

**Critical-Mass e ciclofficine in Italia come detonatori
per il progressivo consolidarsi di un capitale culturale
della mobilità alternativa**

Anche se, come sappiamo, in Italia il dibattito sulla crisi energetica porterà a scelte di politica economica e infrastrutturali differenti (10), l'eco delle esperienze maturate all'estero ha sollecitato la formazione di una cultura che, negli ultimi anni, sta provando a costruire nuove pratiche su cui sarebbe possibile basare lo sviluppo di una mobilità alternativa incentrata sull'utilizzo della bicicletta. Guardando in particolare a Milano e all'Italia padana come caso esemplare, è possibile riconoscere come, a partire dagli anni Duemila, si sia depositato un capitale culturale fatto di saperi, pratiche e attività da cui forse oggi si può ripartire per formulare nuovi standard e immagini territoriali per una diversa mobilità.

La cultura associativa a cui facciamo riferimento si è sviluppata attraverso diversi canali e realtà molto attive in città, ha una sua storia complessa, intrinsecamente legata ad alcuni storici centri sociali e al variegato e pittoresco mondo della "massa critica" milanese. A partire dal 2002 anche in Italia e in particolare a Milano, come avvenuto in tutto il mondo, la massa critica ha aggregato diversi gruppi sociali e sensibilità accomunate dal medesimo desiderio di utilizzare la ciclabilità come uno strumento per rivendicare un diverso uso dello spazio pubblico cittadino (11). Un evento globale che, dall'idea originale americana (12), si è diffuso in centinaia di città e il cui successo è garantito dalla capacità di contaminazione di una stessa liturgia governata da poche e semplici regole: andare insieme in bicicletta occupando lo spazio della strada e perturbando il traffico automobilistico (Carlsson, Elliot, Camarena, 2012). Ciò che ieri era protesta, atto eversivo, diventa sempre più spesso ritrovo gioioso e anche un po' alla moda: rimane comunque un modo festoso di declinare la rivendicazione di diritti specifici dei tanti gruppi che costruiscono alleanze orizzontali basate sulla condivisione. Dalla prima esperienza milanese la "massa" si è diffusa rapidamente un po' ovunque in Italia, citiamo solo le più note: Roma (13), Torino, Bologna (14), Brescia, Cagliari, Pescara, Bari(15).

A Milano, in questi quindici anni, grazie all'iniziativa di alcuni partecipanti alla massa critica sono gemmate numerose iniziative. In prossimità del Cimitero Monumentale, nei capannoni occupati del deposito Bulk, nasceva la prima ciclofficina popolare d'Italia: un luogo attrezzato con strumenti e pezzi di ricambio in cui si potevano realizzare piccole riparazioni, scambiare esperienze e saperi. La ciclofficina funzionava anche da motore occulto della massa critica: dai rottami e dalle biciclette di recupero si preparavano i mezzi che poi alimentavano la "massa" nelle strade della città (16). Dopo lo sgombero e la demolizione del Bulk, la ciclofficina e la relativa Associazione +Bici hanno avuto un'esistenza randagia ma sempre radicata nel quartiere Isola: inizialmente operando per strada, successivamente hanno trovato un posto

all'interno della "Stecca degli artigiani"; oggi, dopo la demolizione della Stecca, la ciclofficina ha uno spazio nell'incubatore culturale disegnato da Stefano Boeri ai piedi del bosco verticale. Dalla Stecca sono nate ulteriori importanti realtà anche commerciali, come la Stazione delle Biciclette a San Donato o l'atelier Orco Cicli, dove Giò Pozzo realizzava biciclette artigianali e su misura (17). Grazie al know-how che la prima ciclofficina ha saputo costruire e diffondere, non poche persone hanno trovato occupazione nel settore della bicicletta (18). A questi esempi milanesi si ispirano le tante realtà sorte in questi anni in tutta Italia (19).

Per lo più sono storie inedite (20), comunque tutte accomunate dal saper introiettare e reinterpretare parte di quel movimento di autocostruzione, riciclo, nuova manifattura e cultura digitale che, attraverso il nome di makers, rappresenta una significativa innovazione culturale nel sistema di produzione di beni e servizi su scala mondiale (Doctorow, 2009). A prescindere dalle singole motivazioni, culture e sensibilità, massa critica e ciclofficine popolari esprimono bene sia la domanda di un progetto urbano alternativo a quello prodotto negli ultimi decenni, sia la rivendicazione di alcuni "diritti" che ci rimandano ancora a Lefebvre.

In *Rebels Cities* Harvey propone una rilettura del testo di Lefebvre incentrando la sua riflessione sulla vita urbana: la sua qualità deriverebbe proprio dalla capacità della città di essere dialettica, accogliendo i conflitti derivanti dalle molteplici pratiche che vi si possono esercitare. La presenza di queste condizioni consente l'esercizio del "diritto alla città" poiché permette ai diversi gruppi di intraprendere un'azione collettiva capace di alterare l'ordine preesistente (Harvey, [2012] 2013).

Riletta da questa angolazione, la massa critica sollecita un nuovo progetto in cui lo spazio della strada può essere inteso quale commons (21), spazio pubblico inclusivo, non settoriale e non respingente rispetto a pratiche alternative (anche di mobilità). Attraverso la massa critica, il recupero dei rottami di bicicletta e la condivisione delle conoscenze e dei saperi necessari per mettere in pratica questo recupero, è possibile leggere implicitamente l'istanza di nuovi standard minimi, espressi nei termini di condivisione, qualità e sicurezza. Parliamo della necessità di spazi capaci di assorbire pratiche alternative ai modelli monodirezionali che oggi la legge sugli standard incarna.

Contemporaneamente, tuttavia, la condivisione di conoscenze, di spazi e di rottami, che viene praticata nelle ciclofficine e attraverso la liturgia della "massa", ci racconta come oggi il progetto di una nuova città si realizzi anche attraverso pratiche della condivisione.

Da queste rivendicazioni forse può prendere corpo l'idea di uno spazio urbano che si situa in una posizione intermedia tra un'idea moderna di ciò che era

considerato pubblico – di tutti – ed un’idea postmoderna dell’individualizzazione esacerbata: la condivisione ricompone uno spazio intermedio e per questo potenzialmente innovativo dell’urbanità agendo sulle abitudini e sugli stili di vita, occupando spazi rilevanti nelle economie dei principali settori produttivi, riversandosi nella città, informando profondamente le relazioni e le tensioni che si possono istituire fra gli ambiti privati e pubblici (Bianchetti, 2014).

Così, Critical-Mass e ciclofficine popolari mettono in discussione alcuni ordini costitutivi della città moderna e funzionale: da un lato, le tante dimensioni private ed iper-specializzate; dall’altro, l’idea di spazio pubblico inteso come ambito omogeneo ed inclusivo. Introducono, quindi, alla domanda di uno spazio mediano della strada: uno spazio capace di accogliere le diverse e molteplici pratiche, i tempi e i ritmi della città, senza tuttavia bloccare e definire tale potenziale nella fissità e frammentazione di uno spazio che sia esclusivamente quantitativo, eccessivamente disegnato e normato

10 Tra le misure adottate dal governo Rumor per il contenimento dei consumi energetici ricordiamo: l’aumento dei prezzi per carburante e gasolio, l’abbassamento del limite di velocità in autostrada e il divieto di utilizzare l’automobile privata la domenica (Berselli, 2005) - inaugurando la pratica delle “domeniche a piedi”. Sebbene i provvedimenti per il contenimento dei consumi energetici avrebbero potuto sostenere politiche infrastrutturali e di mobilità differenti, in quegli anni la situazione italiana appare tuttavia diametralmente opposta a quella olandese per la presenza della Fiat che, come ricordato anche precedentemente, gioca un ruolo non secondario nelle dinamiche di sviluppo del Paese: tra il 1973 e il 1979 si producono 500.000 di automobili in meno rispetto al 1973 (Biffignandi, 2013). Nel 1977, infatti, la Fiat riceve i primi aiuti di stato.

11 Chi ha vissuto dall’interno le diverse fasi della massa critica milanese racconta come il carattere del movimento sia mutato a seconda dei periodi e delle persone che nel corso di quindici anni di esistenza lo hanno animato: inizialmente legato ai movimenti antagonisti sorti attorno al centro occupato del Bulk, poi a quelli ecologisti, quindi a persone sensibili ai temi urbani e alla riconquista o riscoperta di pezzi misconosciuti della città. Oggi forse la massa critica milanese vive un nuovo periodo di transizione, passaggio certamente fisiologico, condizionato dalla mutazione generazionale di chi l’ha animata.

12 Come noto, la Critical-Mass nasce nel 1992 a San Francisco per protestare contro il dominio delle automobili che invadono lo spazio pubblico: centinaia di ciclisti, settimanalmente, iniziano a percorrere le strade della città – soprattutto lungo quelle arterie in cui alle biciclette era vietato il transito – bloccando il traffico e, quindi, facendo percepire la propria presenza e il proprio peso, all’interno della città (Carlsson, [2002] 2003). Si possono trovare affinità con il movimento londinese Reclaim the street (Klein, 2000):

311-324), ideato da un collettivo di attivisti di Earth First!, sorto sempre all'inizio degli anni 90' per riprendere possesso dello spazio pubblico occupato dalle automobili. Benché l'intento collimi con quello della Critical-Mass, c'è una differenza sostanziale:

nel caso londinese gli eventi erano dei veri e propri street party, mentre la seconda è un corteo per soli ciclisti.

13 A Roma il primo raduno fu organizzato nel 2002, pochi mesi dopo quello milanese. Oggi si tiene ogni ultimo venerdì del mese, il raduno parte dai Fori Imperiali al palo 27, alle ore 18:30.

14 A Bologna la massa critica si tiene ogni ultimo venerdì del mese, il raduno da piazza Galvani alle 18:00.

15 Bari quest'anno sarà sede della massa critica delle masse critiche, la cosiddetta 'Ciemmona' (Critical Mass Interplanetaria), sotto lo slogan "OGGI IL TRAFFICO SIAMO NOI!!!": il manifesto illustra ciclisti-rettili che, sciamando per le strade, divorano le auto-blatte ad evocare uno sviluppo evolutivo in cui le auto lasceranno il posto alla nuova specie dominante della bicicletta.

https://ciemmona.noblogs.org/?page_id=1727

16 Alla ciclofficina del Bulk «si è fatta le ossa una generazione di appassionati di biciclette che hanno avuto l'occasione per misurarsi con il lavoro su raggi e forcelle personalizzando mezzi sempre più improbabili (megabiciclette, tandem, veicoli a tre ruote con cassettoni giganti, etc) e riesumando dalle cantine velocipedi incrostati di ruggine per trasformarli in pregiati oggetti vintage». (Niessen, 2017)

17 Giò Pozzo, alternerà l'attività di giornalista, architetto e artigiano di OrcoCicli alla costante presenza nella storica ciclofficina milanese, di cui è stato uno dei fondatori e, fino alla sua morte, un instancabile animatore. Con Adriano Maccarana scrive, La macchina perfetta, un volume che è dedicato alle origini, alla storia e recente riscoperta della bicicletta e, contemporaneamente, un "manuale di officina" per consentire a tutti di prendersi cura della propria bicicletta (Maccarana, Pozzo, 2010).

18 A dare una mano ad Alberto Masi nella storica officina con sede al velodromo Vigorelli, cui si devono le biciclette apprezzate in tutto il mondo, oggi vi è un giovane telaista che ha imparato i rudimenti di meccanica nella ciclofficina della Stecca. Altri ragazzi formati alla Stecca oggi lavorano per lo storico marchio Specialized, alcuni altri hanno fondato a Milano la propria bottega o officina meccanica.

19 Non esiste un censimento delle ciclofficine né delle Critical-Mass presenti in Italia, ma in modo empirico, utilizzando gli strumenti di ricerca sul web e i social network, è possibile mappare queste realtà. In riferimento al solo territorio padano (Figura 2) troviamo circa 91 sedi Fiab, 122 strutture che in internet rispondono alla chiave di ricerca "ciclofficina" e 16 Critical-Mass oggi in attività. Per quanto riguarda queste ultime, in base ai like registrati su Facebook, è possibile stimare la risonanza dell'evento.

20 Recentemente si è scritto sulle ricadute economiche e sociali di alcune realtà simili sorte in Veneto come ad esempio la Mente Comune, associazione no profit di Vicenza, che a Padova apre la ciclofficina La stazione delle biciclette: solo nel 2013

l'associazione ha venduto circa 400 biciclette rigenerate (Fabian, 2014; Fabian, Donadoni, Velo, 2015).