

# EPPUR SI PEDALA

MARCO  
BELPOLITI

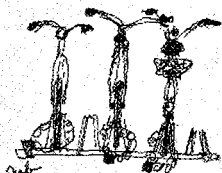
Minima

**M**attina, vicino alla stazione ferroviaria. Sto cercando un palo, oppure anche un corrimano, cui legare la mia bicicletta. Tutto pieno. Giro lì intorno per qualche minuto. Finalmente intravedo una possibilità: attaccarla a un cartello stradale. La lego stretta con la catena, perché non scivoli a terra. Non sono l'unico in cerca. Appena chiuso il lucchetto, scorgo un altro paio di ciclisti che si guardano attorno. La caccia alla rastrelliera, riferiscono parecchi amici delle due ruote, è un fatto consueto per molti. Ce ne sono poche, e quasi mai là dove servirebbero: alle fermate dell'autobus, del tram, della metropolitana, nelle stazioni ferroviarie o nei luoghi di ritrovo.

Eppure, la bicicletta ha fatto boom. Gli in-

centivi statali per l'acquisto di una bicicletta nuova (contributo del 30% sul prezzo di listino, per un massimo di 700 euro) hanno fatto vendere 40 mila biciclette; ne ha usufruito, dicono le statistiche del ministero dell'Ambiente, che ha finanziato l'iniziativa con 8.750.000 euro, più gli uomini delle donne, più il Nord del Centro e del Sud. Dunque, la bici non è solo un mezzo di trasporto proletario o impiegatizio. Non siamo più ai tempi di *Ladri di biciclette* (1948) di De Sica o di *Giorno di festa* (1949) di Tati - anche se il furto di biciclette è un fatto consueto, così che, accanto all'industria ciclistica, si sviluppa un'industria di catene e lucchetti, sempre più spessi, sempre più pesanti.

La bicicletta oggi è di moda; lo sanziona il libretto di Marc Augé, l'etnologo dei «nonluoghi», che ha levato una lode, forse un po' troppo utopica e ottimista, alla bici: *Il bello della bicicletta* (Bollati Boringhieri). Dal ciclismo al mountain bike - termine diffusosi



negli anni 80 - e al bike-sharing dei grandi comuni italiani ed europei, chi va in bicicletta lo fa per piacere, comodità e anche efficienza. Il nuovo ciclista è un borghese (se la categoria sociale tiene ancora), che ama spostarsi liberamente, senza dipendere dai mezzi pubblici, dagli orari e dall'automobile. La bicicletta ha fatto boom, perché le persone possiedono spesso più di una bicicletta: per andare al lavoro, per l'escursione con gli amici, per fare shopping, per portare i bambini sul sellino posteriore - quest'ultimo, poi, si evolve con grande rapidità. Tante attività e tante bici diverse. Forse questo spiega la corsa all'acquisto di queste settimane.

Il ministero ha deciso di stanziare altri soldi (10 milioni di euro, con ogni probabilità). La bicicletta, a differenza degli altri mezzi di trasporto, raramente diventa obsoleta; se vecchia, si rivernicia, si rimette in sesto e si continua a usare. Si eredita persino, come un tempo l'auto. Mancano invece le rastrelliere, e soprattutto mancano le piste ciclabili. A Milano, città piatta, ci sono 67 km di piste ciclabili; a Copenhagen se ne percorrono 300 km. Un confronto deprimente. Per fortuna noi ciclisti, abituati alla fatica del pedale, siamo molto pazienti.

