intensiva e a tutte quelle attività umane che sono principalmente labour-saving ed energy-spending, tra le quali va annoverata anche lo spostarsi su di un'automobile invece che in bicicletta o a piedi.

In altre parole, il secondo principio della termodinamica (quello, appunto, dell'entropia), è il grande assente di tutta la rivoluzione industriale che in

nome del profitto (l'energia è sempre costata meno del lavoro) ha sempre trascurato l'applicazione di questo semplice concetto nato anche lui da quella rivoluzione scientifica di cui pretende di essere la trasposizione dal mondo delle idee a quello della vita di tutti i giorni. Ma i sempre maggiori costi, che in termini finanziari, che questo equivoco comporta non possono essere relegati per sempre nelle periferie e nei bassifondi del pianeta; le utilità marginali negative cominciano a farsi sentire anche nell'occidente parassita e industrializzato, sotto forma principalmente di disoccupazione, inquinamento e rifiuti: di fronte a questo a questo problema possiamo reagire cercando di nascondere le conseguenze più sgradevoli con interventi necessari ma comunque insufficienti (ad es. con gli ammortizzatori sociali, il motore ad acqua o con la raccolta differenziata dei rifiuti), oppure cercando di eliminarli alla radice (cioè ridiscutere il ruolo del lavoro, dell'auto e dei costumi).

L'auto privata, con il suo rapporto tra tara (la vettura) e peso netto (i passeggeri) che, nel migliore dei casi, è di 4 a 1, ma che più spesso è di 15 a 1, è, da questo punto di vista, una grossa produttrice di entropia fine a se stessa, dato che quello che interessa spostare è il quintale scarso di carne che ci siede dentro e non la tonnellata e passa di lamiera e plastica che la costituisce. Se si aggiunge a ciò il fatto che con l'automobile le distanze nelle nostre città si dilatano per la necessità di creare circonvallazioni, sensi vietati, rondò e per il fatto un modello di trasporto basato sull'auto favorisce le grosse concentrazioni di capitale, quindi l'eliminazione della piccola distribuzione (che serve principalmente che serve il proprio quartiere o paese) a fronte dei grandi centri commerciali, che non avrebbero ragione di esistere se non riuscissero ad avere un bacino di utenza <a misura di auto>, si può notare come l'auto sia entropicamente svantaggiosa anche per le trasformazioni che induce nella struttura delle nostre città.

E' quindi fondamentalmente per questi motivi che qualsiasi tentativo di rendere l'automobile ambientalmente compatibile è destinato a fallire, nonostante tutte le pretese dell'industria automobilistica in questo senso: se si pretende infatti di mantenere inalterata la concezione alla base della motorizzazione di massa cambiando unicamente il tipo di motore (elettrico o ad acqua), ciò andrà a risolvere solo i problemi dovuti all'inquinamento delle città, senza affrontare quelli legati al saccheggio

ambientale di foreste, fiumi, mari, fonti energetiche non rinnovabili, che altro non sono che riserve di entropia negativa accumulate sul nostro pianeta dalla sua nascita ai giorni nostri, e che spesso soddisfano bisogni molto più di base che non quello di fare Torino-Milano in 30' da Casello a Casello: pensiamo ai siringeros dell'Amazzonia, rasa al suolo per produrre carbone per gli altoforni delle case automobilistiche; oppure a quello che potrà succedere se il motore ad acqua troverà la diffusione che molti oggi auspicano, senza tener presente che le alterazioni introdotte già oggi nel ciclo dell'acqua da numerosi fattori legati alla concezione rapinosa dell'economia capitalista non faranno altro che aumentare in misura ignota ma sicuramente tutt'altro che marginale: da questi esempi si vede come l'aumento dell'entropia del pianeta vada di pari passo con "l'aumento dell'entropia sociale."

La vera alternativa allora è quella di cercare di favorire la diffusione di mezzi di trasporto che comportino aumenti di entropia strettamente necessari e che possibilmente vengano compensati dall'entropia negativa del sole: per fare ciò è necessario prima di tutto ridurre o ribaltare il rapporto massa del mezzo/massa del carico: in città ciò è ampiamente possibile, almeno a livello tecnico, senza richiedere particolari sacrifici a nessuno, se non quello di rivedere, per ridurlo, lo spazio mentale che riserviamo alla rappresentazione dell'automobile, per aumentare quello destinato alle sue alternative: una di queste è l'elettrobici, una macchina semplicissima costituita da una bicicletta fornita di motore e batteria elettrica: il suo peso si aggira tra i venticinque e i trenta chili, per cui il rapporto tra tara e peso netto è di 1:2 o di 1:3, quindi direttamente ribaltato rispetto al 15:1 dell'automobile: ha una potenza di circa 250 Watt (meno del vostro lampadario), mentre la potenza di qualsiasi utilitaria parte dai 40 kWatt; il motore si aziona solo se pedalate e vi "aiuta" fino ad una velocità di 24 Km/h, superata la quale deve spegnersi per rispettare gli obblighi imposti dalla legge italiana; e se vi sembra poco, pensate alle velocità medie che tenete quando vi recate al lavoro con la vostra auto, oltre a tutte le giravolte e zig zag a cui siete costretti per penetrare la vostra città, costruita probabilmente a misura d'uomo e non di auto. Certo, ci si può bagnare, ma se avete l'accortezza di portarvi appresso una mantellina impermeabile questo inconveniente può venire ampiamente ridotto, e intanto dovrete fare pressioni per convincere la vostra amministrazione a coprire la pista ciclabile (oltre che a costruirla...); e comunque il rischio di polmonite è senz'altro preferibile al rischio di cancro al polmone, di leucemia o di incidenti stradali. Certo, un mezzo del genere è utilizzabile "solo" in città, ma se tenete conto che in città percorrete la velocità da tartaruga dalla metà di due terzi dei chilometri che fate in macchina, allora un pensiero potreste farcelo, anche se il prezzo di questo mezzo (intorno ai due milioni di lire), vi potrà sembrare eccessivo non lo è: la metà o i due terzi della vostra automobile costano molto di più; una carica della batteria assorbe poco più della ricarica di un cellulare con un costo che sta sotto le 2 lire/km, contro le 150/200 della benzina, le batterie durano 1300-1500 ricariche (con un'autonomia per ricarica di circa 25 km fanno 30-40 mila km con 60 mila lire); gli ultimi tipi di motore non hanno nemmeno bisogno di manutenzione, essendo la trasmissione affidata ad un magnete che elimina qualsiasi problema di attrito; e l'elettrobici non richiede spese di bollo e assicurazione. Ultima cosa: non sono ancora disponibili modelli per bambino, ma l'uso di questo mezzo è consentito a tutti quelli che sappiano far funzionare una bicicletta normale, per cui permette una maggiore autonomia a tutti i membri della nostra società, dai 5 anni in su e in buona salute.

Se invece siete pigri e non vi va di fare fatica pedalando, al posto della bici elettrica potete utilizzare un elettroscooter, che presenta il vantaggio di una velocità leggermente maggiore (28 km/h), ma l'inconveniente di avere l'obbligo del casco, bollo e assicurazione; inoltre la legislazione italiana non prevede che allo scooter si possano agganciare quei trailer, tanto usati nei paesi del nord Europa, che attaccati a una bicicletta possono ospitare anche due piccoli passeggeri al coperto. Ovviamente la potenza assorbita da un elettroscooter (circa 500 Watt, meno del vostro phon) è superiore a quella di una bici elettrica, ma è sempre un'inezia se paragonata a quella di uno scooter tradizionale o di un'automobile. Il punto "debole" (debole per chi osserva da un punto di vista più in linea con gli interessi forti) di questo tipo di mezzi di trasporto è riassumibile fondamentalmente nella bassa velocità e nella possibilità di bagnarsi: abbiamo già visto che quest'ultimo inconveniente potrebbe venire efficacemente eliminato da politiche dei trasporti più favorevoli a un trasporto ecologicamente e socialmente sostenibile, mentre la bassa velocità in città è un limite solo in rapporto allo scooter tradizionale; ma se si considerano i pericoli che le elevate velocità comportano in città (che inducono gli "utenti deboli" della strada a comportamenti prudenti, quindi a perdite di tempo, come farsi accompagnare nei propri spostamenti da qualcuno automunito), l'inquinamento e lo spreco di risorse di cui comunque gli scooter tradizionali sono la causa, e infine i loro costi di gestione, il bilancio torna nettamente in favore dei veicoli elettrici.

La rivoluzione non russa, pedala.

Pedalando è meglio  
di GianPiero Spagnolo

Chi se ne va a piedi o in bicicletta si sente libero, non vincolato, può decidere quando, dove e come fermarsi. In auto, invece...

Pensiamo a quello che è stata, nelle menti dei pianificatori urbani, per esempio, l'asta definita da Via Dante, Castello Sforzesco con Foro Bonaparte, Parco Sempione e Corso Sempione, a Milano. Una vista scenografica e prospettica di fortissima valenza ambientale: il simbolo di una città bella (e che alla sua bellezza teneva molto) che si espande armoniosamente verso il suo hinterland, corredata di tutto quel che serve per viverci bene. Ampi spazi stradali, larghi marciapiedi, arredo e dotazioni urbane, verde a profusione, senso di grandiosità e di dilatazione dello spazio: in buona sostanza, una prospettiva cittadina di imponente respiro, di ampia vivibilità, di grande "comfort". Ed ora pensiamo a noi, ai nostri tempi attuali. Solo Via Dante, isola pedonale, ha recuperato una dimensione umana: gente sempre in movimento, fittissima frequentazione dei negozi, tavolini dei bar all'aperto, aperitivi presi in compagnia, chiacchiericcio diffuso ed udibile, attenzione alle esigenze del vicino, pali e lampade per l'illuminazione adatti al luogo, aria quasi respirabile, completa assenza di traffico.

Ma da Piazza Cairoli in poi - esclusa la sola zona "autoprotetta" del Castello Sforzesco - e fino a Piazza Firenze, il caos ambientale più totale. Caroselli di vetture, furgoni, furgoncini e motorette, taxi e pullman in sosta, aree verdi inghiottite dai veicoli parcheggiati ovunque, vetture arrampicate sui marciapiedi, sui passi carrai, sugli scivoli agli incroci, segnaletica stradale verticale ed orizzontale, cartelli pubblicitari, semafori, rumore, aria irrespirabile. E' questo lo sviluppo, il progresso, il presente, il futuro ed il futuribile? Queste considerazioni non sono ispirate dal "quanto erano belli i tempi andati". C'è, invece, molto rammarico per tutto quello che si sarebbe potuto fare e che, purtroppo, non è stato fatto o - per meglio dire - che è stato fatto molto male. Quando Milano, negli anni '50, ha pensato di dotarsi (per quanto già in ritardo) della metropolitana, ha fatto un corretto, coraggioso e doveroso passo avanti verso il futuro sostenibile.

Ma quando, negli anni '60, a metropolitana realizzata, ha deciso di eliminare il tram lungo il percorso della stessa, ha compiuto un errore irreparabile, che ha contribuito a portarci al disastro attuale. L'aver considerato che la metropolitana avrebbe permesso il "via libera" totale alle vetture private è il frutto di una cultura tecnica errata che ci ha consegnato dei progettisti capaci solo di vedere l'allargamento delle strade e il dare sempre più spazio alle macchine, man mano che il loro numero aumentava, come unica soluzione, senza prevedere i concetti di "saturazione" o di "compatibilità".

#### Recupero di spazi

Tornando all'esempio di Corso Sempione, l'Amministrazione comunale milanese ha commissionato (ed ha oggi a sue mani) il progetto esecutivo della ciclabilità da realizzare. Chissà se avrà mai il "coraggio" di concretizzarlo? Se così facesse, Milano ritroverebbe un maestoso viale alberato, contornato e delimitato da tanto verde, da spazi per giochi dei bambini e per normali relazioni sociali, realmente fruibili da parte di tutti gli utenti della strada: dai pedoni agli automobilisti, nel reciproco rispetto. Sì, perché l'inserimento della ciclabilità nelle nostre disastrose situazioni cittadine, permette di recuperare tutti quegli spazi che attualmente sono diventati un dominio - illegale e fuori da ogni norma - delle sole automobili. E questo si verifica ovunque, cioè anche, e soprattutto, quando gli interventi per favorire e mettere in sicurezza la ciclabilità vengono previsti nelle zone periferiche e più ignorate della città. Porre un freno all'invasione delle auto permette, infatti, il recupero di spazi, di ambienti, di situazioni locali: il tutto a favore di chi ha diritto di tornare a vivere il proprio territorio, e di viverlo bene. Attenzione, questo non vuol dire espellere, tout court, le auto dalla nostra vita e dalle nostre città. Significa, invece, ridare ad ognuno (dal pedone all'automobilista) il proprio ruolo, nel reciproco rispetto di regole, di spazi e di luoghi, recuperando quel concetto sociale di equità che permette di trovarsi liberi nel rispetto dell'altrui libertà. L'inserimento della ciclabilità, in sicurezza, nelle nostre città diventa uno strumento (un positivo "grimaldello") per la loro riqualificazione.

#### Auto e violenza

Se, camminando su un marciapiede, capita di urtarsi fra pedoni, chi ha urtato chiede scusa e riceve, in genere, contemporaneamente, le scuse dell'altro. La stessa cosa succede fra ciclisti: all'occasione ognuno cerca di scusarsi con l'altro ed è anche disponibile a porgere aiuto ed attenzione alla situazione di chi appare più debole. Non succede, purtroppo, la stessa cosa, nel caso in cui ad urtarsi siano due automobilis-

ti. Anzi, apriti cielo! Le liti sono all'ordine del giorno, quando non degenerano in situazioni più pesanti. La delimitazione della corsia stradale e l'abitacolo chiuso delle vetture rappresentano dei presupposti per lo scatenarsi della violenza. Psicologicamente è un fatto ammissibile e studiato. Mentre chi se ne va a piedi o in bicicletta, in generale, si sente libero, non vincolato, può stabilire e decidere quando, dove e come fermarsi, riesce a percepire tutto l'orizzonte ed i dettagli dello spazio che lo circonda, è più votato alla felicità ed al sorriso. Ma - triste realtà - chi va a piedi o in bicicletta, oggi, nelle nostre attuali città, grandi o piccole che siano, è triste, grigio e non ben disposto alla felicità: il suo orizzonte è limitato, la sua aria è cattiva da respirare, i suoi movimenti sono costretti, non si sente libero.

La saturazione degli spazi, gli inciampi in ogni luogo e la continua sensazione di pericolo, la tensione dovuta alla continua situazione di difesa o di allerta, l'impossibilità di spaziare nel campo visivo: sono assilli continui, a carico dei più "deboli" (rispetto ai "forti" motorizzati), provocati dalla saturazione totalizzante dei nostri spazi sociali e fisici da parte dello spropositato numero di automobili che assediano e presidiano la nostra realtà ambientale.

Mentre la pubblicità, sempre più massiccia nel settore automobilistico, ci fa apparire le auto nelle situazioni più improbabili ed irreali: al polo piuttosto che nei deserti, lungo percorsi in isole o in campagne disabitate, su arenili sconfinati o in strade frequentate da sole specie animali. Si vuole convincere noi, costretti nei nostri angusti ed assediati spazi, che la vettura ci porta nella piena libertà, quando è la stessa che ci sta negando la nostra libertà personale. Perché mai, invece, non presentare un nuovo modello di macchina nelle condizioni reali, intruppata in lunghe code ai semafori o lungo le autostrade? Perché mai non evidenziare le statistiche, reali, delle vittime (in quanto morti o scampati, ma con gravi conseguenze fisiche) degli incidenti stradali? Perché mai non evidenziare i guai reali, concreti e rischiosissimi verso cui va la nostra salute, a livello mondiale?

#### Il cinguettio degli uccellini

Non si tratta, in realtà, di demonizzare l'automobile: basterebbe collocarla nel suo effettivo ruolo di mezzo di spostamento (solo e quando serve), di mezzo di aiuto ai nostri trasporti (solo e quando è necessario), di mezzo per frequentare località piacevoli (solo nei dovuti modi). Ma nulla di più. Tutti i richiami alla velocità, alla potenza, al rischio, all'esagerazione, sono contro lo spirito dell'essere umano sociale.

Andiamo in bici, andiamo a piedi, usiamo i mezzi pubblici, ma limitiamoci nell'uso spropositato e sconsiderato della vettura: ormai non si tratta più di vedere tutto questo come rischio, ma di costatare come la realtà ci si è già rivolta contro. E non è proprio vero che, quando passa una macchina, gli uccellini continuano, beati, a cinguettare e se ne fuggono lontano solo quando un mazzo di chiavi viene gettato su un tavolo.

Ormai, poveri passerotti, si sono dovuti abituare anche loro, loro malgrado, al rumore dei motori, per sopravvivere.

Cominciamo a disabituarci noi, ed iniziamo o continuiamo a pedalare: oltretutto, fa anche bene, e molto, alla salute.

GianPiero Spagnolo

GianPiero Spagnolo, architetto libero professionista in Milano; coordinatore del Comitato Tecnico di CICLOBBY ONLUS; tecnico e progettista di ciclabilità; coordinatore del gruppo tecnico che ha recentemente (fra l'aprile del '97 e il novembre del '98) progettato di massima ed esecutivamente circa 22 km di ciclabilità in Milano come consulenza al PIM (Piano Intercomunale Milanese), su incarico del Comune di Milano; studioso della moderazione del traffico, delle reti ciclabili e della messa in sicurezza della ciclabilità in ambito urbano ed extraurbano.

#### Ciclobby

via Cesariano, 11  
20100 Milano  
telefono 023313664

Per chi fosse interessato a saperne di più sulla bici e sulla ciclabilità, segnaliamo due indirizzi cui chiedere informazioni con relativi siti internet da visitare:

Federazione Italiana Amici della Bicicletta ONLUS  
Segreteria: Viale Venezia 7  
30170 Mestre (VE)  
telefono e fax: 041-938092  
Sede Legale: Via Cesariano, 11  
20154 Milano



## Inquinamento e andare in bici

I dati di questa pagina si basano su messaggi in rete, alcuni dei quali prendono spunto da studi attuali, nonché, naturalmente, da esperienze personali.

1. L'esercizio sportivo ti aumenterà la durata della vita del tempo che hai impiegato nel farlo. Così se passi un'ora sulla tua bici hai aggiunto un'ora alla tua vita. (fonte "Health Club Television" infoblurt, Muscle and Fitness, Men's Health e Berkeley Wellness Encyclopedia).

2. Gli automobilisti, all'interno delle loro macchine sono sottoposti ad un inquinamento 18 volte maggiore rispetto a quello dell'ambiente, approssimativamente 90 metri dalla strada. Chi va in bici sceglie strade con poche automobili (solitamente si evitano strade ad alta percorrenza, alta velocità, alto inquinamento, alta pericolosità), e non rimane bloccato nell'abitacolo con gli inquinanti, inoltre aspira l'aria da una posizione notevolmente più alta che in una macchina.

3. Chi va in bici sostanzialmente respira metà degli inquinanti di una macchina (stimato "per respiro").

4. Nel tempo un/una ciclista respira molte più volte di un automobilista seduto al volante, fino ad usare il doppio di aria respirata. C'è da dire che gli atleti tendono ad essere molto sensibili ed infastiditi dall'aria sporca.

5. In generale (questo spesso non è vero nelle metropoli), chi va in bici ci mette di più di chi va in macchina, così chi va in bici è esposto all'inquinamento per un periodo di tempo più lungo.

Possiamo quindi dire che i vantaggi dell'andare in bicicletta dipendono dalla somma di diversi fattori:

1. Faresti esercizio comunque? Non utilizzando la bici, per fare lo stesso dovresti andare in macchina fino in palestra per pedalare su una cyclette in un'aria relativamente pulita, o fare un esercizio equivalente (probabilmente non lo faresti quasi mai).

2. Quanto pedali forte? Più spingi e più aria - e inquinanti - respiri. Ma con l'allenamento ovviamente la situazione tende a migliorare molto e il tuo pedalare spesso equivale al camminare di una persona sedentaria (o poco più).

3. Quanto è lungo - come tempi - il tuo percorso in auto rispetto a quello in bicicletta? Se ci metti molto di più in bici che in macchina sarai maggiormente esposto/a agli inquinanti. [Notoriamente se devi percorrere le vie di una grande città intasata dal traffico spesso ci metti di meno in bicicletta anche per distanze piuttosto lunghe (10 - 15Km.) senza contare i tempi necessari al parcheggio dell'automobile (!!!)]

4. Che tipo di macchina? È fuori discussione che una "cabriolet" intrappola meno inquinanti di una normale berlina.

Quello che sembra emergere è che i benefici prodotti dall'esercizio compensano abbondantemente i danni dell'inquinamento. Comunque se il tuo interesse principale è l'aspetto fisico (sportivo) andare in giro in bici non sarà il tuo interesse principale (ma vedi anche quello che c'è scritto poi).

Chiaramente se vai in macchina contribuisce ad inquinare e alla sporcizia che tutti gli altri si devono respirare... ma stavamo facendo un'analisi basata sul "proprio interesse personale", quindi tralasciamo questo determinante aspetto.

Bene alla fine cosa significa questo per me (anche economicamente)? Per andare a lavorare devo fare un percorso di circa 15 km all'interno di una grande città. Ho provato con varie combinazioni ed ho ottenuto questi risultati (naturalmente prendendo i tempi alle ore che mi necessitavano, le tipiche ore di punta):

- in bicicletta 45 minuti -

impressioni: andando in bici ci si diverte e ci si può guardare intorno e fare strade proibite a tutti, si può anche passare per i parchi.

spese: con una mountain bike da 500.000 lire e le ruote grasse, da cross; con le ruote da città anche fino a 8/10 minuti in meno - su questa bici in due anni ho speso meno di 30.000 lire in pezzi di ricambio e parti usurate sostituite

- in moto 25 minuti -

impressioni: in moto ci si diverte, può essere un po' pericoloso per l'alta velocità anche in parti con notevole traffico, è richiesta una concentrazione notevole (non ti puoi girare a guardare qualcosa che sei già addosso a qualcuno) spese: con una moto da enduro 600 cc. pagata usata quasi 5 milioni, in tre anni ci ho speso più di due milioni e mezzo in parti di ricambio usurate, danni per cadute e guasti meccanici + 850.000 lire l'anno di assicurazione e 80.000 di bollo e 1 litro di benzina per 12 km circa.

- in auto 50 minuti/1 ora\* -

\* parcheggio escluso e se non rimani intrappolato in qualche imprevisto impressioni: in auto, soprattutto se avete utilizzato la moto o la bici, il viaggio è insopportabile, fare tutte le file, vedere i semafori scattare ripetutamente e voi fisicamente impossibilitati a passare, imprigionati nella scatola e piuttosto frustrante, quando poi il ciclista/motociclista deve passare mezz'ora per trovare un parcheggio, egli, che è abituato a parcheggiare davanti dove deve recarsi, può anche essere colto da attacchi di panico :) al contrario ho notato diversi automobilisti girare per lungo tempo impassibili alla ricerca del parcheggio [deve essere una specie di Zen] la stragrande maggioranza invece è anche disposta ad uccidere per un parcheggio.

spese: con una utilitaria usata pagata tre milioni, in tre anni ci abbiamo speso circa due milioni di pezzi di ricambio parti usurate e pezzi di carrozzeria riparati + 1.200.000 lire l'anno di assicurazione e un centinaio di mila lire di bollo e 1 litro di benzina ogni 10 km. circa, forse meno

- con i mezzi pubblici 1 ora e 10 - 1 ora e mezza -

impressioni: molto dipende dall'orario e dalla stagione, mentre in estate metropolitane e autobus sono infuocati, d'inverno sono luoghi abbastanza caldi dove poter viaggiare per un po' di tempo magari con una buona lettura, se la folla non è enorme (specie se piove e la bici è meglio che stia a casa). Il limite sta nell'uscire da percorsi consolidati, ossia improvvisare una deviazione per andare in un posto diverso può portare via molto tempo. Il vantaggio è che non si deve guidare quindi ci si può distrarre, e con biglietto, guinzaglio e museruola si possono portare anche i cani.

spese: il mezzo pubblico è di sicuro il mezzo più conveniente, soprattutto se si fanno gli abbonamenti (meno di 400.000 lire l'anno).



Se il traffico fosse flessibile?  
Guido Viale

il manifesto  
01 febbraio 2002

L'automobile - come strumento di mobilità, e non come status symbol, feticcio o ricettacolo di morbosità - è un sistema e non una "cosa". Fanno parte dell'automobile come sistema sia il combustibile (carburante; e la filiera della relativa produzione) che il comburente (ossigeno succhiato dall'aria) e i residui della combustione emessi in atmosfera (CO<sub>2</sub>, e inquinanti, comprese le polveri sottili - Pm10 - che oggi stressano i nostri amministratori: non perché si preoccupano della nostra salute, ma perché l'ormai dubbia permanenza dell'Italia in Europa è legata non solo all'euro e ai parametri di Maastricht, ma anche al rispetto di alcune elementari norme igieniche, finalizzate a non trasformare i centri abitati in camere a gas.

Sono norme che non riguardano solo il Pm10, ma anche sostanze come benzene e ozono: con limiti che, quando verranno adottati e rispettati, porteranno i giorni di blocco più o meno totale del traffico nella maggior parte delle città italiane a più di cento all'anno.

Ma per far funzionare l'automobile non bastano aria, combustibile e inquinanti: ci vogliono anche strade, viadotti, gallerie e aree per la sosta, cioè spazio: molto spazio; tanto che il 60% della superficie di una città è ormai riservata non all'uomo ma all'auto. Lo spazio è un bene sempre più prezioso perché il traffico lo rende sempre più scarso. Lunedì 21.1. la Stampa (il giornale della Fiat) ha pubblicato la ricetta di un tal Cox, un famoso (???) urbanista, per combattere l'inquinamento da traffico: più strade, più autostrade urbane dove poter correre, più urban sprawl, cioè dispersione dell'abitato. Diluite le abitazioni e le funzioni urbane sul territorio e vedrete che si diluirà anche l'inquinamento. Bella idea.

Sembrava di sentire il ministro Lunardi!

Questa "ricetta", che è all'origine della maggiore catastrofe, non solo urbanistica ma soprattutto sociale, culturale e razziale (le villette sono strumento fondamentale di discriminazione e isolamento) negli Stati Uniti, oggi viene giustamente contrastata non solo da quasi tutti gli urbanisti, ma soprattutto da molti abitanti dei suburbi, che hanno capito a loro spese i vantaggi di un abitato denso rispetto all'isolamento umano e sociale a cui li condanna l'urbanistica delle villette e delle case a schiera.

Troppe le false soluzioni provate ora a immaginare la trasposizione di questa ricetta in Italia, dove la densità di veicoli per abitante è più elevata che negli Usa, ma dove la superficie del paese è 30 volte inferiore. E dove solo un quarto della superficie dell'Italia, paese collinare e montuoso, è "abitabile" dall'automobile; con un rapporto di oltre 400 automobili per km quadrato; due volte la densità del paese calcolata in esseri umani. Di fatto l'inquinamento da traffico peggiore - perché più nocivo, sia per il corpo (stress e immobilità forzata) che per l'anima o la psiche (irritabilità, aggressività, isolamento e conseguente idiotismo) - è più pericoloso (se lo misurasse; o se l'Unione Europea fissasse anche qui dei parametri da non superare) è costituito non dalle polveri sottili, ma dalla congestione: urbana ed extraurbana: basta pensare a un'autostrada, o a un posto di villeggiatura al mare o ai monti. Per questo sono false soluzioni, non meno delle targhe alterne o degli inviti a non prendere l'auto per comperare le sigarette, sia la ricetta di Rubbia, cioè il motore a idrogeno (ben venga, naturalmente; ma l'energia primaria ce la daranno il petrolio e il carbone, o magari il nucleare; oppure nel frattempo Lunardi e Marzano avranno installato abbastanza pannelli solari da alimentare 30 milioni e passa di veicoli?), sia la ricetta di Agnelli, cioè una nuova rottamazione di auto vecchie a spese della collettività, a pochi anni da quella - disastrosa - a suo tempo promossa da un ministro ambientalista di centro-sinistra.

Perché, più l'auto è nuova, e su di essa si è investito, magari svenandosi, come è accaduto alcuni anni fa, e come potrebbe accadere tra qualche anno, quando compariranno le prime auto a idrogeno, e più il cittadino-automobilista è restio ad abbandonarla per il mezzo pubblico: anche quando e se la cosa fosse fattibile. La verità è che l'auto privata, come soluzione di mobilità urbana e extraurbana, è una tecnologia superata e condannata, che niente riuscirà a tenere in piedi; ma più ci sforziamo di rivitalizzarla, più acceleriamo la corsa verso la catastrofe: non solo ambientale, ma anche economica e soprattutto sociale.

La sirena della libertà di movimento

La "grande promessa" dell'automobile all'inizio e fino alla metà del secolo scorso, quando era un privilegio di pochi, si chiamava libertà; libertà di andare dove si vuole quando si vuole, senza tracciati e orari fissi, attese, coincidenze, e "promiscuità sociale" negli scompartimenti; e si chiamava comodità, cioè un percorso porta-a-porta in cui si parte e si arriva dove si vuole. Oggi basta uno sguardo al traffico per capire che non c'è peggiore nemico della nostra libertà dell'auto. E basta ricordare i nostri ultimi 10 spostamenti in auto, per appurare che di percorsi porta-a-porta non ne facciamo e non ne faremo mai più: nessuno riesce più a posteggiare sotto casa, né tanto meno sotto l'ufficio o vicino al posto verso cui è diretto.

In compenso, prima di posare l'auto da qualche parte, si deve girare a vuoto per parecchio tempo - mediamente da 10 a 20 minuti, ma anche più - moltiplicando così la congestione. Che fare? Non è vero che non c'è soluzione. E' vero invece che nessuno - governanti e governati - intende più assumersi la responsabilità di formularla e di perseguirla. Per questo la nostra società non è affatto dinamica e innovativa come appare nei discorsi ufficiali; ma è invece statica, conservatrice e paralizzata (pensate al traffico!).

Il conto della serva

Pochi "conti della serva" (quelli che i governanti non sanno fare, perché l'avvenire, come diceva anche Lenin, non è loro, ma delle cuoche).

Durante il blocco del traffico a Milano ho chiesto a un ispettore dell'Atm di quanto variava il tempo di percorrenza del 94 (un autobus che viaggia su corsia protetta) rispetto a un giorno normale. Risposta: 20 minuti invece di un'ora e più. Risultato: con le strade sgombre, lo stesso numero di autobus e di autisti - senza investire nemmeno un euro - potrebbero trasportare tre volte più passeggeri (oppure raddoppiare il carico, evitando di farli viaggiare come in un carro bestiame) e ridurre di tre volte i tempi di attesa. Dunque, il biglietto che noi paghiamo - un euro - e che non copre neppure l'80% del costo del viaggio, è in realtà una tassa che l'utente del servizio pubblico sborsa per permettere a chi va in automobile di occupare gratuitamente la strada (che è pubblica, e pagata da tutti). Non parliamo dei costi della metropolitana (anche 300 e più milioni di euro al km): altra tassa pagata per lasciare gli automobilisti "liberi" di occupare la superficie strada.

Si stima che a Milano ogni giorno "circoli" (per usare un eufemismo) circa

un milione di auto: metà di residenti, metà di passeggeri che vengono da fuori, con una media di 1,2 passeggeri per vettura. Tra gli abitanti di Milano, il trasporto privato assorbe circa la metà degli spostamenti (gli altri usano il trasporto pubblico); tra coloro che vengono da fuori, ben il 70%. La media degli spostamenti giornalieri pro-capite è 2,7. Dunque, ragionando a spanne - ma i dati disponibili, anche se non li conosco tutti, non lasciano molto spazio a calcoli più raffinati - abbiamo 3,2 milioni di spostamenti giornalieri in auto. Con un servizio di trasporto pubblico più efficiente, reso possibile da strade sgombre, gli utenti potrebbero raddoppiare (in realtà la metropolitana, che smaltisce larga parte di questo traffico, è ai limiti di carico); cautelativamente si può immaginare che si potrebbe riversare sul trasporto pubblico di linea un altro milione di spostamenti.

Resterebbe da soddisfare la domanda di poco più di 2 milioni di spostamenti giornalieri per quegli utenti che non vogliono o non possono utilizzare il servizio di linea. Con un servizio a chiamata di taxi collettivo o di taxi-bus - sono ormai disponibili tecnologie informatiche e telematiche che permettono di governare una flotta dal genere - lo stesso numero di spostamenti, questa volta effettivamente porta-a-porta, potrebbe essere svolto, calcolando un tasso di saturazione medio di tre passeggeri per vettura e una media di 50 utenti al giorno serviti per ogni mezzo (6 utenti, cioè due ricambi completi di equipaggi ogni ora), il traffico privato di Milano potrebbe essere smaltito con circa 40.000 taxi collettivi o taxi-bus. Verosimilmente meno, perché molti spostamenti casa-lavoro, casa-scuola, e molti servizi personalizzati presso ospedali, stazioni, aeroporti e altri poli di attrazione potrebbero essere svolti con livelli di saturazione e carichi molto maggiori; e anche con mezzi più capienti.

Il servizio porta-a-porta

Un ultimo calcolo a spanne. In Italia l'utilizzo dell'auto è di circa due ore al giorno (media tra chi la usa anche 3-4 e più ore e chi non la muove mai; ma la lascia comunque per strada, a ingombrare il suolo pubblico e a rallentare chi è in marcia). Di queste due ore medie, almeno 25-30 minuti sono impegnati a cercare un parcheggio (10 minuti per sposta-

mento). Il tempo di spostamento effettivo è dunque limitato a un'ora e mezza al giorno, con una velocità media, in città, tra i 9 (e anche meno) e i 16-18 km/ora, contro una velocità teorica, in mancanza di ingombri stradali (altre macchine posteggiate o in moto) di 30-40 km/ora (semafori inclusi). Che è esattamente la velocità - cioè da due a tre volte maggiore - che potrebbe essere tenuta da una flotta di 35-40.000 vetture di trasporto collettivo personalizzato.

E' vero che il taxi collettivo, per definizione, non seguirebbe percorsi lineari, perché è soggetto a continue deviazioni per andare a raccogliere o depositare gli utenti agli indirizzi richiesti. Ma il raddoppio della velocità, insieme all'eliminazione della ricerca del parcheggio, dimezzerebbe il tempo impegnato negli spostamenti.

Cinquanta passeggeri al giorno, a una tariffa media di 4 euro a viaggio produrrebbero un incasso per il conducente di 200 euro al giorno, più che sufficienti a coprire i costi di esercizio e a garantire un reddito di tutto rispetto. 4 euro a spostamento sono tanti! Certo, ma quanto costa mantenere un'auto? Un minimo di 4 e una media di 6-8mila euro (e anche più) all'anno, senza contare garage o parcheggio. Con due auto per famiglia (ma a Milano siamo sopra questa media), il costo annuale è di 8-12mila euro all'anno, pari a 22-33 euro al giorno.

Immaginando - in via cautelativa, che due terzi di questo costo sia destinato a trasferimenti urbani e l'altro terzo a quelli extraurbani (vacanze incluse), con questo budget ogni famiglia di tre persone potrebbe permettersi da 3,5 a 5 spostamenti al giorno in taxi!

Utilizzando, per altre necessità e per le gite "fuori porta" - ma non per i viaggi interurbani - il car-sharing.

#### Il "comma 22" delle strade

L'unico ostacolo che ci separa da questo obiettivo è il fatto che non si possono far correre i mezzi pubblici - bus o taxi collettivi - aumentando la loro capacità di carico e riducendo i tempi di attesa, se non si hanno le strade sgombre; e non si possono avere le strade sgombre se il trasporto collettivo non è in grado di soddisfare la domanda di mobilità liberata dal trasporto privato. Ma il trasporto pubblico flessibile - taxi-bus e taxi collettivo, insieme al car-sharing e, temporaneamente, al car-pooling - è proprio la chiave di volta per affrontare in modo graduale la transizione. E, in questo caso, ben vengano il motore a idrogeno e la rottamazione delle vecchie auto!

Altra obiezione: ma l'industria automobilistica, con il suo indotto, è ancora uno dei settori portanti dell'economia: non si possono mettere sul lastrico così tanti lavoratori.

Obiezione respinta: è come chiedere di continuare a fare guerre per sostenere l'occupazione nell'industria degli armamenti. E' vero che questo è di fatto quello che succede. Ma, per entrambi i settori, dobbiamo e possiamo individuare e rivendicare alternative più sensate e respirabili



Anarcociclismo:  
raccolta di miti e leggende sulle origini  
del movimento in movimento

Chi siamo, dove andiamo, cosa portiamo...  
(ovvero versione semi attendibile sulle origini del movimento in movimento)

Molti riterranno forse superfluo un contributo di questo tipo ma visto l'evolversi del movimento con la sua apertura verso "la rete delle reti" ed il conseguente aumento di contatti ho pensato di tramandare una delle versioni sulla nascita o meglio sull'apparizione dell'anarcociclismo in Italia.

Come ogni apparizione che si rispetti è avvolta da un alone di mistero quindi il mio racconto dei fatti si basa più sui "si dice" che su solide certezze non me ne vogliate e se tempo e voglia vi assistono rendete pubblica la vostra versione dei fatti.

Come ogni lieta novella che si rispetti andiamo ad iniziare con una frase retorica...

...tanto tempo fa...  
...ovvero circa tre o quattro orsono appariva in Italia uno strano logo con una bicicletta in fiamme riportante la scritta anarcocycle; gli sembrano essere un gruppo più o meno musicale della scena Hardcore inglese.

Le tracce di un movimento anarcociclico in quel periodo si ritrovano nella sterminata provincia italiana del centro nord dove sempre più spesso sulla banconote squalcite da mille lire compaiono "piccoli proclami" che si scagliano contro la s.i.a.e., il diritto d'autore e la società autocentrica. Le banconote scritte a mano con calligrafia minuta fanno subito proseliti nutrendosi della noia ed dell'insofferenza del vivere in provincia così in breve si intravedono sempre nuove calligrafie, seguite da timbri con bici stilizzate e brevi slogan...

Il timbro è la traccia che lega lo sviluppo dell'anarcociclismo al grande network dell'arte postale verrà così a crearsi un rete nella rete fatta di scambi di interventi scritti ed opere mail artistiche dove sempre più spesso appare la bici.

L'anarcociclismo si sviluppa a contatto con tutti gli altri stimoli del grande network postale, c'è anche chi dice che la bici in fiamme altro non sarebbe che una derivazione dall'ormai mitico ferro da stiro fiammeggiante creato dai neoisti questa ipotesi sembra avvalorare la chiusura di un ciclo.  
L'anarcociclismo sembra essere tornato inconsapevolmente alle sue origini.

Tuttavia il piccolo network è in continuo sviluppo ed evoluzione gli interventi teorici così come i sempre nuovi materiali vengono diffusi da un punto all'altro della penisola utilizzando più o meno consapevolmente una struttura modulare variabile ed illimitata con un alto livello di anonimato, simile a quella creata dal seminale progetto mail artistico Trax all'inizio degli anni ottanta ma questa è solo una delle felici coincidenze che legano l'anarcociclismo ad altri storici progetti artistici e non.

Il 1997 vede l'inizio di una vera e propria campagna divulgativa dell'esperienza anarcociclistica, infatti inizia la trascrizione di alcuni scritti e la loro diffusione ad "ampio" raggio sempre e comunque in ambito mail artistico. Si tratta della prima versione di quell'antologica che continuamente aggiornata e diffusa rappresenta la raccolta per definizione degli scritti anarcociclistici.

Grazie alla circolazione di questi materiali il giro anarcociclistico si va allargando in modo lento ma continuo, diventa buona norma scrivere i contributi a macchina, e questo permette non solo una migliore fruizione ma una ampia divulgazione, contemporaneamente appaiono i primi dischetti contenenti versioni dell'antologica. Il movimento si mette veramente in movimento assecondando la spinta ad andare oltre la produzione più o meno artistica per "incidere sul reale" tenendo comunque presente l'attitudine "giocosa" (definita più o meno correttamente dada) di ogni iniziativa che vede la partecipazione degli anarcociclisti. Azioni degne di nota sono quelle di ispirazione animalista che vedono la collaborazione con A.I.f. ma anche con Hard Greenpeace.

La definizione del 1998 come anno degli incontri incogrui per tutti i mail artisti da modo agli anarcociclisti non solo di incontrarsi tra loro ma

anche di sviluppare nuovi stimolanti contatti e collaborazioni vale la pena di ricordare quella con il Fronte Nazionale Liberazione Nani da Giardino ma anche quella con le Idee Multiple.

Fare una mappatura della zone dove agiscono gli anarcociclisti diventa sempre più difficile molte città del centro nord come: Torino, Milano, Firenze, Bologna, Ancona, Roma sono collegate tra loro ed agiscono alle volte sulla base di progetti comuni... più difficile verificare i contatti nei centri minori come: Novara, Pavia, Siena, Modena, La Spezia; tuttavia il network tenta di rimanere in contatto costante con tutte le realtà.

Nasce da questa difficoltà di comunicazione l'idea di un collegamento in rete e su questo argomento la discussione accende gli animi poche sono le tracce nelle varie antologiche ma il dibattito è serrato e si delinea in due posizioni opposte se da una parte se ne sente la necessità oramai fisiologica dall'altra lo si vede come un allontanamento dalla "tradizione" mail artistica ed una limitazione di quell'anonimato di cui ogni anarcociclista è strenuo difensore...

La congiuntura storica non era delle più felici i tragici fatti di Torino legati alla battaglia contro la t.a.v. facevano prevedere un nuovo autunno caldo e quindi divulgare e svelare a presenza di un movimento che si stava sempre di più caratterizzando attraverso piccole e grandi performance sempre sull'orlo della legalità sembra quantomeno fuori luogo, così durante l'estate in vari incontri ed iniziative serpeggiava una sottile paranoia che fortunatamente alla fine si è rilevata priva di consistenza.

Alla fine con un piccolo colpo di mano sono stati creati alcuni indirizzi in rete sui vari freemailer in modo da mantenere alto il livello di anonimato e sono al contempo state diffuse le parole di accesso questo ha creato delle bacheche virtuali accessibili a molti nel network ma scomode per uno scambio veloce di materiali così una volta superata l'originaria diffidenza verso una svolta telematica è iniziata anche una più ampia diffusione in rete dei materiali memorizzati nelle varie caselle con messaggi di invito a vari indirizzi raccolti in rete e la pubblicazione su varie mailing list di avvisi e "non manifesti". Giungiamo all'oggi quando l'elevata affluenza sulla casella e-mail del movimento [dadaciclo@autistici.org] ha reso necessarie altre forme di diffusione dei materiali come la recentissima mailing list [dadacclo@autistici.org]...

Homo Ludens, Banca della Ruota Infuocata - Sezione dei Boschi Centrali





1943 Svizzera Albert Hoffman scopre l' LSD e va a farsi un giro in bicicletta per Basilea scatenando complesse molteplicità di eventi e sinergie.

1962 Amsterdam Happening antiartistico: due squadre di ciclisti si producono in acrobazie, spogliandosi mentre pedalano e rimanendo nudi in sella continuano a pedalare sino a scontrarsi.

1965-1967 Olanda Il provotariato organizza un incredibile numero di performances contro il potere e, tra l'altro, sviluppa meravigliose tecniche di guerriglia surrealiste. Non IMMAGINAZIONE AL POTERE ma IMMAGINAZIONE CONTRO IL POTERE. Il loro simbolo è una bicicletta. Agosto 1965 Olanda Esce su Provo N°2 il Piano delle Bicchette Bianche, che propone nel pieno boom economico autocentrico di chiudere le città alle auto e di far acquistare al comune 20.000 bicchette l'anno "che apparterranno a tutti e nessuno".

19 Marzo 1966 Olanda Viene inaugurato il Piano delle Galline Bianche, che prevede, tra l'altro di trasformare i poliziotti in distributori di cosce di pollo arance, fiammiferi e preservativi che girano su bicchette bianche e portano le bicchette scassate dal ciclista. La polizia non gradisce.

26 Novembre 1966 Los Angeles Sul Los Angeles Free Press un articolo recita: bisogna bloccare gli incroci delle arterie più trafficate non per protestare contro la discriminazione ma per protestare contro gli incroci stessi; falangi di giovani che cantano in mezzo alle strade per l'unica cosa per cui potrebbero servire: ballarci".

Dicembre 1967 Roma Gruppi di Provos prendono a pomodorate il primo ministro inglese Wilson, il ministro sovietico Podgorni ed il vice presidente americano Humprey.

Maggio - Giugno 1967 Berlino Membri della Kommune N° 1 sviluppano teorie di urbanesimo ciclocentrico.

Maggio 1968 Parigi gruppi di studenti in bicicletta tengono in contatto le diverse zone della città poste sotto assedio.

26 Dicembre 1971 Copenaghen Viene occupato un quartiere. Scontri tra polizia e gruppi di ciclisti libertari.

Marzo 1977 Gorleben (Germania) Mobilitazione di massa contro lo stoccaggio di scorie radioattive. Colonne di ciclisti radicali compiono atti di sabotaggio.

14 Febbraio 1979 Montreal Evento cruciale per lo sviluppo del gruppo ISM, poi NEOISM, non ufficialmente anarcociclista ma in realtà promotore di numerose iniziative di sabotaggio antiartistico aventi per oggetto le bicchette. Si ritiene oggi che il simbolo neoista del ferro da stiro in fiamme si sia poi trasformato nella bicicletta in fiamme degli Anarco Cycles inglesi.

24-30 Marzo 1984 Venezia Incontro internazionale anarchico. Presenti orde nomadi di ciclisti insubordinati.

3 Maggio 1984 Baltimora Il performer neoista TENTATIVELY a CONVENIENCE viene arrestato dalla polizia mentre nella stazione centrale ha un rapporto sessuale con il telaio di una bicicletta vestito di piume di fagiano. Mentre lo portano via continua a urlare "I'm just an anarcocyclist let me kick yr ass around".

1984 Londra Azioni anarchiche come Stop the City vedono in primo piano gruppi di ciclisti libertari.

Primavera 1996 Italia Centrale Nelle provincie di Siena, Pistoia, Firenze, Grosseto, Perugia, Orvieto ed Ancona timbri anarcociclistici appaiono sulle banconote in circolazione.

28 Luglio 1996 Milano Appare la prima T.A.Z. anarcociclista. Si iniziano a sviluppare progetti sovversivi in tutta Italia e si inizia ad organizzare il network.

13 Luglio 1996 Autostrada M41 Il gruppo Reclaim the Streets occupa l'autostrada perforando il manto stradale piantando alberi. Presenti numerosi anarcociclisti.

Estate 1997 Londra Numerose azioni di Reclaim the Streets; anarcociclisti sempre in prima linea. Al Rave sulla M41 presenti in oltre 500.

Autunno 1997 Inverno 1998 Vengono prese di mira le facoltà universitarie di Roma e Siena. A Milano agguerrita lotta tra sevizi delle pulizie dell'ATM ed anarcociclisti, particolarmente aspra sulla linea metropolitana verde.

Parliamoci chiaro: l'Anarcociclismo non è la mia unica ragione di vita. sarebbe tetro ed inquietante se così fosse. Diciamo però che mi ci diverto parecchio, ed una fetta di cervello superstita ci si trastulla spesso e volentieri. Più di una volta, parlando in via del tutto incidentale dell'anarcociclo e naturalmente celando la mia posizione (mi piace anzi in discussioni di questo tipo fare l'avocado del diavolo), o anche solo riflettendo all'interno del cervello mio medesimo, mi sono ritrovato a chiedermi

"ma ha un senso tutto questo?"

Bé, dopo aver lungamente meditato (forse poi non così lungamente) sono giunto alla conclusione che c'è un motivo per cui sono capitato su questa palla incandescente con crosta fangosa, o meglio voglio che ci sia e quindi c'è. E' lapalissiano per qualunque osservatore che abbia voglia di guardare fuori dalla finestra che la razza umana è giunta ormai ad un salto evolutivo in sistema binario mente-corpo.

Se le modalità dell'esplorazione della prima si sono ampliate in modo massivo soprattutto dagli anni 60 in poi (almeno per quello che riguarda la storia moderna dei popoli occidentali), sia attraverso la sperimentazione di psicoattivi sia con la ramificazione della coscienza e dell'esperientività grazie ad internutz, la modificazione del secondo si va sempre più esercitando sui diversi piani (ad uopo convergenti) del transgenderismo e della bodymanipulation. E questo senza contare gli adattamenti che dovremo subire in seguito ad innumerevoli ed inevitabili catastrofi ambientali. Ma, insomma, entro un paio di centinaia di anni l'uomo sarà molto diverso da quello che è ora.

Il mio personalissimo obiettivo come Anarcociclista è quello di mantenermi in perenne tensione verso una Mutazione Possibile. Sperimentare nuove forme e modalità di pensiero, percezione, dialogo. Come anarcociclista, cioè anche come non tale, ovvero prima dopo durante ciò, al suo interno ed al suo esterno, cosa non difficile non trattandosi qui di una sostanza ma di un rapporto, sono interessato alla ricerca di Mutazioni Possibili dell'Esistente in chiave libertaria.

Divino Buthangas, Banca della Ruota Infuocata - Sezione Nord

**usiamo armi  
non convenzionali**



**no  
G8  
anarcociclismo**

## 1. movimento e teoria dei flussi

La vita, urbana e non, si svolge in grossa parte attraverso le strade. Per capirne facilmente l'importanza si calcoli, quanto tempo ogni giorno una persona comune impiega sulle strade (on the road [J. Kerouac]), senza contare quanti lavori hanno nelle strade il loro punto cardine. Oppure si immagini l'intero globo terrestre spogliato della sua terra, cancellando tutto ciò che non è strada, e si otterrà alla fine l'immagine di un fitto reticolo, paragonabile a quello costituito dai vasi sanguigni nel corpo animale (uguaglianza evidenziata dal fatto che in entrambi i casi si parla di CIRCOLAZIONE). La strada è l'unico mezzo comune su cui possono avvenire i grossi spostamenti (1), perciò è indice di movimento. Movimento viene inteso sia in senso stretto che in senso lato. Infatti il Movimento ha le sue manifestazioni nelle strade, o nelle piazze (che sono sempre da considerarsi elementi stradali). Così il manifestare, il protestare vengono spesso definiti come "scendere in piazza". Per di più, anche le insurrezioni cittadine avvengono sempre nelle strade. Il movimento, come è stato più volte dimostrato, è anti-identitario, poichè antistatico quindi generatore di indeterminazione. Studiandolo su una pianta della città, si possono vedere quali sono le zone che meglio lo favoriscono, e si noterà anche come il Potere cerchi di incanalarlo in direzioni diverse (con l'uso di sensi unici e obblighi direzionali), o addirittura di bloccarlo (zone a traffico limitato, targhe alterne). "L'avanzata del totalitarismo -come dice Virilio- è del tutto assimilabile allo sviluppo della presa statale sulla circolazione". Bisogna però fare attenzione a non confondere le zone ad alto movimento con quelle ad alto traffico. Il traffico, coi suoi ingorghi e i suoi imbottigliamenti, crea stasi. Poichè, secondo il principio d'inerzia, qualcosa in moto mantiene il suo stato a meno che non sia ostacolato da qualcos'altro, com'è possibile che corpi in un contemporaneo movimento si incastrino tra di loro in modo da non potersi più muovere? Non è forse questo contrario al loro fine (cioè quello di spostarsi)? Allora il traffico non può che essere un elemento indotto, e siccome, come ho detto prima, chi gode maggiormente della stasi e dell'ordine è il Potere, è sicuramente questo che fa sì che si formi. Dallo studio stradale del movimento, si capisce come gli spostamenti dei corpi formino dei veri e propri flussi. In tutte le città vi sono strade in cui a qualsiasi ora del giorno vi è spostamento (sia automobilistico che pedonale). Tali flussi, poichè indici di movimento, hanno un alto potenziale insurrezionale. Infatti, basta bloccare uno dei flussi e si avrà il Putiferio. La rabbia esplode negli occhi della gente incolonnata nel traffico. Qui sta, infatti, l'errore del Potere di tentare di mantenere la stasi. Bloccare uno dei flussi è come tentare di tenere ferma una tigre affamata (infatti durante le manifestazioni, dove il livello di rabbia è già alto di per sé, gli scontri con le FORZE DELL'ORDINE avvengono quasi sempre quando queste bloccano il corteo e gli impediscono di proseguire nel suo movimento). Se canalizzata, l'energia rabbiosa è in grado di sbranare il Potere. Su questo punto si può rilevare anche un errore del Movimento stesso, che con la manifestazione riesce a interrompere uno spostamento con un altro, al fine di creare del caos nella quotidianità urbana, ma non è poi in grado di convogliare l'energia emessa in questa operazione. Così i manifestanti subiscono essi stessi la rabbia generata, anzichè farla subire al Potere. Quindi ogni corteo che non sia in grado di coinvolgere e dirigere gli altri flussi di movimento, compie in realtà un'azione autolesionista.

## 2. Flussi e magnetismo

Si può anche analizzare lo spostamento stradale da un punto di vista geomagnetico. Infatti, così come una carica in moto dà origine ad un campo magnetico, un corpo di dimensioni maggiori che si sposti su uno spazio fisico terrestre crea geomagnetismo. Quindi il flusso spiegato nel primo paragrafo diventa un flusso geomagnetico. Vediamo, ora, alcuni aspetti di tali flussi correlati alle strade. Praticamente tutte le città sono fornite di strade circolari (viali, circonvallazioni, tangenziali). Lo spostamento lungo queste strade crea dei vortici centripeti, poichè i vettori accelerazione di corpi in moto circolare sono rivolti verso il centro. Così si ha una affluenza di energia nel punto centrale della città, dove, non a caso, si trovano spesso gli uffici municipali e gli organi regolatori. Inoltre, si può osservare che quasi tutti i tipi di strade circolari sono a due carreggiate con sensi di marcia opposti. Questo fenomeno di spostamenti circolari di verso opposto crea due tipi di vortici geomagnetici: uno centripeto e l'altro centrifugo. Cioè, mentre il primo fa affluire le energie direttamente verso le sedi del Potere, il secondo, essendo proiettato verso l'esterno, le protegge da eventuali pericoli (tale barriera fa sì che fenomeni come caduta di aerei, deragliamenti di treni, ecc.. non avvengano nel centro della città, ma, possibilmente, in periferia). Ciò testimonia l'attenta manovra adottata per mantenere sotto con-

trollo gli spostamenti, e cercare, inoltre, di ottenere da questi il massimo dei vantaggi, che, fra l'altro, sono anche di tipo economico. Infatti chi risiede all'interno del flusso rotatorio, è, come ho appena spiegato, maggiormente protetto, un po' come accadeva nelle città feudali. Qui si aveva una barriera protettiva di tipo statico (le Mura), ma bisogna considerare che i pericoli erano allora minori (forse l'aumentare dei pericoli per una città sono, addirittura, da collegarsi al progressivo disinteresse per i fenomeni di tipo geomagnetico, ma qui si rischia di entrare in argomenti, tipo lo sciamanismo, di cui non m'interessa trattare in questa sede). Di fatto si può notare che nelle città abbastanza vecchie, strade rotatorie si trovano proprio in corrispondenza delle antiche mura. Così la protezione diventa un lusso, poichè lo spazio all'interno di un cerchio è limitato, e i prezzi delle abitazioni nel centro della città sono molto alti rispetto alle zone (a rischio) di periferia. Gli acquirenti sono spesso disposti a spendere cifre astronomiche proprio per questo motivo, e non per altri. Infatti, le cosiddette "comodità" del centro sono del tutto vanificate, soprattutto per il fatto che sia i commerci che le sedi lavorative sono sempre più agglomerati in altre zone (centri commerciali, zone industriali). Naturalmente la "tendenza verso il centro" avviene, quasi sempre, a livello inconscio.

Infatti la protezione geomagnetica è un fenomeno che se uno non lo capisce (cioè lo assume consciamente), lo percepisce (cioè lo assume inconsciamente). La speculazione edilizia delle abitazioni nei centri storici è da considerarsi anche come una selezione della gente da proteggere.

Infatti il Potere, come al solito, ritiene SACRIFICABILE la parte di popolazione che non può permettersi di spendere quel tot (alto) di capitale per pagare l'affitto di un'appartamento in centro. Chi vive nei quartieri o nei borghi di periferia è considerata carne da macello.

## 3. Mezzi di trasporto pubblico ed interazione

Un cittadino è mediamente un utente abituale dei trasporti pubblici. Infatti, tenendo conto che in molte città i centri storici sono chiusi, il mezzo pubblico è, eccetto le autovetture, quello che viene utilizzato maggiormente per spostarsi sul suolo cittadino (soprattutto nei mesi invernali, in cui l'uso di cicli e motocicli è assai sconsigliato per la salute). Così si può calcolare una media aritmetica delle ore di viaggio giornaliere. In una città non troppo grande come Torino, per attraversare la città da parte a parte ci si impiega all'incirca un'ora. Prenderemo in considerazione questo dato estremo (perchè mette in contatto due estremi), supponendo che un Persona X (un Anarcociclista) debba attraversare la città tutti i giorni per recarsi sul posto di lavoro.

Utilizziamo tale dato, perchè ci è più comodo, ma il ragionamento non è diverso se si considera un soggetto che faccia giornalmente un percorso più breve, cambiano soltanto i tempi, che andranno sommati fino a giungere alla media dell'Anarcociclista (se un Monty Cantsin usa l'autobus per 30 min. al giorno, impiegherà 4 giorni per ottenere la media giornaliera dell'Anarcociclista, il suo TMG (Tempo medio giornaliero) deve essere sempre moltiplicato per 4 cosicchè i conti risultino gli stessi). Un po' di conti: L'Anarcociclista impiega 1 ora per giungere sul posto di lavoro, quindi ne impiegherà un'altra per tornare indietro. Tot 2 h/g tenendo conto che ogni tanto si sposta per altri fini (cinema, spesa, ecc..), supponiamo che impieghi in questi spostamenti 1.30 ore alla settimana--Tot 2.21 h/g circa il che significa 808.21 h all'anno (33.6 giorni) che sono 1 anno ogni 10.8 anni.

Un anarcociclista ogni dieci anni della sua vita ne impiega totalmete uno viaggiando. Ma dove era durante questo anno vissuto su un autobus? In quale zona? E' impossibile dire il punto preciso dove si trovava, poichè essendo il mezzo in perpetuo spostamento non si è mai trovato in un unico punto determinato (Principio di Indeterminazione di Heisenberg). L'unica cosa che possiamo dire è che si trovava genericamente in una zona tra altre due zone (l'abitazione e il posto di lavoro), che è quindi un INTERZONA, e il mezzo su cui si è spostato (che è l'unico "sito" che possiamo delimitare) sarà da considerarsi un MEZZO INTERZONALE DI TRASPORTO PUBBLICO. L'importanza psicogeografica dei mezzi interzonali deriva anche dal fatto che, una volta a bordo, vi si possono compiere due azioni analitiche molto particolari. La prima consiste nel prendere coscienza, tramite tecniche di training-autogeno, di tutti i rumori, le voci e gli spostamenti che avvengono all'interno del mezzo. Brevemente: bisogna considerarsi come una particella panteistica dello spazio. Poichè non si è la sola particella e si è parte integrante dello spazio, risulta necessario avvertire tutto ciò che accade in esso. Una volta raggiunto tale livello di concentrazione, si può passare alla seconda azione. Essa consiste nell'effettuare una vera e propria deriva (notare che è una deriva nella deriva, poichè il mezzo di trasporto sta viaggiando), tuffandosi nei discorsi, negli odori, tra i corpi della gente. Poichè si è molto concentrati, e poichè su un autobus esistono molteplici situazioni ed emozioni (soprattutto

se l'autobus è abbastanza affollato), si percepirà un gamma vastissima di sensazioni, forse più di quanto sia possibile con una normale deriva.

#### 4.1 problemi della sosta

I problemi principali che di solito toccano la circolazione sono due: il traffico e i parcheggi.

Paradossalmente questi non fanno parte della circolazione stessa, poiché il fenomeno "circolazione" è legato all'idea di movimento, mentre sia il parcheggio che il traffico sono due situazioni di interruzione del movimento. L'origine dei problemi non è da attribuire, così, alla circolazione, ma alla stasi. Come al solito è la stasi (quindi la fissità [quindi l'identità]) che non funziona (2).

Se STASI = PROBLEMI URBANI allora per eliminare i problemi basterebbe perpetrare il movimento ad oltranza. Il metodo migliore a questo fine è, senz'altro, l'incremento del trasporto pubblico sul suolo urbano. Assicurando una frequenza altissima di Mezzi Interzonal si andrebbe a creare un flusso motorio praticamente continuo, che sostituirebbe la circolazione automobilistica privata interamente, eliminando così i problemi esaminati.

#### 5. Incidenti e macchie rosse

Non è raro che quando due vetture collidono a velocità più o meno elevate, oltre a frantumarsi tra di loro, frantumino anche i conducenti. Questo fenomeno lascia, a volte, tracce di sangue e resti umani sul terreno stradale, che si trasformano in un richiamo per la gente. Infatti, forse per uno sadismo spettacolarmente indotto, le persone si accumulano velocemente intorno al luogo del sinistro. Ciò crea uno spostamento notevole delle linee di interesse, che il cui controllo, come ben sappiamo, assai desiderato dal Potere. Questa perdita del monopolio sull'interesse della gente infastidisce molto chi vuole mantenere l'ordine. Così sono ancora una volta le Forze dell'Ordine che disperdono i cappanelli accalcatisi per vedere qualche macchia di sangue. Per di più, con questa tendenza a nascondere (3) gli incidenti per paura della perdita di controllo si spiega anche come mai le tracce di sangue lasciate sul selciato spariscono "misteriosamente". Di fatto, il giorno dopo un incidente, è praticamente impossibile trovarne alcune, e poiché questo sparire non può essere dovuto al solo fenomeno di assorbimento del suolo (si tenga presente che bastano poche gocce di pioggia per creare sull'asfalto quel velo d'acqua, causa del fenomeno di aquaplaning), si deve dedurre che qualcuno cancelli volutamente le tracce. Questo qualcuno, naturalmente, non è un passante troppo moralista, ma il Potere coi suoi giochi di CONTROLLO.

Con questa breve analisi psicogografica delle strade si è voluto sottolineare l'importanza che esse hanno nel controllo della città e della vita. CONTROLLO URBANO=Controllo del Traffico+Controllo dei Mezzi Intrazonali di Trasporto Pubblico+Controllo degli Incidenti+..... Un Movimento in Movimento che si definisca insurrezionale o, comunque, contro-Potere del Capitale, non può certo tralasciare l'elemento stradale. Sarebbe, infatti, più importante l'appropriamento (naturalmente inteso come esproprio, quindi liberazione) delle strade, piuttosto che il tentativo [spesso vano] di arroccarsi e barricarsi in un posto chiuso, immobile, fisso.



#### Note

(1) Gli spostamenti umani urbani (SUU) si possono classificare in:  
a) piccoli (gli spostamenti che avvengono all'interno di un edificio);  
b) medi (quelli che avvengono in piccole zone aperte nei pressi degli edifici, come cortili, giardini, ecc);  
c) grossi (gli spostamenti da un edificio all'altro, o da una zona della città all'altra. Tali spostamenti si dicono, infatti, anche INTERZONALI, per cui i luoghi sui quali essi si manifestano sono da considerarsi INTERZONE)

(2) Filosoficamente si è notato più volte che STASI = IDENTITÀ = FISSITÀ = IMMUTABILITÀ sono gli elementi che condizionano negativamente l'esistenza, cercando di mantenerla uguale (identica) a sé stessa, impedendo ogni evoluzione. Infatti quest'ultima è possibile solo attraverso le mutazioni, e il miglior modo per favorirle è creare delle situazioni di indeterminazione e movimento. LA CONSEGUENZA DEL MOVIMENTO È L'EVOLUZIONE.

(3) Si noti che riguardano gli incidenti vengono compiute due mosse da parte del potere:

1- Il tentativo di nascondere, a causa della paura di perdere il controllo delle linee d'interesse.

2- Il mostrarli falsamente (poiché in realtà non vengono veramente fatti vedere, ma creano solo delle idee-simulacri nelle teste della gente) compiuto dai mass-media e finalizzato a incutere il terrore dello spostamento.



**criticalmass web site**  
[www.inventati.org/criticalmass](http://www.inventati.org/criticalmass)

per collaborare al progetto o per iscriverti alla mailing list:  
<http://www.inventati.org/mailman/listinfo/cm-crew>

per ricevere le news: o per ricevere la newsletter:  
<http://www.inventati.org/mailman/listinfo/criticalmass>

### **manifesto**

è una coincidenza, un improvviso incontro di ciclisti in/micro/polverati nel mezzo delle masse automobilistiche cittadine.

è una casualità nel pieno rispetto dell'entropia, della natura caotica del nostro universo che non può essere rinchiusa in corsie o in scatole di metallo.

è di ogni ciclista: della mamma con il seggiolone, del techno-freakettone metropolitano, dello stradista con specialissima e pedalini a sgancio rapido, del bmx-biker acrobatico, dell'anziano in "graziella", del ciclo-poeta-situazionista, del postino con il borsone e anche del giocolieri in monociclo... non ha nè leader nè padroni, non e' di nessuna marca e non è protetta da alcun tipo di copyright.

critical mass italia vuole raccogliere le testimonianze delle varie azioni e dare degli strumenti di continuità perchè anche a fiat-landia si sviluppi l'esperienza già provata dai ciclisti di diversi paesi nel mondo (stati uniti, india, francia, belgio, lussemburgo, svezia, danimarca, ucraina, russia, inghilterra, irlanda...), scesi in strada con il loro "mezzo" più piacevole per reclamare strade a misura d'umanità, per gridare che l'automobile non è \_l'unico\_ mezzo di trasporto, ma soltanto il più dannoso.

critical mass diverte e vince!

perchè non è una manifestazione standard, non ha bisogno nè di percorsi bollati nè di celerini manganellati "di guardia", è un semplice appuntamento di ciclisti che casualmente si ritrovano a percorrere tutti la stessa strada, magari lentamente... magari al centro della carreggiata... in una via solitamente trafficata... all'ora di punta...

perchè più di una manifestazione è la dimostrazione pratica e reale di come un'altra città sia possibile, bella e divertente.

+bici, +kaos, +libertà.

un fantasma su due ruote si aggira per l'italia...



fotocopia e diffondi