

MENO CARTELLI

PIÙ REALTÀ



**MENO CARTELLI STRADALI E PIU REALTA –
RALLENTARE PER VIVERE PIU VITA**
**(TRASPORTI URBANI – FARE LA VELOURUTION PER
CAMBIARE LA CITTÀ)**
e piccola guida “Critical Mass: DIY” a Bologna



Libera traduzione (e interpretazione) di un testo trovato su velorucion.org
(Parigi) preso da un articolo del 2007 pubblicato su EcoRev, rivista di ecologia politica francese. Tradotto da francese ad italiano da una persona che non sa il francese. E piccolo svarione informativo finale sulla Critical Mass bolognese.

OGNI GIORNO MESSE IN DISPARTE

“Fate un regalo alle generazioni future, abbandonate le vostre macchine!” La *Velorution* (gioco di parole in francese; *velo* significa bici, da qui invertire lettere di *revolucion* e si ha una *velorucion*) è una manifestazione mensile che celebra la fierazza dellx cyclistx urbanx e che permette loro d’essere, per una volta, la maggioranza nel traffico. Ma la vera *velorution* è quella che fanno ogni giorno lx cyclistx! Gli spostamenti quotidiani in bicicletta nelle città marcano profondamente la percezione del mondo dellx cyclistx, al punto che lxi possa diventare unx *velorutionnaire*. Le cose che creano questa percezione riguardano le difficoltà incontrate, le esperienze fisiche e sensoriali e i momenti di buonumore provati sulla bicicletta.

Le difficoltà, le possiamo immaginare tutt: claxon, comportamenti violenti, tubi di scappamento, portiere aperte in faccia, svolte senza freccia e soste sulla ciclabile, motorini ovunque, ...

La felicità di pedalare in città nasce dal rapporto diretto del corpo con la realtà che si fa ovunque più presente, più vera, più nuda. Ti rendi conto delle persone e delle cose che vedi molto meglio, dei suoni che sono più immediati, degli odori più pungenti, della luce, senza filtro né schermo. Le intemperie e il sole ci restituiscono un universo naturale; il sollievo del sole è direttamente sentito sulla nostra pelle. La trama del paesaggio cambia, e ci prende con le sue asprezze, sentimento sconosciuto a chi viaggia in maniera motorizzata dentro ad una scatola o con un casco senza muoversi. Avere la forza di muoversi col proprio motore e il proprio carburante; saper essere autonomx energeticamente; gustarsi, immobili, il vento della discesa; approfittare della libertà di fermarsi non importa dove per guardare meglio o dir buongiorno; tutto questo completa ed intensifica la gioia di pedalare.

La città, un universo familiare ma più accogliente... e che ci pare diventare sempre più una straniera. Le difficoltà, il buonumore, il

paesaggio che ci prende ribaltano la situazione: pedalare è diventato sovversivo di per sé. Ogni colpo di pedali ingrandisce l'angolo di un nuovo punto di vista sulla realtà, che appare sempre più caotica. Abbandoniamo la rappresentazione a distanza, attraverso uno schermo, per rimettere piede nella realtà. Lx cyclistx urbanx si è messx di lato per cambiare il suo sguardo sulla città. Ora può tornare in centro e diventare sovversivx per lx altrx: unx *velorutionnaire*.

LA CITTÀ, UN SISTEMA COMPLESSO

Lx cyclistx si inserisce e partecipa così al sistema dei trasporti, dall'interno ma in modo diverso perché in minoranza in termini di velocità e potenza. Questo punto di vista permette di percepire bene la complessità del sistema, che sembra impossibile da modificare. Le molteplici interazioni differenti tra usi e utilizzatorx (pedoni, motociclisti, automobilisti, camionisti, cyclistx, autisti di bus e tram, poliziotti, soccorritori, ecc) sulle superfici separate o condivise rendono estremamente difficili lo stabilimento di regole soddisfacenti per tutt. Il sistema di trasporti urbani è dunque il risultato di una costruzione storica: pedonx e numerosx cyclistx scacciatx dalle macchine che conquistano l'egemonia, fusione poi separazione dei bus con gli altri veicoli, apparizione-sparizione-ritorno del tram. Questa complessità la rende instabile, sensibile alla minima perturbazione: bastano 150 cyclistx che pedalino per un'oretta in un tardo pomeriggio di fine settembre perché Place d'Etoile sia bloccata e si generino due ore di imbottigliamento in tutto l'agglomerato. Questo sistema è quindi complesso, costruito senza essere realmente pianificato, instabile. Ed è ugualmente pericoloso: l'inquinamento e gli incidenti uccidono, e spesso sono le persone più fragili a morire.

Il circolo vizioso della contro-produzione è iniziato da tempo: le automobili create per avvicinarci nello spazio, finiscono per allontanarci nel tempo. Le zone urbane che si specializzano e si

allontanano le une dalle altre sono l'effetto del pensiero magico riguardo lo spostamento istantaneo: abito qui, lavoro là, faccio lezione qui, e me la spasso di là. Quale controllo, quale regolamentazione dello sviluppo intrecciato di trasporti e urbanismo? Il sistema dei trasporti finisce per essere considerato dallx suorx come una sorta di catastrofe naturale a ripetizione. Allo stesso modo in cui sono considerati i danni delle economie mondiali, le guerre e la fame. E a livello locale, esistono anche le previsioni del traffico.

AREE SPECIALIZZATE E AREE PERIFERICHE

“Noi siamo il traffico” è la parola d'ordine dellx cyclistx che si raggruppano per creare una massa critica che permetterà loro di governare la strada senza rischio, una strada in cui normalmente, percorrendola individualmente, sono in pericolo. “Le auto ai demolitori, le bici alle piazze”: questa massa di cyclistx critica ugualmente tutti i mezzi a motore. Quando si è cyclistx solx, andare da un posto ad un altro in una grande metropoli può necessitare di una certa preparazione e abitudine ad evitare buche, tunnel o di finire su autostrade. Niente di sorprendente: la città è stata trasformata per la macchina, per colpa sua si sono diffuse strutture che dovrebbero facilitare la sua circolazione. Certe parti sono impossibili da attraversare senza un motore. L'esperienza in bici della città passa quindi per la vulnerabilità, la lentezza ed una certa forma di impotenza: essere fragile e praticamente nudx nel traffico, fisicamente limitatx rispetto a distanze e ostacoli. La logica della maggioranza all'aperto è quella della spazializzazione dei rapporti sociali, con degli spazi comuni privatizzati, sempre più vasti, e la chiusura delle aree più povere in simil ghetti. Le raccomandazioni contro queste tendenze sono generalmente dei messaggi semplicistici dell'IVM che mirano a promuovere i trasporti (preferibilmente l'automobile) per aprire le “periferie” (intese come “difficili”, vale a dire difatti zone di relegazione sociale).

Senza andare oltre alla periferia, ci si rende facilmente conto che il sabato pomeriggio nell'ora della *velorucion* mensile si attraversano aree iper-frequentate e zone iper-deserte. Perché? Perché nel legame tra sviluppo e trasporti, i trasporti servono a rendere accettabili i fallimenti dello sviluppo. Ci sono i solidi (gli edifici) e i liquidi (i trasporti). Il problema, è che con questo approccio tecnico e produttivista, la tendenza è di avvicinare gli elementi simili, un po' come in certi meccanismi celesti. Una cintura di asteroidi finisce per formare un pianeta circondato da spazio vuoto. Un'area della periferia interna finirà per avere un ipermercato abbinato a un complesso cinematografico, oppure diventerà La Défense, che dovrebbe espandersi ulteriormente verso Nanterre. Per accedere a queste zone di concentrazione, bisogna attraversare il vuoto, e tanto vale farlo il più velocemente possibile... queste zone permettono di imporre economie di scala a chi le sfrutta. Infatti, queste economie rispondono al costo delle infrastrutture di trasporto finanziate collettivamente. Sono le collettività locali che hanno finanziato i mezzi di trasporto che permettono a EuroDisney di avere dellx clienti! I mezzi collettivi sono messi al servizio della distruzione della collettività per la specializzazione delle zone. E la fluidità dei trasporti è uno degli elementi chiave di questa dinamica.

INIETTARE VISCOSITÀ PER RIPARARE LA CITTÀ

Secondo Ivan Illich “i fruitori spezzeranno le catene del sopruso dei trasporti quando si rimetteranno ad amare il loro territorio di circolazione e a temere di allontanarsene troppo”. Per rendere più omogeneo lo spazio urbano, bisogna renderlo più viscoso, lottare contro gli effetti della concentrazione. In termini di sviluppo del territorio, non si arriverà mai a rilocalizzare le attività se si continua a favorire la mobilità generale attraverso strade sempre più grosse. La mobilità generalizzata è una trappola, un sogno modernista e contro-produttivo che sembra ancora abitare in alcunx funzionarx elettx

arcaicx. Loro continuano a sostenere l'allargamento delle strade per diminuire gli imbottigliamenti (che, tuttavia, sappiamo che ritorneranno in poco tempo, con sempre più automobili). Altrx, senza dubbio più modernx, si rallegrano che le due ruote motorizzate rimpiazzeranno a poco a poco le macchine, migliorando così la sacrosanta mobilità (e allora l'inferno assomiglierà ad una Parigi dove ogni automobile verrà rimpiazzata da quattro moto o scooter).

La città "in movimento", della quale si vantano i mercanti d'automobili, è in realtà una città in decomposizione. Il ritmo di una città viva non è quello dell'autostrada. "Fare la città" necessita di tener insieme molti elementi eterogenei, assemblati in un tessuto urbano che non sia confuso. Ottenere questo risultato necessita un approccio paradossale: sia un approccio meticoloso alle singole situazioni, sia un approccio estremamente largo per lasciare che certe dinamiche si sviluppino da sole. Insomma, sarebbe necessario oggi trattare la città come trattiamo i giardini: fornire le cure necessarie, creare una giusta struttura ma così lasciare che le cose accadano. Come l'agricoltura produttivista è ossessionata dalla rendita, così lo sviluppo urbano è spesso ossessionato dalla mobilità. La *velorution* è una sorta di passaggio per uno sviluppo urbano "organico ed ecosostenibile".

PRATICHE DEMOCRATICHE PER PLACARE LA CITTÀ

La città contemporanea incoraggia una concorrenza decisamente feroce tra i diversi mezzi di trasporto: concorrenza per l'occupazione dello spazio, per la precedenza/priorità, per l'illusoria accelerazione fino al successivo semaforo rosso. La contro-produttività non è mai analizzata come tale, e la soluzione è ogni giorno ricercata nell'aumento della potenza, dell'efficacia e dello spazio utilizzato. Alcunx automobilistx pensano che manterranno il vantaggio perduto passando alle due ruote motorizzate. Le due ruote motorizzate utilizzano allo stesso modo piste ciclabili e corsie degli autobus,

proprio per reclamarne ufficialmente (e legalmente) l'utilizzo. Altrix, bloccatx nelle loro due tonnellate di metallo, pensano che siano lx cyclistx responsabilx degli ingorghi del traffico, a causa dell'inadeguatezza del loro mezzo rispetto al fine che perseguono. Questa concorrenza costruita per la città e spesso mantenuta per la costruzione di nuove strutture, blocca a poco a poco il dialogo tra i diversi utenti. L'esempio delle piste ciclabili sui marciapiedi è pregno di questo spirito: la decisione di creare artificialmente una tale struttura della concorrenza tra cyclistx e pedonx ha come scopo, ufficialmente, di evitare il conflitto con lx automobilistx.

Ognunx si blocca o è bloccatx alla difesa dell'interesse di un solo mezzo di trasporto. Per esempio, a Parigi, i gruppi consultivi istituiti dal Comune sono specializzati su un solo mezzo di trasporto, vi partecipano solo lx responsabilx di quel mezzo e vengono trattate solo questioni direttamente legate a quel mezzo e le sue caratteristiche. Impossibile parlare seriamente delle due ruote motorizzate ad un comizio di cyclistx! Impossibile per un'associazione considerata di cyclistx partecipare all'elaborazione della Carta delle due ruote a motore! Il dialogo tra utenti è volontariamente tagliato, la politica si riserva solo il diritto d'avere uno sguardo d'insieme e da arbitro tra le rivendicazioni, sistematicamente presentate come concorrenti.

Questa concorrenza e violenza, entrambe generate dal sistema, si estendono fin nelle istanze che dovrebbero deliberare per superarlo. Ciascunx è nella posizione di difendere i suoi interessi particolari e il discorso di interezza generale non è più sostenibile. Con i differenti gruppi che voglion far passare le loro rivendicazioni, ci si ritrova ovviamente in una situazione di stallo, imbottigliamento, come nel dilemma del prigioniero: ognunx ha oggettivamente interesse nel collaborare con lx altrix, dall'altro lato ognunx teme soggettivamente il tradimento dellx altrix e dunque finisce per rinunciare a collaborare. Ognunx si deresponsabilizza in nome del suo interesse (mal compreso), rendendo necessario l'intervento di un terzo per sbloccare la situazione.

Al di là della paradossale situazione dell'imbottigliamento, è tutto il sistema di trasporti che soffre per quest'assenza di razionalità collettiva: da qui la moltiplicazione di dispositivi contro le auto in sosta vietata, contro gli attraversamenti pericolosi, contro la circolazione nelle corsie riservate ai bus, ecc. ognuno di questi dispositivi genera effetti perversi e trasforma la città in una gigantesca macchina di logica barocca. Certe riqualificazioni parigine degli ultimi anni sottolineano i limiti di questo approccio e ci ricordano l'urgenza di trovare il modo di non gestire più queste logiche parallelamente e separatamente tra di loro ma di pensare un sistema d'interazione tra lx attorx.

NELLA CITTÀ LENTA, NESSUNA SATURAZIONE DI SIGNIFICATO CON SEGNI ONNIPRESENTI

Se rifiutiamo di vedere questa concorrenza come una fatalità, o come parte di un ordine naturale, comprenderemo che ha principalmente origine nel "bisogno", socialmente costruito, di velocità e potenza. "Mettere da parte le bici" ci aiuta e permette di aprire un'altra serie di soluzioni. In bici, è più piacevole e meno faticoso non interrompere mai il ritmo, la pedalata, evitare le accelerazioni e le fermate brusche. È anche più piacevole pedalare su un'autostrada che su una pista ciclabile disegnata su un marciapiede, o stretta e delimitata, o con assurde curve pericolosissime. Lx *velorutionnaires* comprendono il vero senso di fluidità e condivisione dello spazio.

Il sistema di trasporti è complesso di per sé, e si intreccia con la gestione del territorio. Davanti a questa complessità, ci sono tre reazioni politiche possibili. Rinuncia: gli ingorghi e l'inquinamento sono percepiti come disastri naturali. Volontà di controllo totale: lx cittadinx sono privatx di un'elaborazione comune di possibili soluzioni; la violenza stradale viene proiettata simbolicamente nello spazio democratico. Infine, la delibera e la sperimentazione

regolatrice, con l'obiettivo di pacificare la città: più democrazia e meno violenza stradale. Abbandoniamo allora la fantasia del controllo, che è di per sé contro-produttore. Abbandoniamo l'approccio cartesiano, che divide per controllare, sia nella creazione dei percorsi che nell'organizzazione del dibattito tra politici, tecnici e utenti.

Un primo elemento chiave da considerare allora riguarda il rapporto con la realtà. Il 18 aprile 2007, una bambina è stata uccisa a Boulogne-Billancourt; non perché attraversava fuori dalle strisce ma perché un motociclista ha deciso che non dovessero passare pedonx o cyclistx in quel luogo e a quell'ora. Moltiplicare i segni sotto forma di cartelli, semafori, strisce per terra, rinforza la virtualità di una città "vuota" dietro ad un parabrezza come lo schermo di un videogioco o della televisione attraverso le quali gli esseri umani diventano segni tra i segni, senza realtà. Ci si conforma ad un sistema automatizzato che priva, a poco a poco, lx conducentx di automatismi umani basilari: vede il semaforo che diventa verde, non la persona lenta che sta ancora attraversando. Le pubblicità rafforzano quest'immagine di un mondo fatto per le automobili, immenso e deserto; gli elementi di disturbo sono le altre persone. Il significato scompare di fronte alla valanga di segni. La derealizzazione ha portato alla violenza. Nel manifestare in modo pacifico e "nudx", lx *velorutionnaires* cercano, una volta all'anno (o al mese, nel caso di Critical Mass) di rompere questo meccanismo di derealizzazione e di rimettere carne viva sull'astratto.

La velocità è l'altro elemento chiave da tenere in considerazione perché è il vero motore della competizione tra lx utentx della strada. Il 27 marzo 2007, una giovane ciclista è stata uccisa; non si è suicidata passando sconsideratamente con il rosso, è stata travolta da un camion che stava accelerando verso il semaforo successivo. In termini di sicurezza, abbassare il limite di velocità genera benefici immediati, in accordo con le leggi della fisica: meno energia cinetica apportata negli scontri e più tempo per lx conducentx di fermarsi in tempo. E da un punto di vista di efficienza complessiva, abbassare il limite di velocità, non significa abbassare la velocità media, al contrario. Un limite di

velocità relativamente basso evita molti ingorghi limitando le situazioni di forte competizione. E soprattutto ci permette di immaginare un sistema stradale totalmente differente: soppressione dei semafori e degli attraversamenti pedonali, veicoli che non superano i 30 km/h e conducenti attenti all'ambiente circostante e alle persone. Meno stress per tutti. Un traffico regolare meno inquinante; e la fluidità potrebbe anche non risentirne! I segni svaniscono, la realtà ritorna e assume un volto umano.

UNA SOLA SOLUZIONE

Delocalizzare la vita, riunire le persone, rendere presente la realtà, pacificare la città: bisogna essere *velorutionnaires* per sognare e vedere la strada da percorrere? Può essere, ma speriamo di no... in ogni caso siete i benvenuti ad unirvi alla danza urbana delle biciclette!

Une seule solution, c'est la Velorution!

CRITICAL MASS BOLOGNA

OGNI ULTIMO VENERDI DEL MESE IN PIAZZA GALVANI
ALLE 18:30

CONSIGLI SU COME STARE IN CRITICAL:

- SORRIDI E PEDALA
- PORTA CHI VUOI E COSE PER FARE RUMORE E FESTEGGIARE
- NON LASCIARE BUCHI NE DAVANTI NE DIETRO DI TE
- SE SEI DAVANTI PROPONI STRADE NUOVE DIVERTENTI CON DEI PUNTI DA CUI SAREBBE INTERESSANTE PASSARE (dalle occupazioni alle merdate che distruggono l'ambiente alle ciclabili più improbabili)
- SE SEI IN CAPO AL GRUPPO E SIAMO AD UN INCROCIO/ROTONDA/... BLOCCA LE VIE LATERALI PER PERMETTERE ALLA MASSA DI SCORRERE SENZA INTERRUZIONI ED IN SICUREZZA
- SE E ROSSO FERMIAMOCI PER COMPATTARCI
- SE IL SEMAFORO DIVENTA ROSSO MENTRE LA MASSA SCORRE NON FERMARE IL FLUSSO, E PIU PERICOLOSO
- SE SEI IN CODA AL GRUPPO FAI IN MODO DI NON RALLENTARE E CREARE UN BUCO
- SE SEI IN MEZZO GODITELA!
- NON SI TOLLERANO I MACHI
- PARLA CON LX AUTOIMMOBILISTX INKAZZATX SENZA URLARE, SENZA SCONTRO, MAGARI DANDO LORO UN VOLANTINO ESPLICATIVO (e se non capiscono puoi sempre ignorarlx)
- SE MOTOCICLISTX SI INFILANO NELLA MASSA CAPISCI COSA E PIU SICURO: BLOCCARLI E LASCIARLI DI NUOVO DIETRO ALLA MASSA O LASCIARLI ANDARE VIA AVANTI (TANTO SI FERMERANNO AD UN SEMAFORO E LI RISUPEREREMO)

BELLA LI, CI SI VEDE IN STRADA!!