

Il ciclista campa dove l'auto crepa

Franco La Cecla

Nelle attuali condizioni generali delle città, chiunque inviti con allegria ed eco consapevolanza gli utenti della città a servirsi della bici è un istigatore al suicidio.

Hanno un bel parlare i sindaci, le amministrazioni illuminate, perfino quelle che si lanciano verso la bici come servizio pubblico con un sistema di locazione superaccessibile ed ubiquo. Le cifre parlano chiaro. Il numero dei ciclisti uccisi o feriti nel traffico urbano è andato negli ultimi anni aumentando vertiginosamente.

Lo spazio urbano è di tutti
Non ci sono santi. Il ciclista ed il pedone ancor più di lui, sono esposti al pericolo maggiore: i loro corpi sono troppo fragili per circolare in mezzo ad un ammasso di ferraglia cittadina lanciata a più di trenta chilometri orari (che è la velocità oltre la quale qualunque impatto di un veicolo con un corpo umano genera quasi sempre la morte di quest'ultimo). E' inutile e perfino criminale spingere i cittadini a servirsi delle bici come scelta ecologica, è ridicolo pensare che le piste ciclabili siano al riparo dai pericoli della strada. Fin quando la città, fin quando le città italiane saranno il luogo dove alle automobili è permesso il privilegio anacronistico di circolare avremo solo una ecologia alla Montezemolo o alla Pecoraro Scanio, cioè una ecologia dell'aggiustamento e della negoziazione che come effetto ha di far pagare i costi dell'inquinamento agli eco-consepolvoli. E' ridicolo pensare che la bici sia una questione di minore inquinamento, come se la questione ecologica fosse ormai solo in mano a centraline di con-



Inbici

Pecoraro Scanio promette un futuro a due ruote

trollo e a fisici dell'ambiente. Ma è possibile che nessuno si accorga che è una questione di normale equità di accesso alle risorse? Lo spazio urbano è una risorsa a cui tutti devono accedere in maniera democratica ed egualitaria.
E' ormai noto che le automobili occupano uno spazio che viene concesso loro con un esproprio illegale e generalizzato delle zone pubbliche della città. Le strade sono di tutti i cittadini e nessuna tassa di circolazione dovrebbe consentire l'esproprio da parte del più forte dello spazio che è di tutti. Le automobili non solo inquinano, ma devastano lo spazio della democrazia, del diritto generale di godimento di una città. In più sono assolutamente anacronistiche. Se Diderot dovesse scrivere oggi la voce Stupidità l'umano su una appendice alla Encyclopédie sicuramente descriverebbe un ingorgo normale alle ore di punta in qualsiasi città europea.
Chi oggi ha il coraggio di sostenere che l'automobile è un mezzo per circolare, per spostarsi? Non lo dicono nemmeno più i pubblicitari,

Oggi a Milano al via «Inbici-Due ruote per il futuro», la prima conferenza nazionale della bicicletta organizzata dal Ministero dell'Ambiente e dalla Provincia di Milano. Tre giorni di lavoro, due sessioni plenarie e workshops. Obiettivi: creare un servizio nazionale della mobilità ciclistica, definire un piano di servizi e infrastrutture, promuovere leggi per la mobilità su due ruote e riportare la bici al centro della strada. Oggi si parte con il ministro Pecoraro Scanio che promette di riportare la bici al centro delle strade e della politica italiana (sala dei Congressi della Provincia, via Corridoni 16, dalle 10 alle 17). Domani Inbici pedala a Rho-Però dove è in corso Eicma, la fiera della moto e della bicicletta. Tutti possono partecipare (info e iscrizioni sul sito www.bici2007.it).

le puttane dell'ebbrezza a basso costo su una Suv. Se c'è un motivo per cui la gente oggi compra ancora la Suv e le grosse cilindrate e ci circola in città (vorrei sapere se Walter Veltroni o qualunque altro sindaco illuminato ha mai fatto una ordinanza che proibisce categoricamente alle Suv di circolare in città) è che è un modo di occupare lo spazio altrui - una Suv occupa lo spazio di venti persone in piedi e di dieci sedute. Ve lo dicono anche le sicure milanesi che vi spiegano che così si sentono protette dal caos e dalla violenza cittadina. Insomma a pensarci bene le Suv e le automobili sono oggi giustificabili solo dalla guerra urbana. Non è un caso che le Suv nascano proprio come veicoli di guerra e abbiano tanto successo nella Mosca dei nuovi ricchi. Si tratta della guerra per accaparrarsi la città e per dimostrare a tutti che la sicurezza è proporzionale alla dose di prepotenza gestibile.

La politica sotto ricatto
E' possibile che amministrazioni democratiche accettino questo ri-

catto? E' possibile che oggi, ad una distanza limitatissima dalla fine delle risorse petrolifere e sull'orlo della crisi ambientale permanente non sia immediato, banale, qualcosa che il più stupido dei sindaci può fare, semplicemente proibire alle auto lo spazio della città? Vorrei proprio vedere chi avrà la onestà banale di farlo per primo. Ma in realtà la città è in mano ancora a ben altri interessi. In Italia esiste ancora una associazione che si chiama scandalosamente Automobili Club Italiano (una associazione tra le automobili) e che ha accesso a fondi pubblici. Questa società, alla sua nascita, deplorava il numero alto di incidenti in cui erano coinvolti bambini pedoni e chiedeva una più rigorosa regolamentazione della strada che obbligasse mamme e bambini a non intralciare il flusso automobilistico. I codici della strada sono stati concepiti, almeno da noi, per decenni come regolamenti per difendere i veicoli dall'ingombro dei pedoni e per affermare un principio mai dimostrato e cioè che le strade urbane sono delle automobili.

Spacciatori di eco menzogne
Forse un giorno i nostri discendenti resteranno sconvolti vedendo foto delle nostre strisce pedonali, l'invenzione più ipocrita del secolo, che disegna sulla strada un ponte fittizio e precario dove possono passare a singhiozzo i fragili corpi degli esseri umani. E penseranno a noi come a degli esseri in una perenne guerra civile. D'altro canto è una guerra che abbiamo esportato. Ad Hanoi, in Vietnam, ci sono stati più morti nel traffico negli ultimi dieci anni che tutti i morti della guerra: l'effetto dell'arrivo del traffico motorizzato in città abituate a vivere per strada, ad usare la strada come primo teatro della vita e dell'incontro. Insomma stupidità e guerra, le premonizioni presenti nelle scene di traffico dei film di Godard o di Fellini, nelle descrizioni della autopista di Cortazar. Ma sono passati cinquant'anni, sembra che nessuno si accorga che siamo alla fine, che ci trasciniamo verso una conclusione ridicola e disu-

mata. Sarebbe difficile pensare ad una civiltà che si rende la vita più difficile di come facciamo noi. Ma come, il futuro che ci aspetta è tutto urbano e stiamo ancora imbottigliati nella squallida latta di lusso? Ma come?
L'Italia, un paese boccheggianti che potrebbe fare del suo patrimonio urbano una risorsa inesauribile di turismo e contemplazione, ha invece negli ultimi anni aumentato esponenzialmente il numero di automobili vendute. E' così che l'economia tira? Ma via! Chi ci crede ancora? Il re è tenebrosamente nudo e nessuno ha il coraggio di dirlo? Invece si continua a spacciare l'idea che le Smart sono la soluzione o che lo è il nuovo motore che inquina un po' meno di quello precedente. Non so dove sta andando il movimento ecologista italiano, forse davvero da nessuna parte, forse è un modo simpatico di creare entourage affiatati intorno a ministri fotogenici, ma oggi non è più tempo di messe in scena, di buone figure, di biospacciatori. E' ancora tempo di imbroglioni che vogliono venderci il nucleare come energia pulita, di filosofi che sostengono che il catastrofismo è fascista.

Buone piste per zombi ciclabili
Siamo sicuri di volerli credere? Siamo sicuri che non basterebbe un ritorno banale all'evidenza? Chiusure sale in bici se ne rende conto, chiunque passeggi per strada lo sa. La bicicletta non è la soluzione al problema ecologico della città, ne è solo la spia di una impossibilità. Nessun mezzo può circolare in presenza di altri mezzi che vanno molto più veloci. La velocità di un mezzo uccide la possibilità di mezzi meno veloci di circolazione. Ce lo ha insegnato il pilota multistessi anni fa. Lo abbiamo imparato a nostre spese. Bene, è arrivata l'ora di finirla. Qualunque amministrazione che prometta o realizzi piste ciclabili rende i ciclisti degli zombi da zoo urbano, come rende i pedoni birilli di un bowling tragico.
Quanti anni ci vorranno ancora perché il diritto alla sicurezza nelle aree urbane significhi questo, semplicemente, diritto a non essere investiti? Ma fin quando nessun sindaco si farà carico di questo avranno ragione gli sceriffi della Lega a spacciare la sicurezza come il diritto ad investire con i Suv gli immigrati agli incroci.

Luigi Riccardi *

In materia di mobilità ciclistica, il nostro paese, negli ultimi vent'anni del secolo scorso, ha accumulato un pesante ritardo rispetto al resto dell'Europa. Successivamente qualcosa si è messo in moto grazie alle iniziative di un certo numero di comuni, di province, enti parco e comunità montane. Anche qualche regione ha predisposto piani ed erogato finanziamenti agli enti locali. Mancano invece all'appello le grandi città. I comuni metropolitani rimangono lontanissimi dagli standard delle grandi capitali europee come Berlino, Monaco, Londra, Parigi, Vienna, Barcellona, per non dire di Amsterdam e Copenhagen. Le responsabilità sono da cercare nel disinteresse dei governi che, oltre a non prendere iniziative in tutti questi anni, hanno sempre lesinato, si può dire in modo indecoroso, le risorse per finanziare la legge 366/98 sulla mobilità ciclistica, peraltro di iniziativa parlamentare. Per il sostegno della mobilità ciclistica urbana occorre una molteplicità di interventi sia dal lato dell'offerta di provvedimenti, strutture ed infrastrutture, sia dal lato della domanda di mobilità.

La bicicletta deve circolare ovunque
Con riferimento all'offerta di spazi per la bici e di attrezzature di supporto, finalizzati a garantire sicurezza e comfort alla circolazione delle bici, occorre convincersi che la bicicletta in città - per costituire un mezzo di trasporto competitivo e credibile - deve poter circolare ovunque. Dunque la rete della ciclabilità, di fatto, deve coincidere con la rete delle strade urbane. Il problema vero è dunque mettere in sicurezza la circolazione delle biciclette sull'intera rete stradale, con provve-

Abbiamo le strade più pericolose d'Europa (300 ciclisti muoiono ogni anno) ma i governi fino ad ora sono rimasti sordi alla richiesta di mobilità sostenibile. Solo modificando il Codice della strada si pedalerà in sicurezza

di «moderazione del traffico» necessari per garantire la sicurezza degli utenti della strada e per ridurre la congestione del traffico; questi provvedimenti - che danno strada alla bici senza investimenti specifici nel settore della mobilità - possono essere realizzati senza grandi sforzi, è solo una questione di volontà politica. Strade pedonali con eccezione per le bici; strade residenziali; strade con limite di velocità a 30 chilometri all'ora, considerato che la velocità delle automobili è la causa di morte in caso di impatto; oppure la realizzazione di chicanes, il rialzamento dei marciapiedi nelle intersezioni, il rialzamento degli incroci, cuscinetti berlinesi, attraversamenti in due tempi...

Solo dopo aver addomesticato il traffico, si può seriamente pensare ai provvedimenti specifici per agevolare la bicicletta. L'utilizzo dei marciapiedi con pista ciclabile contigua, oppure con percorso pedonale e ciclabile; il doppio senso per le bici in strade a senso unico per gli altri veicoli (come è già permesso in alcune virtuose città italiane); gli incroci da proteggere con linea d'arresto avanzata per i ciclisti e con attraversamenti ciclabili; l'uso promiscuo delle corsie (di adeguata larghezza) per i mezzi pubblici. Sulle strade di scorrimento ovviamente sono necessarie anche ap-

In bicicletta si perde la vita e la politica fa finta di niente

posite dotazioni infrastrutturali, quali piste e corsie ciclabili, sottopassaggi e passerelle.

Bisogna imparare a diventare ciclisti
Occorre inoltre sviluppare l'integrazione modale, soprattutto con i mezzi pubblici mediante il servizio di trasporto bici sui mezzi, l'accesso facilitato alle stazioni, il superamento delle barriere architettoniche per la movimentazione delle biciclette all'interno delle stazioni, parcheggi, depositi e vistozioni.
Non di meno è necessaria la diffusione di strutture e servizi di sostegno per la mobilità ciclistica, quali parcheggi, centri di noleggio, botteghe per la riparazione, bici pubbliche (bike sharing), segnaletica specializzata, mappe e guide per ciclisti. Ma è possibile stimolare un cambiamento nelle abitudini di trasporto dei cittadini, facendoli passare dall'uso improprio dell'automobile a un maggior utilizzo della bicicletta? Direi di sì, e non altro si può e si deve provare. Con l'organizzazione di campagne per la promozione dell'uso della bici in città; con l'attuazione nelle scuole di progetti di educazione stradale; con azioni per lo sviluppo dell'uso della bicicletta nei tragitti casa-scuola; prevedendo anche incentivi per i dipendenti di enti ed aziende che si impegnano ad utilizzare la bici per i tragitti casa-lavoro; organizzando flotte di bici aziendali.

Le strade più insicure d'Europa
Un problema di particolare gravità è rappre-

sentato dagli incidenti che colpiscono i ciclisti. Nel 2005 i morti tra i ciclisti sono stati 317, di nuovo in leggero aumento, mentre i feriti sono passati da 10.554 nel 2000 a 12.476 nel 2005. Edoardo Galatola, responsabile FIAB della sicurezza stradale, segnala che le strade urbane in Italia sono tra le più pericolose d'Europa: quasi il 45% dei morti ed il 70% dei feriti si registra in città. Dei morti in città la metà sono ciclisti o pedoni. «Le cause degli incidenti sono varie, ma non c'è dubbio che la causa principale è data da una velocità di percorrenza incompatibile con la viabilità, da una cattiva organizzazione della mobilità urbana in relazione ad incroci e attraversamenti oltre che ad un deficitario sistema di controlli e sanzionamenti. Occorre pertanto intervenire su più fronti: raccolta dati incidentali, pianificazione degli interventi, riorganizzazione della mobilità e campagne di informazione».

Per dare impulso alla mobilità ciclistica - sia a livello urbano, sia per la pratica del ciclocursionismo - parlamento e governo, come indica il documento della FIAB per le elezioni politiche dello scorso anno, questa volta devono impegnarsi seriamente. FIAB chiede che venga adottato il Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC) nel quale vengono definiti gli obiettivi di sviluppo dell'uso della bicicletta; in particolare, la realizzazione della Rete nazionale di percorribilità ciclistica; l'istituzione del Servizio nazionale per la mobilità ciclistica finalizzato alla gestione

del PGMC, alla rilevazione e al monitoraggio dell'estensione delle reti urbane ed extraurbane di itinerari e piste ciclabili; allo studio analitico degli incidenti che coinvolgono i ciclisti per individuare gli interventi necessari; all'individuazione delle forme di incentivazione e defiscalizzazione utili per lo sviluppo dell'uso della bicicletta; all'organizzazione di eventi nazionali per la promozione della bicicletta; la messa a fuoco della bicicletta all'interno della giornata nazionale per la sicurezza stradale e della giornata nazionale dell'ambiente. E, soprattutto, le necessarie modifiche del Codice della Strada per tenere conto delle specifiche esigenze della mobilità ciclistica. Un fenomeno in crescita in tutte le città, che bisogna sostenere attraverso lo stanziamento continuativo nel tempo delle risorse economiche necessarie.

Una conferenza per darsi una mossa
E' auspicabile dunque che la prima conferenza nazionale della bicicletta - proposta dalle associazioni della bicicletta e organizzata dalla Provincia di Milano con il sostegno del Ministero dell'Ambiente - che si svolge a Milano fino all'11 novembre - riesca a consolidare le tendenze positive in atto in alcune realtà locali e soprattutto a dare una mossa a chi ancora non ha voluto prendere atto che a livello scientifico è da ritenersi assolutamente acquisito l'elevato significato e ruolo della bicicletta quale modalità di trasporto ad elevatissima potenzialità in ambiente urbano, sia sotto il profilo trasportistico che sotto il profilo urbanistico, in quanto sistema di mobilità sostenibile, del tutto compatibile con l'ambiente urbano oltre che generatore di benefici effetti sociali di vitalizzazione della città.

* Direttore della Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB)

ciclostyle

Nella pagina di sinistra
illustrazione di Toni
Garreta, tratta da Paint
Box.
Qui a fianco, foto Afp

Doretta Vicini *

«From Vision to Reality» era il titolo di Velo City 2007, la più grande conferenza mondiale sulla bici organizzata lo scorso giugno a Monaco di Baviera dalla European Cyclists' Federation. In Europa ci sono 300 milioni di biciclette - un numero maggiore a quello delle auto ed ogni anno vengono percorsi in bicicletta 100 milioni di km. Nell'Unione Europea circa il 50% di tutti gli spostamenti in auto sono inferiori a 5 km, 30% sono persino inferiori a 2 km.

Camminare o andare in bici è la soluzione ideale per questi brevi spostamenti e offrirebbe un importante contributo alla diminuzione di emissione di CO2. Secondo la Dutch Cyclists' Federation, se tutti gli spostamenti fino a 7,5 km fossero sostituiti con spostamenti in bici le emissioni di CO2 nei Paesi Bassi scenderebbero di 2,4 milioni di tonnellate l'anno. Ma la bicicletta non è solo utile, è anche dilettevole.

La Germania vanta in Europa il primato delle vacanze in bicicletta. 45,4% di turisti tedeschi di oltre 14 anni (21,72 milioni) hanno usato nel 2006 la bici almeno per qualche giorno durante le vacanze. Nel 2005 erano 21,67 milioni contro, ad esempio, 7,9 milioni di sciatori e 3,8 milioni di giocatori di golf. Questa popolarità delle due ruote per le vacanze è dovuta anche all'efficiente rete di alberghi e B&B certificati dalla ADFC, la federazione dei ciclisti tedeschi, che conta 450 associazioni e 113.000 soci ed è sostenuta da 45 aziende. Si tratta di 4.536 strutture (marzo 2007) in continuo aumento. Viene pubblicata anche una lista aggiornata al 2007 (10° edizione) di 2.650 famiglie, che sono disposte ad ospitare gratuitamente i ciclisti.

I paesi prediletti sono quelli che offrono più servizi, quindi, oltre alla Germania, l'Olanda, l'Austria e la Francia, che hanno capito tra i primi l'enorme potenziale di questo mercato, che si aggira in Germania intorno ai 5 miliardi di euro. In media si spende per un viaggio in bici 1.169 euro.

Anche in Inghilterra non sono i poveri ad andare in bici. Infatti il quinto più ricco della popolazione inglese fa in media due volte e mezzo più chilometri del quinto più povero. La London Cycling Campaign ha riscontrato che le persone con un reddito più alto tendono ad essere più istruite e quindi a comprenderne meglio i benefici per la salute.

Studi inglesi hanno dimostrato, infatti, che i ciclisti abituali hanno un fisico di 10 anni più giovane e che gli ultra 35enni che vanno in bici regolarmente aggiungono due anni all'aspettativa di vita. Per questa ragione il Cyclists Touring Club, che conta 70.000 membri, ha ricevuto una sovvenzione di 4,5 milioni di sterline per promuovere la bicicletta anche nella fascia più disagiata della popolazione. A questa organizzazione va anche il grande merito di essere riuscita a cambiare ben 40 regole nel codice della strada a favore dei ciclisti. Grazie alla loro iniziativa più di tre milioni di frequentatori di cinema la scorsa estate hanno visto un filmato di 60 secondi chiamato



Nelle città europee 300 milioni di ciclisti pedalano sul velluto

CycleHero che dimostra come l'andare in bicicletta può aiutare a risolvere i problemi dell'ambiente

Ma passare alla bici ha benefici effetti anche sulla società in generale. Ogni volta che un automobilista si converte alla bici, dicono sempre gli studi inglesi, il risparmio è di 400 sterline l'anno, che vuol dire un minore aggravio sulle spese sanitarie, su assenze per malattia e tempo sprecato nel traffico cittadino. Un aumento del 20% entro il 2012 farebbe risparmiare 107 milioni di sterline in morti premature tra gli adulti, 52 milioni di sterline in spese sanitarie e 87 milioni di sterline in costi ai datori di lavoro per la diminuzione delle assenze per malattia.

Al momento solo 1,5% di tutti gli spostamenti avviene in bici in Inghilterra, ma questo non vale per Londra dove dal 2000 l'aumento è stato dell'83% secondo uno studio del Transport For London.

Il 2006 è stato l'anno del boom nella capitale britannica. L'uso della bici è salito vertiginosamente con l'aumento della congestione tax da 5 a 8 euro, deciso dal sindaco Livingstone, «Ken il Rosso». Livingstone non è un ciclista - preferisce gli autobus e la metropolitana - ma ha fatto più per la bici in Gran Bretagna di qualunque altra figura pubblica negli ultimi 120 anni. Ha affermato: «Voglio che Londra diventi a world-class cycling city», e così è stato. Infatti gli investimenti di Transport for London per la bici sono saliti da 5,5 milioni nel 2000 a 32 milioni fino al 2010.

Ma Livingstone non è l'unico sindaco europeo a essere convinto dei benefici effetti

delle due ruote. Anche Bertrand Delanoë ha operato una vera e propria rivoluzione a Parigi con l'introduzione di 20.000 bici pubbliche, che hanno cambiato il volto della città e hanno convinto molti cittadini a lasciare l'automobile e a comprarsi una bici propria. I più convinti assertori della bici sono però gli olandesi e i danesi. A Copenhagen tutti vanno in bici, gli studenti, la donna incinta, i professionisti, i poliziotti... e anche il re. Ci sono 2.000 km di piste o corsie ciclabili. Il 36% dei cittadini si reca al lavoro in bici, a poche pedalate dall'obiettivo che si è posto la municipalità di arrivare al 40% di ciclisti abituali. Dappertutto ci sono parcheggi per le bici e i negozi addetti alla riparazione sono 143 in città, contro una media europea di 10-20, ad eccezione di Praga che ne ha 85, sintomo del considerevole aumento d'interesse (altre informazioni sul sito: www.transportbenchmarks.org). Il numero degli incidenti gravi è diminuito del 18% dal 2002. Una curiosità: al pronto soccorso dell'ospedale di Frederiksberg durante il weekend metà degli incidenti in bicicletta sono di persone che vanno in giro ubriache.

L'Olanda è da tempo un paradiso per i ciclisti. Ad Amsterdam 40% dei pendolari va al lavoro in bicicletta. Ci sono parcheggi enormi che contengono 10.000 biciclette, come quello di Groeningen. Un problema (anche in nord Europa) è quello dei furti. Per cui nel 2003 la città di Amsterdam ha aumentato l'ammenda per l'acquisto o la vendita di bici in strada. La punizione per il furto di bicicletta può comportare fino a tre mesi di prigione.

I tedeschi pedalano in vacanza muovendo un mercato da 5 miliardi di euro, gli inglesi hanno modificato il codice della strada e Londra ha raddoppiato le due ruote, Parigi è invasa da 20 mila biciclette pubbliche, a Copenhagen il 36% dei cittadini va al lavoro su due ruote, in Olanda ci sono parcheggi da 10 mila posti

la tassa per l'acquisto di una nuova auto ammonta al 180%. Entrambe le metropoli nordiche fanno corsi ai guidatori di mezzi pesanti per insegnare loro a stare attenti ai ciclisti quando svoltano a destra e hanno fatto cambiare gli specchietti sui camion in modo che siano in posizione adatta per vedere sempre il ciclista che si sta superando. Nuove misure sono state introdotte per salvaguardare l'incolumità dei ciclisti agli incroci e, nonostante l'aumento dei ciclisti, il numero dei morti è sceso in Olanda a 31 nel 2006 contro i 53 del 2004 e quello dei feriti gravi è sceso da 726 a 567 nello stesso periodo.

H.G. Wells scriveva: «Ogni volta che vedo un adulto in bicicletta penso che per la razza umana ci sia ancora speranza», e la speranza in Europa si sta trasformando in realtà.

* Vice-President European Cyclists Federation

Bicma

A Milano la più grande fiera di bici del mondo

Due padiglioni della nuova fiera di Rho-Pero collegati. Un velodromo da duemila posti dove gareggiano i campioni del ciclismo, 172 marchi provenienti da 27 paesi. Bicma, la 65esima edizione dell'Esposizione internazionale del ciclo e del motociclo, in programma da ieri a domenica a Milano (aperta dalle 10 alle 18,30, oggi fino alle 22; biglietti da 12 a 18 euro; [info: www.bicma.it](http://info.www.bicma.it)). E' la più grande esposizione di biciclette del mondo. Secondo gli organizzatori, il connubio con la fiera della moto garantirà un'affluenza di 500 mila persone. Si possono ammirare tutte le ultime novità del settore, dai prototipi in titanio alle lezioni di postura per ciclisti. Uno stand è dedicato al made in Italy, leader del business mondiale in forte boom. I nostri produttori, però, non sono soddisfatti. La colpa - dicono - è dei cinesi: nel loro paese lasciano la bici e si mettono in auto, ma aumentano le esportazioni e invadono il mercato. Nell'aprile 2008, in collaborazione con Bicma, si terrà a Singapore, Bike Asia, la prima fiera del ciclo dell'Estremo oriente. In Italia la produzione di bici è scesa da 3 milioni 250 mila unità del 2000 a 2 milioni e mezzo del 2007. Le vendite sono salite da un milione e 700 mila del 2000 a quasi due milioni. Ma l'Italia nel 1995 esportava più di 2 milioni e mezzo di biciclette e ne importava solo 200 mila, oggi ne esporta meno di un milione e mezzo e ne importa 764 mila. Come sempre il segreto è puntare sulla qualità e promuovere la bici sul mercato interno ed europeo. L'Italia è terzultima in Europa per numero di bici ogni 100 abitanti (3,40), fanno peggio solo Portogallo e Spagna. La media Ue è di 4,91 per un totale di 17 milioni e mezzo di biciclette vendute. Al primo posto l'Olanda (1 milione duecentomila bici vendute; 7,74 ogni 100 abitanti), seguita dalla Danimarca, (400 mila bici; 7,37) e la Francia (3 milioni e 700 mila; 6,21). (g.sal.)

Intervista a Giovanni Pesce, tra gli organizzatori del Bff in Italia - stasera ultime proiezioni a Roma, a Milano dal 16 al 18 novembre. «Ciclisti urbani sono come pirati che amano affrontare il petto la città, per cui sono interessanti da filmare»

Luca Fazio

Poche storie e niente sindaci tra i piedi a rubare la scena, il festival del cinema più cool anche quest'anno è il Bicycle Film Festival. Un'invenzione newyorkese che ormai ha fatto il giro del mondo e che quest'anno sbarca anche a Roma (cinema Olimpia, questa sera ultime proiezioni) e Milano (cinema Mexico dal 16 al 18 novembre). Ne parliamo, pedalando perché non sta mai fermo, con Giovanni Pesce, uno degli organizzatori più convinti.

Le sottoculture in sella al Bicycle Film Festival

Che film vedremo?

La direzione del festival di New York riceve centinaia di film da tutto il mondo. Anche quest'anno il direttore, Brendt Barbur, ha privilegiato film ad ambientazione urbana. La città e la bici sono un ottimo campo di sperimentazione per un filmmaker: le strade sono piene di scenari e storie interessanti. Molti film vengono da sottoculture urbane legate alla bici: i cultori delle bici a scatto fisso, i bike messengers, critical mass, la bmx. Un'ondata di pionieri che sta rifugiando la personalità della bici, persone che spesso si autocostruiscono il mezzo, lavorando in cantina o in garage. Nelle città ipermotorizzate, i ciclisti urbani sono come dei dissidenti, dei pirati, a mano prendere il vento in faccia e affrontare il petto la città. Come tutti i dissidenti, i ciclisti sono interessanti.

Ma stiamo parlando di veri film o di filmati amatoriali?

Ognuno li chiami come vuole. Di fatto oggi chiunque può fare film, la videocamera è come la chitarra punk, basta uscire in strada e metterla su «on». Noi abbiamo molte piccole produzioni di non professionisti, ciclofilmmaker appassionati, spesso geniali. Le bici non sono un oggetto facile da riprendere, perché si muovono in mezzo al traffico, agili come gatti randagi. I nostri filmmaker si ingegnano in tutti i modi: si appendono dietro agli autobus, montano videocamere sul casco. La sottocultura della bici è tenuta insieme da un fitto intreccio di relazioni internazionali, un continuo scambio di immagini da una parte all'altra del globo. Oggi questo scambio avviene perlopiù su YouTube. Dopo averli visti sugli schermi del computer in versione ridotta, una volta all'anno, in 16 cità di tutto il mondo, quegli stessi video li si va a vedere in versione inte-

grale, in alta definizione al Bicycle Film Festival. A Milano ci sarà anche una grande festa in un ex deposito ferroviario, una specie di rave ciclistico, con dj set, bar, rampe bmx, un delirio di bici e musica, fino all'alba.

E le pellicole vere come sono?

Super. Molti dei nostri film sono girati in super8 e poi digitalizzati. Il super8 sta tornando molto in voga tra i filmmaker, ha un effetto visivo sporco che piace. Poi abbiamo anche un film in 35mm, *Tour des legends* di Erik van Empel, un documentario sul famoso tour del 1948, quello del trionfo di Bartali e dell'attentato a Togliatti.

Gli organizzatori del festival vengono dall'attivismo anti-auto. Che nesso c'è con quell'esperienza?

La cultura dell'auto si regge su un'imponente macchina da guerra comunicativa. Milioni di euro all'anno spesi in pubblicità che costringono gli editori a non parlar-

male delle automobili, al massimo si può dire che inquinano, così l'industria può puntare sull'auto «ecologica», anche se la Commissione europea ha vietato alle case automobilistiche di usare il termine ecologico applicato alle auto. Nel nostro piccolo con il BFF vogliamo contribuire a creare un contraltare a tutto questo. E lo facciamo usando l'arma persuasiva più potente: le immagini.

Dagli attivisti arriva molto materiale?

Altroché. Spesso filmati troppo declamatori, bisogna selezionare. Quest'anno abbiamo *Still We Ride*, un documentario sugli arresti allo critical mass di New York del 2004. Il mio preferito è *Warriors*, una parodia irriverente di *I guerrieri della notte*, una corsa dal Bronx a Coney Island fino all'alba, hanno partecipato 800 ciclisti divisi in 80 gang.

Anche in video le buone notizie vengono dall'estero. Le produzioni

ni italiane come sono?

Buone. Il mio preferito è il video sulla Balorda, la gara meno salustiosa del mondo, che si svolge ogni anno a Soggialli, in Emilia: 5 lentissimi chilometri alimentati a Lambrosino, un mix tra sagra paesana e Burning Man. Ma comunque il festival è nato a New York, per cui è ancora sbilanciato verso gli Usa, anche se dal 2006 fa tappa in Europa, quindi la contaminazione è già cominciata.

Siete super sponsorizzati, state facendo i soldi?

I marchi che abbiamo scelto, perlopiù streetwear, sono alleati preziosi, perché hanno capito il nostro spirito. Vogliono anche loro creare un'epica urbana della bici. Inutile fare gli snob, se la bici diventa di moda perché qualcuno ha interesse che sia così, ben venga. E poi naturalmente ci coprono i costi, che sono molti, finiamo sempre a malapena in pareggio.