

La mia bici va a potassio

Alla ricerca del paesaggio stradale perduto

Albano Marcarini

Spesso siamo abituati ad associare il concetto di strada con quello di auto. È un vero assioma. Eppure, se ci fate caso, le strade sono esistite ben prima delle auto e, probabilmente, esisteranno anche dopo.

In questo incontro parlerò di strade. Ma non lo farò in termini tecnici. Io vi vorrei parlare della strada in senso ‘alto’, forse un po’ romantico, magari un po’ nostalgico. Lo farò come siamo noi quando non usiamo l’auto: persone, ciclisti, pedoni, utenti ‘deboli’ della strada come si usa dire.

Gli ingegneri chiamano le strade infrastrutture, i politici grandi opere. Per me la strada è **un monumento alla civiltà**, alla storia dell’uomo, alle sue gesta, umane e sportive, alle sue avventure. Ho un approccio diverso.

Nel passato – parlo di 50 anni fa - la strada era **un bene condiviso**: l’auto doveva spartire il suo spazio assieme al pedone, al ciclista, agli animali. Oggi la strada è patrimonio esclusivo dei veicoli a motore, ogni altro utente della strada è stato estromesso, respinto, cacciato. Mi stupisco sempre quando, passando in mezzo a certi paesini, vedo le porte di casa¹ affacciate direttamente sull’asfalto, senza un tramite, senza un

filtro, senza una cortesia. Questo fatto è di una violenza inaudita.

Le strade si stanno modellando addosso all'automobile, come un vestito, a loro misura, uso e consumo. Intendo dire che in passato l'auto doveva conformarsi alla strada, alle sue regole, ai suoi obblighi. L'exasperazione della velocità ha spinto le strade a evitare i centri abitati, ad avere dimensioni spropositate, a proteggersi entro muraglie di cemento, a chiudersi in lunghe e tenebrose gallerie.

Ho la viva sensazione che le strade abbiano rinunciato ad esprimere un loro valore intrinseco, un loro rapporto con il territorio e con l'ambiente.

Sono della generazione di passaggio, di quella generazione che ha visto il grande salto della modernità dal dopoguerra a oggi e ricordo bene il paesaggio stradale di cinquant'anni fa di quando ero piccolo e viaggiavo con la 600 di famiglia. Erano **strade che disegnavano il paesaggio**, in grado di dialogare con il palinsesto naturale e con la campagna. I lunghi filari alberati a platano, i paracarri in granito dipinti a fasce bianco-nere, le case cantoniere dipinte di rosso pompeiano, le stazioni di servizio con le futuristiche pensiline in cemento armato, la segnaletica poggiante su piedistalli in calcestruzzo. Il paesaggio stradale aveva anche i suoi 'topos': il 'trivio di Fuentes', 'la Serravalle',

il 'rondò di Monza', la 'strada del Meandro', quella del 'Nastro Azzurro' ecc. Quelle strade avevano un nome e un cognome, come le persone, epiche denominazioni - 12 dell'Abetone e del Brennero, 19 delle Calabrie, 73 Senese Aretina, 74 Maremmana - oggi perdute a causa di un distorto federalismo.

Poi, divenuto più grande, mi sono anche accorto che sotto l'asfalto spesso si nascondevano tesori che narrano di civiltà passate, di culture, di religioni come sotto il nastro, o i nastri paralleli, della Via Francigena. Strade medievali, strade di pellegrini. Strade che, dopo morte, vivono come favole nella memoria della gente. Quanti ponti romani, che romani non sono mai stati ma che la gente ha sempre visto lì, immobili come la pietra con cui sono fatti. Reperti, relitti, avanzi di strutture stradali, brani di selciato, basolato, gradonato, cippi, tipologie stradali che hanno attraversato i secoli senza grandi modificazioni perchè funzionali fin dall'origine ai pedoni, ai carri, ai cavalli. Strade di pietra.

Io vorrei lanciare un appello per la salvezza delle strade e del loro paesaggio, un patrimonio in via di estinzione. Da 'attori' del movimento, cioè da camminatori, ciclisti, cavalieri siamo diventati semplici 'passeggeri', ovvero oggetti passivi, merce trasportata da un luogo a un altro

nel tempo più breve possibile, nello spazio più corto possibile. Lo sa bene - o forse non se ne rende conto - chi percorre l'Autostrada del Sole, chiuso da due barriere: quella dello spartitraffico, sempre più alta e cieca; e quella della teoria continua del traffico dell'opposta corsia. La sua velocità corre sui tempi dettati dai pannelli variabili o del suo navigatore satellitare. Il paesaggio si conforma all'autostrada stessa e diventa un rotolo infinito di specchi, cementi, luci, richiami commerciali. Una barriera di capannoni, empori, magazzini, altre infrastrutture, edifici, ponti si frappone fra noi passeggeri e quello che eravamo abituati a chiamare paesaggio, cioè i campi, i villaggi, i filari alberati ecc.

Il satellite, collegato all'auto, ci consente di navigare sulla terra come sul mare. Mai definizione è più stringente: navigare, perché come nel mare il vuoto è immenso. Anche sulla terra ciò che ci circonda diventa indifferente. Questa è la mobilità alla quale noi oggi siamo abituati: il Po è un cartello, non un fiume; Modena un casello e non una città; l'Appennino una galleria e non una montagna.

Allora cerco le mie strade fantasma. Le strade che le carte stradali moderne dimenticano perché non sono pensate per le automobili. Strade che devo cercare sulle

vecchie carte militari o sulle prime carte del Touring. Per capire, ad esempio quanto salgono e quanto scendono. Le carte moderne non lo dicono. Per un'automobilista una salita non fa differenza. Bé, in bicicletta, si sa, una salita invece è una salita, e una discesa, bé, a volte, è una benedizione. Vedete già come sono diversi i modi di intendere una strada.

Pensate che un tempo, all'inizio del secolo - e qui faccio un inciso - un ciclista aveva scoperto il modo di capire immediatamente su una cartina se le strade avevano molte salite oppure no. Un modo ingegnoso. Aveva sovrapposto e cucito alla cartina una specie di foglio trasparente e ondulato a seconda del disegno e messo a uno spigolo una valvola, come quelle dei salvagente. Bene, gonfiando all'interno, la cartina quasi magicamente si modellava come fosse un plastico. Una specie di cuscinetto geografico.

Consideriamo allora **la bicicletta**. Cos'è la bicicletta? Bè lo sappiamo tutti. Ma sappiamo anche che la bicicletta ottiene il massimo sforzo impiegando il minimo della fatica. Per metterla in moto e dirigerla sopra una strada buona e volendo raggiungere una certa velocità, il peso del nostro corpo è ripartito quasi egualmente su quattro punti d'appoggio, cioè: le due prese del manubrio, la sella e uno dei piedi, alternativamente. La

bicicletta dà il piacere del movimento. Sono pochi quelli che non gioiscono quando il corpo è motore e mobile in una sola volta. Inoltre non esiste nessun altro mezzo di trasporto che consenta, con la dovuta tranquillità e lentezza ma anche con un certo grado di movimento, in uno spazio di tempo determinato, di osservare e apprezzare la diversità dei paesaggi. Neppure l'andare a piedi lo consente in questi termini.

Le vecchie strade da percorrere in bicicletta sono un patrimonio infinito e nascosto, sfuggente a chi non sa guardare il territorio. Dicono tutti: ma si stanno facendo troppe strade. È vero e non è vero. Se ne fanno tante, alcune inutili e brutte, soprattutto brutte, e se ne perdono molte, quelle che piacciono a me. **Non posso dimenticare quelle strade.** Le vorrei ritrovare e proteggere come una cosa cara, percorrendole tranquillamente a piedi o in bicicletta.

Vorrei strade che non ci costringano più a usare quella fettuccia di asfalto di 50 centimetri a lato dell'asfalto per non essere travolti dalle auto. Vorrei strade dove stare affiancati a parlare, gareggiare l'uno accanto all'altro con la testa china e la schiena curva. Vorrei strade dove **fermarsi ad ammirare il paesaggio**, in silenzio, con tutto il tempo davanti, senza fretta. Vorrei strade bianche, disegnate così, sulle carte, come un tempo.

Strade bianche che salgono le montagne, e non le bucano, che attraversano i paesi, e non li schivano. Strade che non offendono la vista, ma **che parlano con le colline**, strade con le siepi. Strade bianche come quadri incorniciati da cipressi in Toscana, da eucalipti in Sicilia, da pioppi in Lombardia. Strade che entrano ed escono dalle cascate. Dove stanno le galline e i cani ti rincorrono con lo sguardo fisso alle caviglie. Strade bianche dove è meglio un'andatura sostenuta che una debole, per restare in equilibrio sulla ghiaia. D'ora in avanti il fondo della pista sarà asfaltato, ma è giusta quell'osservazione che fece una volta Giovanni Guareschi: «L'asfalto, per il ciclista, è un po' come il tappeto per l'uomo bloccato nell'albergo: qualcosa di unto, di silenzioso, di felpato. Quando i granelli del ghiaietto scricchiolano sotto le ruote della bicicletta, sembra al ciclista di andar più forte, di avere più aria nei polmoni».

Strade da schivare le buche zigzagando come un ubriaco. Strade dove nasconderti dalla polvere se vedi arrivare un'auto. Strade segnate da vecchi cippi in granito, storti e semisepolti nell'erba alta. Strade seguite da fossi freschi di salici nella campagna friulana, da acque calcinate e vaporose nelle bianche della Tuscia, da ranocchi salterini nella lucide distese della Lomellina. Strade che si arrampicano a serpentine su

per le montagne come metri pieghevoli. Strade che si dividono in due, con l'erba nel mezzo.

Da qui nasce il concetto di **mobilità dolce**, ovvero dal tentativo di coniugare felicemente infrastruttura e mezzo di trasporto secondo una visione rispettosa dell'ambiente, non consumatrice di spazio e di energia, e salutare per chi la esercita. 'Dolce' è un termine più ampio e completo rispetto a quello che di solito si usa quando si parla di mobilità alternativa, cioè 'lenta'. Qui non si tratta solo di andar piano, ma di muoversi con intelligenza, con acume, con curiosità e rispetto verso di noi e verso gli altri. È una forma di mobilità, se volete, non violenta, dolce appunto, perché ci pone al riparo dagli eccessi, dalle fobie, dalle cattiverie grandi e piccoli che spesso si consumano sulle grandi strade e nelle città. Le strade a cui pensiamo noi non sono il teatro di tragici incidenti, drammi assurdi che tolgono ogni anno la vita a migliaia di persone.

Da qualche anno sto lavorando attorno al concetto di 'mobilità dolce'. Sono convinto che occorra pensare a una nuova rete di strade, ovvero a '**strade per la gente**', destinate a una mobilità 'più ragionata', dove l'auto sarà bandita a favore di pedoni, bambini, anziani, persone a mobilità ridotta, ciclisti, cavalieri ecc. E sono anche

convinto che questa nuova rete si debba realizzare senza rubare altro spazio ai campi o ai boschi ma riutilizzando quella incredibile (e insospettata) quantità di ‘reliquati’ infrastrutturali che l’impetuoso sviluppo degli ultimi decenni ha ritenuto di abbandonare o che ha utilizzato per scopi limitati. Parlo di ex-ferrovie, di strade arginali lungo fiumi e canali, di tronchi dismessi, di strade campestri, di sentieri e mulattiere... Possiamo valutare attorno a 10 mila km l’estensione potenziale di questa rete. Diecimila chilometri senza sciupare territorio, senza investire milioni di euro, ma solo ripristinando quanto già il passato ci ha lasciato, forse ingloriosamente, in eredità.

I requisiti che dovrà avere questa rete sono pochi e chiari: la sua separazione dalla rete stradale ordinaria; il recupero delle infrastrutture dismesse; la multifunzionalità, cioè la possibilità di dedicare questa rete a una pluralità di utenti; l’integrazione con il sistema del trasporto pubblico (bus, treni locali e ferrovie turistiche) e della ricettività diffusa (aziende agrituristiche, bed & breakfast).

11. In molti Paesi d’Europa si è visto che fare sentieri o piste ciclabili non vuol dire dare il contentino a pochi fissati fanatici, ma ha invece effetti positivi e insperati come la riduzione degli incidenti della strada, la

riduzione del tasso di obesità nelle classi d'età giovanili, la riduzione di certe patologie legate all'ipertensione, al diabete, al colesterolo, l'aumento dello stato di benessere delle persone anziane ecc. Senza parlare degli esiti più scontati come l'incremento del turismo e dell'occupazione giovanile, la cura del territorio, il recupero della nostra memoria storica e una buona educazione alla conoscenza e al rispetto del paesaggio.

“La strada aperta. La casa dell'anima non è in paradiso, è nella strada aperta, né fuori, né dentro. L'anima è un viandante lungo una strada aperta” (D.H.Lawrence). Eccoci pronti, anche noi, viandanti del Terzo Millennio. Siamo pronti a seguirla, senza indugio, con desiderio di scoperta, a piedi, su due ruote, a viverla intensamente come tutte le cose che ci sono care e che non vogliamo perdere. Per nulla al mondo.

Albano Marcarini

La mia bici va a potassio

Ediciclo Editore, 2011

14.90 Euro