

di Gianfranco Brevetto

Certo, la bicicletta sta diventando sempre più una necessità ecologica, di compatibilità con un sistema ambiente che mostra i suoi limiti. È anche vero che è per molti è divenuta un'opzione salutista, aiuta a restare in forma, a non prendere peso e sentirsi con la coscienza a posto nella quotidiana lotta del bilancio calorico.

Ma non è solo questo. L'andare in bici è qualcosa in più, ci fa sentire vivi. I tempi appaiono dilatati, legati a velocità diverse, a una diversa percezione dello spazio. In questa dimensione anche invecchiare non sembra far più paura. Di questa connotazione antropologica e sentimentale di questo mezzo a pedali a noi caro si è interessato David Le Breton nel suo ultimo saggio *A ruota libera*, fresco di stampa per l'Editore Raffaello Cortina.

- Questo suo libro è il naturale prosieguo d' interessanti approfondimenti che lei ha prodotto nelle sue opere dedicate alla lentezza, al silenzio, dimensioni presenti e persistenti nell'uomo contemporaneo. In questi ultimi venti anni è notevolmente aumentato l'interesse per l'uso della bicicletta. Andare in bici appare, in primo luogo, un'esperienza di libertà, ma anche una sfida ai valori delle nostre società. Perché?

- Negli anni '50, in Francia, si camminava diversi chilometri al giorno. Oggi forse si fanno qualche centinaio di metri. L'automobile regna sugli spostamenti a dispetto delle difficoltà di circolazione e di parcheggio. Gli schermi dei computer e smartphone ci aggiungono del loro e trasformano, la condizione umana, in una condizione seduta. La sedentarietà è divenuta la preoccupazione maggiore della sanità pubblica. Molti nostri contemporanei sono sovraccaricati di un corpo di cui non posseggono l'uso, se non per eseguire qualche compito, sedersi al volante della propria vettura o spostarsi davanti a uno schermo. Il corpo è divenuto passivo, oggetto inchiodato a sé, da trasportare da un'attività ad un'altra, mobilitandolo al minimo grazie a tappeti, scale mobili, alle auto ma anche, più recentemente, alle bici e monopattini elettrici.

La bicicletta è una rottura con le esigenze di efficienza, di efficacia, di rivalità. Si procede a quindici - venti chilometri all'ora, mentre un aereo attraversa l'Atlantico in una decina di ore. È rivendicazione della lentezza, senza alcuna autorità esterna, al riparo delle tecnologie che fanno guadagnare tempo e perdere la vita. In più, la bicicletta è un'attività fisica senza competizione, concentrata nel godere i singoli istanti. Essa è tessuta di pazienza, umiltà, di lentezza, di deviazioni, permane nei limiti delle risorse fisiche senza la ricerca di vane prodezze, si adatta alle asperità, alle curve, alle difficoltà del terreno.

- Nel 1898, nel romanzo *Voici des ailes*, Maurice Leblanc, conosciuto per essere il padre del personaggio di Arsenio Lupin, descrisse la nuova religione delle biciclette. Perché si cominciò a parlare di una nuova religione?

- Numerosi sono gli scrittori che, alla fine del XIX secolo, in Europa come altrove, scrivono della loro gioia di andare su è giù in bicicletta in piena libertà. Leblanc, figlio di un ricco industriale, percorse l'intera Normandia in bicicletta. Era appassionato di quella recente invenzione, in una sola giornata andò da Parigi a Étretat (circa 200 km). Molti anni dopo, ricordava con nostalgia il senso di benessere che percepiva nel percorrere le strade, quella che chiamò "l'ebbrezza delle velocità", la ricerca di sensazioni inedite. Leblanc, all'epoca, già si confrontava con la passività del corpo, quell'umanità seduta che si profilava all'orizzonte. Ai suoi occhi la bicicletta metteva al centro le facoltà fisiche, il movimento, l'iniziativa. Scrisse che, nella bici, non vi è un uomo e una macchina, ma un uomo più veloce, i primi ciclisti si sentivano pionieri che andavano alla scoperta del territorio. Sempre nel 1898, lo scrittore J.H.Rosny scrisse che la bicicletta "è uno dei più grandi eventi

umani che si siano prodotti dall'origine della nostra razza".

Lavorando a questo libro, sono stato colpito particolarmente dal ricorrere della metafora delle ali. Il ciclista ha l'impressione di staccarsi da ogni peso, di fluttuare delicatamente sul suolo. La bicicletta introduce l'assenza di gravità, di fluidità mai provata prima. Aerea, la bicicletta eleva, è raffinata, elegante.

Occorre ricordare che, in quel periodo, la bici fu anche uno strumento di emancipazione per le donne, per la libertà di movimento che permise con la conseguente trasformazione dell'abbigliamento femminile. Fu, inoltre, uno strumento di socializzazione, di condivisione, di cancellazione di molte distinzioni, cambiò l'utilizzo degli spazi. Insomma divenne un laboratorio sociale ideale per la *République*.

- Nel suo libro, un capitolo è consacrato alla *Vélorution*, la rivoluzione del vélo, della bicicletta. In cosa consiste questa rivoluzione e perché è così importante per noi?

- La bicicletta non è più solo un semplice strumento di svago ma un'alternativa essenziale all'automobile, un modo di rivitalizzare le città per renderle più ospitali, più conviviali. Una tale riconquista implica anche l'impegno politico e finanziario dei Comuni nel costruire piste ciclabili e nel favorirne la mobilità, autorizzando, ad esempio, il contromano o la svolta a destra anche con semaforo rosso.

Lo status della bici si è profondamente modificato in questi ultimi anni, da mezzo dei poveri è divenuto strumento di lotta, utilizzato per spostarsi dalle classi medie e dagli studenti. La *vélorution* implica lo scendere dall'auto e liberarsi dagli imbottigliamenti, dalla ricerca spasmodica di un parcheggio. Significa decongestionare le città per renderle più all'altezza delle donne e degli uomini. Occorre ristabilire un equilibrio tra pedoni, ciclisti e automobilisti a scapito di questi ultimi, che hanno monopolizzato lo spazio urbano negli ultimi anni. Vi è un differenza ontologica: pedoni e ciclisti rischiamo la vita a causa dell'inciviltà dei conducenti di auto. Occorre prendere atto di questa disparità e proteggere i più vulnerabili.

- Veniamo ora all'aspetto più propriamente antropologico e sentimentale, chi è, in fondo, il ciclista?

- Il ciclista è come un bambino, un tuttofare che non smette di sottrarsi gli imperativi della circolazione a favore della sua sicurezza e di una migliore mobilità. Al disopra della massa degli automobilisti, scivola negli interstizi e si prende gioco degli imperativi del codice della strada, che sono spesso paradossalmente pericolosi per lui. È più spesso nella legittimità che nella legalità. Pochi sono gli ostacoli stradali che si oppongono alla sua tenacia, tutto si supera prendendo sulle spalle la bici.

Il ciclista non conosce il sentimento d'impotenza degli automobilisti. I ciclisti, come chi cammina, promuovono un universo tranquillo, socievole, cooperativo, creativo, senza l'assillo del tempo, opposto alla brutalità crescente delle relazioni sociali.

David Le Breton

A ruota libera

Antropologia sentimentale della bicicletta

2021, Raffaello Cortina Editore

Dopo quarant'anni riconoscerai, a prima vista, la bici che mi hanno rubata.
Intervista a David Le Breton