

ultravivista

«Dora Nera», foto di Paolo Bellino

■ ECONOMIA ■ LE MERAVIGLIE DELLA CRESCITA NEGATIVA ■



Il futuro va in bici

di Paolo Bellino

ANACONDA

DI DWIGHT H. LITTLE; CON JOHNNY MESSNER, KADEE STRICKLAND. USA 2004

NEW ENTRY In una foresta del Borneo vive un'orchidea che fiorisce solo due settimane ogni sette anni, e possiede la chiave dell'eterna giovinezza. Alcuni scienziati si mettono alla ricerca del prezioso prodotto sperando di carpirne il segreto per commercializzarlo. Finanzia l'impresa e partecipa alla spedizione, Gail Stern, donna abituata alle comodità. Ma nella foresta si nasconde un'incognita pericolosa, un'anaconda che minaccia chiunque si avvicini al fiore. C'è stato un altro celebre *Anaconda* con Jennifer Lopez e Ice Cube, la differenza qui è nell'uso combinato di serpenti veri e computer grafica.

ELEKTRA

DI ROB BOWMAN; CON JENNIFER GARNER, TERENCE STAMP. USA 2005

NEW ENTRY La guerriera Elektra, dopo essere ritornata in vita, colpita da ferite mortali, nonostante gli insegnamenti ricevuti dal suo maestro ninja (Terence Stamp) non riesce a controllare la sua violenza nei confronti degli assassini della sua famiglia ed è assetata di vendetta, così si isola in volontario esilio. Trova poi una ragione per vivere quando cerca di salvare una tredicenne e suo padre, interpretato da Goran Visnjic, (*The Peacemaker* di Mimi Leder e *Il Giocatore-Rounders* di John Dahl), diventato famoso anche per aver preso il ruolo di George Clooney in *E.R. Medici in prima linea*.

MA QUANDO ARRIVANO I LERAGAZZE?

DI PUPI AVATI; CON CLAUDIO SANTAMARIA, JOHNNY DORELLI. ITALIA 2005

NEW ENTRY Due ventenni bolognesi si incontrano a uno stage musicale durante Umbria Jazz, Gianca (Paolo Briguglia) suona il sax spinto dal padre e Nick (Santamaria) la tromba. Mettono su una band, la *Joy Spring Quintet* e ben presto il talento di Nick emerge. Una ragazza (Vittoria Puccini) divide la loro amicizia. Al sax Cesare Cremonini, le musiche sono di Riz Ortolani.

SEGUE A PAG 21

Una bici, la più semplice possibile, tanto semplice da essere quasi inesistente: un sottile fil di ferro sapientemente angolato, con due strisce sottili di gomma a separare il mezzo dal terreno, un manubrio nudo, senza leve dei freni o cambio. Corona, catena, pignone: il meccanismo di trasmissione dell'energia muscolare, agito da pedivelle.

Da qualche mese esiste in Italia un gruppo di persone che sta concentrando le sue energie su questo ovvio e dimenticato mezzo di propulsione, applicando i criteri della decrescita economica allo spostamento personale. Scoprendo che la ricerca della semplicità provoca nuove ed intense sensazioni, non solo per la ricerca in sé ma anche per i contenuti dei risultati: le biciclette che il gruppo sta costruendo sono mezzi incredibilmente precisi, scattanti, netti nelle risposte, immediatamente reattivi quando la concentrazione è totale.

Mezzi leggeri come piume vista l'incredibile assenza di pezzi: ad esempio non ci sono i freni. Il gruppo è sparso tra varie zone d'Italia, principalmente Milano e Roma, e si chiama Chaingang Rotafixa S.p.A, dove S.p.A è intesa *realmente* come società per azioni, vale a dire *persone che si uniscono per agire*.

È un'evoluzione della Critical Mass italiana, nasce da una costola del movimento che spontaneamente si riunisce periodicamente per dimostrare che spostarsi in bicicletta è possibile, e contemporaneamente riappropriarsi delle strade, invase da pletoriche e mortali vetture. La direzione del gruppo è quella di esplorare tutti gli aspetti di un mezzo caduto nell'oblio quasi un secolo fa: la bicicletta a ruota fissa.

Questo «velocipede» ha una

caratteristica fondamentale: l'ingranaggio posteriore (pignone) non gira liberamente sul suo asse ma è *avvitato* al mozzo posteriore. Questo vuol dire che quando la ruota gira, girano anche le pedivelle: da quando si sale in sella fino al momento che si scende non si smette mai di pedalare. Per capire meglio: se si pedala all'indietro, si va all'indietro.

L'effetto principale di questo meccanismo è la possibilità di modulare l'avanzamento e il rallentamento con la sola forza delle gambe: da qui l'assenza di freni, il primo pezzo inutile ad essere individuato e quindi tolto. Un effetto inaspettato è invece l'intenso piacere di una pedalata su questo assurdo destriero: continua, sinuosa, loro sostengono *sensuale*. Ci si muove come felini, senza strappi, pause o asincronie. Si diventa un tutto unico con il mezzo che moltiplica la propria forza fisica senz'altro consumo se non le proprie calorie.

«Nessun altro mezzo dà una così profonda sensazione di benessere», dicono. Centrati e concentrati, prestano la massima attenzione all'ambiente circostante e agli altri utenti della strada. L'andare senza freni costringe ad un'attenzione totale e alla sua prima conseguenza, in termini di circolazione stradale: rispetto per gli altri.

Questo tipo di mezzi potrebbe essere definito come l'esatto opposto dei Suv - «sport utility vehicle» - che ben rappresentano l'imbarbarimento della strada e il disprezzo per chi la usa: vetture gigantesche, ingombranti,

minacciose. Pletoriche appunto: un manifesto del consumismo. Così come la bici a ruota fissa rappresenta invece la bandiera della decrescita economica, la teoria nata dalle geniali intuizioni - geniali quanto allora ignorate - dell'economista di origine rumena Nicholas Georgescu-Roegen, che nel suo *The Entropy Law and the Economic Process* dimostrò l'impossibilità di una crescita economica indefinita, diventando - forse al di là delle sue aspettative - il padre della bioeconomia, allora ignorata e oggi rafforzata dal contributo di pensatori come Serge Latouche e Ivan Illich, per non citare il sempre più compianto Alex Langer.

Applicando le leggi fisiche della termodinamica ai meccanismi teorici dell'economia, Georgescu-Roegen dimostrò *matematicamente* la follia del perseguimento di una crescita economica basata sull'aumento costante della produzione e del consumo. Naturalmente restò inascoltato dal gotha dell'economia, incapace di una mea culpa che oggi si fa sempre più inevitabile.

Un primo corollario di questa teoria prevede che non basta il rallentamento della crescita economica o addirittura il raggiungimento della «crescita zero», nè tantomeno il perseguimento della crescita «sostenibile», vista come un'ingenua chimera. No: bisogna raggiungere una crescita negativa, avere un pil negativo (sotto zero), cambiando tutto l'impianto non solo della struttura economica che l'Occidente ha così ben incarna-

to ma l'intero stile di vita di ciascuno e quindi delle popolazioni.

Obiettivo indubbiamente gigantesco. Secondo una minoranza di economisti e sociologi, tuttavia, inevitabile. La chiave di volta per riuscirci è la (ri)scoperta di un mondo relazionale antico, quello della convivialità e quindi della semplicità: di scambi, di spostamenti, concetti, parole, relazioni, azioni. In due parole: vita semplice.

Gli adepti della bicicletta decostruita (è questo che fanno: vanno alla ricerca del pezzo superfluo e lo eliminano) hanno scoperto l'incredibile efficacia di questo obiettivo-pratica, tanto da pensare di mettere a punto un «pacchetto informativo» sulle loro ricerche e iniziare una specie di «road show» dimostrativo nei centri del sapere e dello scambio: università, associazioni, centri di cultura ambientale ed economica.

La ricerca della decostruzione, nel frattempo, continua: finora i mezzi più essenziali costruiti dal gruppo hanno visto l'eliminazione del manubrio da bicicletta, sostituito da un tubo di misura adeguata (costo inferiore, e con l'utilizzo di materiali come l'ottone o il legno un'estetica migliorata) e l'eliminazione della ghiera che tiene fermo il pignone in sede, utilizzando una tecnica usata in pista da grandi campioni delle corse in velodromo. La fase invece già rodada e finemente messa a punto è il coinvolgimento di altri attori del «ciclismo critico» nella decostruzione del mezzo: nei punti di riunione delle esperienze di

ciclismo urbano (centri sociali, ciclofficine popolari) un numero sempre crescente di persone sta provando la bicicletta a ruota fissa e ne scoprono l'incredibile piacevolezza ed efficacia meccanica.

Efficacia messa alla prova anche in brevi gare di velocità urbana, a Roma e Milano, chiamate Velocity: anche questa un'evoluzione dell'esperienza di Critical Mass, le Velocity sono riunioni di anarcociclisti all'alba di una domenica, per correre lungo una trentina di chilometri in ambito urbano, con dei punti di passaggio obbligatori e ostacoli urbanistici come parchi, marciapiedi, sottopassi, gallerie e quant'altro possa essere utilizzato per raggiungere il vero risultato: la riscoperta della propria città, la sua bellezza all'alba, la gioia della corsa insieme ad un gruppo di amici.

Il tutto nella più rigorosa «clandestinità»: le convocazioni alle Velocity vengono fatte via internet a chiunque ne abbia sentito parlare e abbia manifestato l'intenzione di essere avvisato almeno un mese prima della data prevista. La Chaingang si è imbattuta nella «convivialità felice» per una via insospettabile e apparentemente fortuita, e si appresta a condividere con altri questa modalità di *sottrarre* per contemporaneamente *augmentare* l'intensità della propria esistenza.

Esattamente l'obiettivo della decrescita economica, insieme alla marcia indietro necessaria per evitare lo sradicamento di una vita umana degna del pianeta.

Lo Chaingang Rotafixa S.p.A nasce da una costola della Critical Mass italiana, movimento che si riunisce periodicamente per riappropriarsi delle strade invase da mortali vetture fumanti, e dimostrare che spostarsi in bicicletta è possibile