

Enrico Palma

*Per una filosofia della bicicletta tra tecnica e natura*

*Abstract:* This paper tries to articulate a reflection on the bicycle as a machine and on the human-bicycle relationship, drawing on theoretical, anthropological and existential studies. The aim is to explore a possible metaphysics of the cycling experience, first from a technical perspective (the human who, through energy expenditure and effort, achieves fulfillment in hybridization with a machine and the surrounding world, whether anthropized or not) and then as an integrated experience of human-technology-nature, also taking into account major sporting events (the so-called Grand Tours), in which a unification of the various aspects occurs: the human who confronts nature with his own technical means and who integrates with it.

*Keywords:* Bicycle, Metaphysics, Nature, Technique, Cycling.

*Il ciclismo è un'arte viva, uno dei mezzi più sicuri che l'uomo abbia inventato per creare felicità e conoscere se stesso.*<sup>1</sup>

## 1. Introduzione

La relazione umano-natura è uno degli aspetti dell'essere-al-mondo tra quelli certamente fondativi. E tale relazione è mediata dalla tecnica, nelle varie forme in cui essa si esplica. Non è l'obiettivo del presente contributo indagare tale nesso dal punto di vista generale<sup>2</sup>, bensì da quello più circoscritto di un ambito particolare, se vogliamo di una manifestazione macchinica, con cui da più di un secolo, e con una notevole spinta negli ultimi decenni, l'umano intende e pensa se stesso, la natura e la sua identità, come detto, di relazione: la bicicletta. In questo testo ci proponiamo dunque di discutere la bicicletta come macchina e come *medium*,

1 Affermazione di Laurent Fignon, cit. in W. Bernardi, *La filosofia va in bicicletta. Socrate, Pantani e altre fughe*, ediciclo editore, Portogruaro 2013, p. 151.

2 Come sfondo per la presente riflessione, posso indicare l'irrinunciabile M. Heidegger, *Die Frage nach der Technik*, in *Vorträge und Aufsätze (Gesamtausgabe. Band 7)*, hrsg. von F.-W. von Herrmann, Vittorio Klostermann, Frankfurt a. M. 2000; ed. it. a cura di G. Vattimo, *La questione della tecnica*, in *Saggi e discorsi*, Mursia, Milano 1976. Da cui discendono E. Mazzarella, *Tecnica e metafisica. Saggio su Heidegger*, Carocci, Roma 2021, e A. Ardovino, *Mondo, natura, tecnica*, in "Bollettino Filosofico", 38, 2023, pp. 12-29.

il suo influsso sul benessere e sul raggiungimento di una dimensione autentica dell'esistenza e, infine, di affrontarla nel suo aspetto olistico come manifestazione sportiva, che coinvolge integralmente l'umano, la natura e l'orizzonte di senso che può dischiudere, facendo riferimento a un momento altamente iconico, il Tour de France. Tutto ciò sarà fatto alla luce della profonda convinzione espressa da Fignon posta in epigrafe: la bicicletta come mezzo/macchina di scoperta del sé e del mondo, e di ottenimento della felicità esistenziale in rapporto alla natura.

## 2. La bicicletta: un medium macchinico tra uomo e natura

Nicola Russo, uno dei principali pensatori della tecnica, pone un'avvertenza che ha anche tutto l'aspetto di un'imprescindibile indicazione di metodo. Quando infatti ci si cimenta nella possibile risposta alla domanda su cosa sia la tecnica e quale sia, intensificando, il nesso tra l'umano e il mondo nel quale egli si trova, ovvero la natura, Russo suggerisce come termine medio di questo concetto assai sfuggente e ancipite un altro concetto, la *macchina*. Per quanto concerne il rapporto tra l'umano e la natura in senso tecnico, la macchina è il primo concetto come *trait d'union* in grado di connettere in senso pieno l'ontologia di entrambe queste istanze, l'umana e la naturale. Il fenomeno tecnico, già dagli antichi come riporta Russo, veniva distinto in due ambiti, il primo riconducibile direttamente alla tecnica nel significato tradizionale con cui si è soliti intenderla, la tecnica della produzione di oggetti utili alla domesticazione mondana dell'uomo; il secondo, invece, alla produzione di oggetti *inutili*, o per lo meno di non immediata utilità pratica, che non intercettano un effettivo *bisogno* ontico-mondano, ma hanno più a che fare con le sfere, ad esempio, della trascendenza o del gusto, con finalità che potremmo tentare di definire come *spirituali*.

I Greci, non a caso, intendevano questa separazione interamente moderna come un unico fenomeno, un'unica realtà della produzione e della pro-vocazione dell'ente, per dirla con Heidegger. In tutto questo, come prima fonte di orientamento, Russo sceglie quale "fenomeno guida"<sup>3</sup> appunto la macchina, di cui dà una definizione tanto concisa quanto efficace come *congegno artefatto*, "vale a dire come composizione di una pluralità di elementi materiali estratti dalla loro collocazione naturale e combinati secondo una catena di interazioni causali e retroazioni, tale che mediante il suo uso un uomo, un cetò, una classe, una corporazione, una cultura, una società... perseguono e realizzano certi loro fini"<sup>4</sup>. Cercando di circoscrivere maggiormente, la macchina è un insieme di enti prelevati dalla natura e organizzati secondo uno schema, a sua volta strutturato su un'ontologia di base che definisce il funzionamento e la finalità a cui essa è rivolta.

3 N. Russo, *Ontologia e genealogia delle macchine: un sunto*, in "Mechane", 1, 2021, pp. 13-25, qui p. 14.

4 *Ibidem*.

Molto utile per l'argomento è la distinzione che Russo, sempre a partire dalla riflessione greca, introduce tra le macchine che hanno un'identità autonoma e indipendente dal creatore e che sono oggettivate in se stesse, e quelle che necessitano di un'attività pratica per acquisire il loro senso. I termini che Russo utilizza sono rispettivamente *apotelestica* e *simpleromatica*. Esempi dell'una e dell'altra, per quanto concerne le arti, sono una scultura, che non necessita di alcun completamento esterno alla sua essenza, e lo strumento musicale, che per accadere ha bisogno della *performance* del musicista, il quale la esegue e la porta all'essere. Più in generale, e per estendere l'ambito tematico oltre le arti, possiamo tentare di specificare ulteriormente lo schema di Russo contemplando nella struttura ontologica di reti e rimandi della macchina la componente in alcuni casi per nulla accessoria dell'esecutore, colui che alla lettera la fa funzionare, senza l'azione del quale essa non raggiungerebbe la completezza del proprio scopo.

Se ciò è vero, allora la *simpleromatica* è la macchina che per ottenere il completamento ha bisogno della partecipazione della componente umana, nonché per adempiere al suo scopo e per espletare il proprio corretto funzionamento. La bicicletta, inserita in questo quadro concettuale, è una macchina, poiché rientra nel novero dei congegni artefatti, con un funzionamento ben preciso e una varietà più o meno ampia di scopi e finalità, ed è, più nello specifico, una macchina *simpleromatica* anche nel senso che necessita di una determinata pratica umana, dell'azione, anzi, di un umano che la utilizzi e la conduca alla pienezza secondo la coppia funzionamento/scopo.

Il nesso uomo-tecnica-natura è quindi mediato ed esibito dalla macchina, che costituisce un vero e proprio *trascendentale* tecnico, come *a priori* di ogni azione e come strutturazione del rapporto, se vogliamo più ampio e generico, uomo-natura. È un fatto con cui gestire la relazione uomo-natura, ed è anche da intendersi non solo come presupposto ma anche come conseguenza, in una serie reticolare di cause ed effetti per la quale un'invenzione, una *macchinazione*, può modificare profondamente il senso del nesso di origine ma specialmente la natura, che, nonostante tutto, comprende l'umano al suo interno. "Le macchinazioni tecniche, infatti, partendo dall'uomo non solo si rivolgono verso la natura, ma immancabilmente ritornano verso l'uomo stesso, modificandone la sua posizione nel mondo e perfino le strutture elementari della percezione e dell'intellezione. Ogni volta che quel nesso triadico viene ridotto a un nesso duale (p. e. tecnica-natura), la comprensione tanto del fenomeno tecnico, quanto dell'uomo stesso, e in ultima analisi della natura, ne è in vari modi inficiata"<sup>5</sup>. La macchina è un *medium* tra l'umano e la natura, in una modalità teorica e applicativa per cui sono entrambe le istanze a venire modificate. Tuttavia, una distanza resta e *deve* restare, per evitare, sostiene Russo, pericolosi appiattimenti del *medium* su uno solo, o addirittura entrambi, dei poli ontologici del nesso in esame.

Tra tutti i livelli e le possibili sfumature, anche, come detto, nella sua eventuale accezione *rischiosa*, si può parlare, benché in modo molto prudente e circostanzia-

to, di “*adequatio hominis ad machinam*”<sup>6</sup>, laddove tale adeguamento non sia diretto a un’assimilazione dell’umano alla macchina, ma gestito e programmato affinché egli non si riduca al meccanismo che invece dovrebbe governare. In tal senso, ci si può interrogare sull’opportunità di tale adeguamento dell’uomo alla macchina, in particolare al mezzo della presente argomentazione, la bicicletta. Dall’altro lato, l’umano ne risulta condizionato anche in riferimento alla natura, poiché come mezzo di locomozione a energia antropica la bicicletta consente un artificio tale da poter influire positivamente anche nell’ambiente circostante, realizzando così una medietà inedita nel rapporto qui indagato umano-tecnica-natura all’insegna di un fruttuoso equilibrio, raggiunto attraverso la macchina che coinvolge integralmente gli estremi di tale dinamica.

Russo sintetizza così l’essenza della *mechané*:

Le macchine sono gli artifici concreti tramite i quali l’abilità dell’uomo, la sua tecnicità e arte più chiaramente si esprime, si realizza concretamente, sui quali si sostiene, con i quali l’uomo aiuta se stesso ogni volta che si trova nello stupore, nel dubbio, inabile a dare soluzioni immediate a un problema, a rispondere in automatico a una situazione, ad affrontare direttamente una forza sovrastante. Ma questa, e non è difficile rendersene conto, è sempre e da sempre propriamente la sua condotta specifica: la macchinazione, l’interpolazione di una qualche *μηχανή* tra sé e il mondo, è in tal senso lo stigma della sua stessa umanità, della sua natura di *πολυμηχανον ζoon*.<sup>7</sup>

Questo potrebbe essere uno dei modi in cui intendere l’essere dell’umano, la sua natura primariamente tecnica, che per ottenere senso e sopravvivenza, in altre parole la sua tenuta nel mondo come fondamento che lo regge alla-vita, ha bisogno di un trascendimento tecnico, che si oggettiva nella macchina fuori di sé, dunque esterna e indipendente, oppure che ripiega verso l’interno, nella distinzione già evocata di apotelesico e simpleromatico. Del resto, precisa Russo, “la *techne* è parte della *physis* dell’uomo”<sup>8</sup>.

In tal senso, le macchine sono la modalità in cui l’umano oggettiva le sue vie traverse per l’aggiustamento e la garanzia di sé nella propria collocazione all’interno del mondo. Ma sono anche una modalità di modificazione dell’umano nella sua essenza, nonché, ed è il nostro punto, in relazione con l’ambiente circostante, la natura. La bicicletta è quindi inquadrabile all’interno dello schema delle macchine simpleromatiche, poiché non può tendere a nessuno scopo se non a condizione del coinvolgimento umano, che egli, insomma, diventi utilizzatore e parte integrante del tutto che si va a costituire. In un modo assolutamente non banale, la bicicletta

6 Ivi, p. 21.

7 Id., “*La lira mi sia cara e l’arco ricurvo*”: una trama di tensioni opposte, in “*Etica&Politica*”, XIV, 2012, 1 pp. 186-229, qui p. 198.

8 Id., *Para physin: spunti aristotelici, e non, intorno al concetto di macchina*, in “*Bollettino Filosofico*”, 38 (2023), pp. 98-106, qui p. 102. Rimando anche a Id., *Polymechanos Anthropolos. La natura, l’uomo e le macchine*, Guida, Napoli 2008.

può rientrare all'interno del novero delle arti, può essere ritenuta in senso pieno come un oggetto artistico, allo stesso modo di un pianoforte che è ideato e costruito, *horribile dictu*, per lo scopo dell'edificazione spirituale umana. A ciò, inoltre, si unisce la considerazione dell'altro polo della dinamica in tensione, che dall'umano, attraverso la macchina, quindi per mezzo della tecnica/arte, va verso la natura e poi ritorna, offrendo all'utilizzatore una nuova dimensione dell'essere in cui ottenere un qualche vantaggio o, come vogliamo qui sostenere, una delle forme della pienezza esistenziale. La bicicletta, senza l'umano che la usi, senza il suo *naturale performer*, è una macchina il cui scopo non è ottenibile, indisponibile e smarrito in una collazione di elementi privi di riferimento. Nel suo utilizzo, invece, l'uomo completa la macchina *macchinandosi*, non diventando macchina ma configurandosi lui stesso come scopo deliberato e voluto di tutto il processo di macchinazione, nella chiara consapevolezza del ripiegamento verso l'interno che la bicicletta permette di operare.

Tentando di formulare una possibile definizione che funga anche da sintesi riepilogativa, per quanto ovviamente parziale, si può affermare che l'uso della bicicletta e l'attività ciclistica considerata nel suo complesso possono essere declinate come la realizzazione di un duplice scopo, fisico-corporeo e spirituale-interiore, che si compie attraverso il movimento tecnico, aumentato e potenziato e che si localizza nella natura, il cui meccanismo è un trascendimento della funzionalità antropica di locomozione e un ripiegamento in vista di una pienezza intima, tale da consentire di raggiungere un'integrazione con il mondo naturale e una pienezza esistenziale prossima a uno stato di felicità e di gioia autentiche, dovuta all'attingimento di una dimensione del sé privata e profonda che situa l'umano in un luogo rispettoso di sé e del circostante. La bicicletta, insomma, come eccellente *medium* tecnico per un'autentica riflessione e applicazione del nesso uomo-natura.

### 3. L'attività ciclistica tra tecnica ed esistenza concreta

L'esperienza ciclistica insegna che la bicicletta, quando lo sforzo inizia a essere duraturo e il coinvolgimento intenso, diviene un prolungamento tecnico del corpo, come se il supporto diventasse a tutti gli effetti parte integrante dell'organismo, perfettamente coerente e funzionante. A onore del vero, ciò può dirsi anche di tanti altri mezzi o strumenti, la cui integrazione e, in alcuni casi, ibridazione, è perfezionata dall'abitudine<sup>9</sup>. Questa caratteristica *naturale* dell'umano ha a che fare con il concetto molto più ampio e generalizzato di antropotecnica, se vogliamo l'ambito di riflessione sul rapporto tra l'umano e gli strumenti che il più delle volte derivano dalle esigenze del suo stesso corpo o dai contesti di utilizzo e impiegabilità.

9 Per queste tematiche, soprattutto per l'inevitabilità dell'ibridazione dell'umano con altre forme tecniche, nell'ottica di una proposta di filosofia della mente, cfr. A.G. Biuso, *La mente temporale. Corpo Mondo Artificio*, Carocci, Roma 2009.

Afferma Viola: “Quando si sale in bici, essa diventa un prolungamento fisico della nostra figura, una sequenza di organi che parte dalla nostra testa e finisce all’ultimo strato del copertone delle ruote. Quella bellissima semplicità esteriore racchiude in realtà pezzi di anima della bicicletta che hanno bisogno di continua manutenzione”<sup>10</sup>. La bicicletta, prima di tutto, è espressione dell’adeguamento tecnico del corpo allo strumento e viceversa, in un aggiustamento continuo che termina in un equilibrio quanto più stabile è possibile, in un processo che gli specialisti, non a caso, chiamano biomeccanica.

Tecnicamente parlando, stavolta dal punto di vista della componentistica, si possono benissimo riportare le parole di Viola volte a descrivere il funzionamento della bicicletta e la relazione tra le sue parti: “L’energia muscolare viene trasformata in energia cinetica, con una coppia di forze trasferite con le pedivelle – che operano da leva – al movimento centrale, il cui asse inizia a ruotare e trasferisce questo movimento alle corone anteriori, che con la catena applica una coppia di forze ai rapporti posteriori facendoli ruotare. Questi ultimi, vincolati alla ruota posteriore, agevolano il movimento di rotolamento e quindi di avanzamento”<sup>11</sup>. A cui si unisce forse il pezzo più complesso, soprattutto negli ultimi anni con l’inserimento della componentistica elettronica, il cambio, che ha ridotto sensibilmente la fatica nei tratti più duri, accorciando la percorrenza e mutando anche lo stile di andare in bicicletta, consentendo una pedalata più agile e leggera. Il cambio, che nella sua forma tradizionale e ancora largamente in uso, è “un pezzo di neanche 20 centimetri che è un prodigio di tecnica. Corpo superiore, con l’attacco per il telaio, le viti di registro e di battuta e il registro del cavo del cambio, il corpo mediano con la molla di ritorno e il morsetto del cavo, il corpo inferiore con la molla interna, e poi il bilanciere con le due pulegge, una di tensione in basso e l’altra di guida in alto”<sup>12</sup>.

Anche a livello di postura fisico-motoria sul mezzo, il ciclista ha una visione indubbiamente più libera rispetto, ad esempio, a quella dell’automobilista, chiuso nel suo abitacolo e impedito dalla carrozzeria. Non è un caso, infatti, che la maggior parte dei sostenitori della bicicletta si concentri su questo aspetto fondamentale: durante la conduzione del mezzo, la natura sembra aprirsi allo sguardo contemplativo, favorita da uno strumento tecnico che allontana dall’abituale velocità della deambulazione e offre un’esperienza accelerata, tale da consentire una percezione più piena, *augmentata*, del mondo. Tronchet li definisce “momenti di diluizione dello sguardo”, durante i quali “può capitare che il ciclista abbia la fugace impressione che l’asse dei suoi pedali sia l’asse del mondo (*axis mundi*)”<sup>13</sup>. Riguardo a quest’ultimo aspetto, afferma Irvine, “uno dei piaceri più grandi di guardare il mondo dal sellino è l’incontro con la bellezza della natura: radure ani-

10 A. Viola, *Bikesofia. Filosofia della bicicletta*, il melangolo, Genova 2019, p. 27.

11 Ivi, p. 32.

12 Ivi, p. 33.

13 D. Tronchet, *Petit traité de vélosophie. Le monde vu de ma selle*, Plon, Paris 200; tr. it. di L. Bernini, *Piccolo trattato di ciclosafia. Il mondo visto dal sellino*, il Saggiatore, Milano 2014, p. 9.

mate dal cinguettio degli uccelli, baie appartate, cascate ruggenti, deserti selvaggi, colline a perdita d'occhio, laghi cristallini, valli silenziose, picchi innevati, torrenti di montagna, fiumi immensi, pianori sereni, cieli sconfinati, foreste profumate, valichi rocciosi e prati fioriti<sup>14</sup>. Si tratta di un'immersione diretta, garantita da una postura, da uno sguardo su di sé e sul mondo, trasformati dall'utilizzo della bicicletta e dall'unione con essa, la quale muta essenzialmente l'autoconsapevolezza del soggetto e la sua capacità di percepire e di conoscere la realtà. Non è quindi un'affermazione iperbolica dire che l'umano e la bicicletta creano una sostanza nuova, alternativa, in grado di amplificare le percezioni e il modo in cui ci si accosta alla natura e all'ambiente circostante.

Si tratta, in effetti, di un mondo che durante il gesto atletico della pedalata ciclica e ripetuta si regge su altro, non più soltanto sui piedi, né sul camminare disinvolto o trafelato, bensì su un asse che deve essere costantemente tenuto in equilibrio sia in longitudine che in latitudine: l'allineamento delle ruote per mantenere la bicicletta nel suo più proprio esercizio dinamico e quello dei pedali. Oltre al sellino, sul quale si concentra la maggior parte del suo peso, il ciclista scarica il suo corpo sui pedali, su una superficie che è allo stesso tempo di appoggio e di spinta. Ed è su tale asse che egli ottiene una nuova esperienza mondana, una sensazione di distanziamento dalla fatica abituale del camminare associata al gusto di aver guadagnato una velocità che, tuttavia, non compromette, come detto, la visione o la comprensione dell'ambiente, ma in qualche modo la amplifica, generando quel profondo gusto estetico che conquista il ciclista appassionato.

La bicicletta, inoltre, preferita all'automobile come suo perfetto contraltare per gli spostamenti quotidiani, conserva, considerata la sua essenza e la sua derivazione tecniche, "un tenue legame con la natura"<sup>15</sup>, se non altro perché è uno strumento che attiva, se usato correttamente, la fisiologia corporea in maniera positiva, virtuosa. Diviene, in altri termini, un mezzo di disvelamento delle possibilità naturali dell'umano, un modo tecnico che mantiene la *forma* naturale, essendo infatti la natura dell'umano a venire impiegata per il suo stesso funzionamento.

Fatta questa premessa, la bicicletta può proporsi fondatamente come mezzo di ridimensionamento dell'ultra-tecnica contemporanea, che nell'eccesso della propria presenza anche in quanto motorizzazione minaccia la salute umana e l'equilibrio ecologico. In questo senso, afferma Tronchet, "la bici è diventata un agente depuratore bio-attivo dell'atmosfera comune"<sup>16</sup>. È un'affermazione dal notevole peso specifico, poiché implica almeno un paio di conseguenze da entrambi i punti di vista, quello umano e quello ambientale. La bicicletta è un agente depuratore a energia biologica poiché è l'umano a fornirla, il quale, nell'atto stesso di farlo funzionare, depura se stesso, migliora la propria fisiologia in un quadro di sana at-

14 B. Irvine, *Einstein and the Art of Mindful Cycling*, Leaping Hare Press, London 2012; tr. it. di E. Cantoni, *Einstein e l'arte di andare in bicicletta*, Centauria, Milano 2016, pp. 135-136.

15 D. Tronchet, *Piccolo trattato di ciclosafia*, cit., p. 12.

16 *Ibidem*.

tività motoria; e lo è anche per l'ambiente, urbano o extra-urbano, poiché riduce in modo esponenziale l'emissione di gas nocivi, restituendo realmente un'atmosfera comune più salubre. È dello stesso avviso Illich, il quale, nel suo programma di riduzione della velocità di trasporto come forma di liberazione dalla diseguaglianza e dall'opulenza dannose e discriminanti, per risolvere altrimenti "l'intossicazione degli uomini industrializzati"<sup>17</sup>, nonché per liberare dalla schiavitù dell'energia come patologia economico-sociale, proponeva a suo tempo un progetto per alcuni utopico ma ancora di grande interesse e attualità: "La democrazia partecipativa richiede una tecnologia a basso consumo energetico, e gli uomini liberi possono percorrere la strada che conduce a relazioni sociali produttive solo alla velocità di una bicicletta"<sup>18</sup>.

Sotto il profilo tecnico, ricorda Corato, la bicicletta è indubbiamente tra le macchine a più alta efficienza mai inventate dall'uomo, poiché "l'energia di propulsione è conservata in modo eccezionale, gli attriti sono ridotti al minimo, la spinta sui pedali che si disperde in calore è pochissima"<sup>19</sup>. Ma, soprattutto, è a emissioni zero, totalmente solidale all'uomo, se si pensa, dall'altro lato, come riporta Zamboni, che il contributo dato dalle automobili al quantitativo generale delle emissioni al livello globale è pari al 40%, dato che nel frattempo sarà sicuramente, se non aumentato, rimasto immutato<sup>20</sup>.

La caratteristica che rende interessante la bicicletta in quanto tale è che il ciclista è allo stesso tempo motore e passeggero, è ciò che dà energia e viene mosso. Anche altri strumenti di locomozione possono essere assimilati a questo principio, ma a detta di Irvine non raggiungono lo stesso grado di integrazione, in sé perfettamente concluso. Irvine descrive cosa accade all'umano quando è integrato con il suo mezzo:

In astratto è davvero un concetto curioso, ma in pratica – quando si pedala – ci si sente una naturale parte dell'ingranaggio. A volte, mentre si pedala, mi soffermo a valutare nel dettaglio l'integrazione tra il mio corpo e la bici. Sento le mani che stringono il manubrio, in modo saldo ma senza sforzo. Prendo coscienza della sensazione di stare sul sellino: è come trovarsi in bilico in cima a un muro, eppure mi sento al sicuro, come se galleggiassi sull'acqua. Ma soprattutto avverto il contatto dei piedi sui pedali, le gambe che si flettono e poi si estendono con un movimento così fluido e istintivo che è come se fosse la bici a pedalare me.<sup>21</sup>

La bicicletta è un viaggio verso l'interno, un percorso socratico di conoscenza e di scoperta di se stessi, che avviene muto e senza parole. Sempre sul piano espe-

17 I. Illich, *Énergie et équité*, Éditions du Seuil, Paris 1973; tr. it. di E. Capriolo, *Elogio della bicicletta*, Bollati Boringhieri, Torino 2006, p. 52.

18 Ivi, p. 20.

19 N. Corato, *Bicicletta rivoluzionaria* in L. Parolin (a cura di), *Pedalo dunque sono. Pensieri e filosofia su due ruote*, ediciclo editore, Portogruaro 2011, pp. 51-62, qui p. 57.

20 Cfr. S. Zamboni, *Rivoluzioni bici: la mappa del nuovo ciclismo urbano*, Edizioni Ambiente, Milano 2009.

21 B. Irvine, *Einstein e l'arte di andare in bicicletta*, cit., p. 52.

rienziale, Augé dà un'ottima sintesi dello stato d'animo, quasi di carattere rivelativo ed epifanico, che la bicicletta è in grado di generare in chi la utilizza: "La prima pedalata equivale a una nuova autonomia conquistata, a una fuga romantica, a una libertà che si tocca con mano, movimento in punta di piede, quando la macchina risponde al desiderio del corpo e quasi lo anticipa. In pochi secondi l'orizzonte chiuso si libera, il paesaggio si muove. Sono altrove. Sono un altro, eppure sono me stesso come mai prima; sono ciò che scopro"<sup>22</sup>. Insieme alla scoperta del sé, al continuo attingimento di un primo e originario istante, la bicicletta insegna a temporizzare la vita, ad assegnare a ciascun momento il suo posto più coerente nell'arco esistenziale, e insegna anche a conoscere gli altri, diversamente che nel traffico, nelle metropolitane, nei viali e nei corsi gremiti di un'affollata solitudine, in cui l'alterità è conosciuta ed esperita come un fastidioso intralcio alla libertà e alla pace personali. Sempre con un'altra descrizione intima, Augé sottolinea ancora una volta quanto viscerale sia il rapporto che unisce il ciclista alla sua bicicletta. Essi, infatti, generano un tutt'uno, a conferma di come la componente umana e quella macchinica costituiscano di concerto un'entità autentica, molto più potente dell'ibridazione e quasi prossima alla fusione. Con le dovute distinzioni e proporzioni, dice Augé, si tratta di un legame che ricorda sostanzialmente l'androgino dell'Aristofane del *Simposio*, per il quale il vero ciclista, e forse l'umano in una delle sue manifestazioni migliori, "esiste pienamente solo quando gli è restituita la metà persa del suo essere iniziale, è un tutt'uno con lei"<sup>23</sup>.

Ciò di cui si parla, allora, è una diversa modalità di interazione con la città e con il circostante, da questo punto di vista più godibile, sensato, salutare, che rinfranca il corpo come anche lo spirito nel gesto atletico di unione tecnico-naturale con il proprio strumento a due ruote. Perché quello della bicicletta è un movimento armonioso in cui il troppo è bandito, perfettamente inserito e attagliato, se ben guidata e utilizzata, nella moderazione più consona all'umano, in una velocità esistenziale, in un ritmo vitale, che non sono né lenti né rapidi. È come se si entrasse in uno spazio dinamico mistico, alla velocità del quale, come si è cercato di dire, la realtà cambia aspetto presentandosi sotto un effetto ottico-esperienziale migliorato, a cui si unisce, a questo punto non sorprendentemente, la componente decisiva del piacere, del godimento, dell'estetica, come se si penetrasse insomma in un'altra realtà della vita. In definitiva, la velocità della bicicletta permette di accedere a quella fugacità in cui "avviene la magia"<sup>24</sup>, preclusa sia all'automobilista, troppo rapido, sia al pedone, troppo lento, che non vedono nulla, nel senso veridico della visione.

La fatica rimossa dagli spostamenti è indubbiamente una vittoria della civiltà, ma quella compiuta in bicicletta costituisce la chiave di accesso a un altro stato della coscienza, che non ha niente di mistico-religioso bensì di propriamente fisi-

22 M. Augé, *Éloge de la bicyclette*, Éditions Payot et Rivages, Paris 2008; tr. it. di V. Parlatto, *Il bello della bicicletta*, Bollati Boringhieri, Torino 2009, p. 21.

23 D. Tronchet, *Piccolo trattato di ciclosofia*, cit., p. 50.

24 Ivi, p. 43.

co, per l'appunto naturale. Uno strumento in grado di apportare levità e piacere, in grado di conoscere più profondamente il proprio sé e il mondo in un rapporto integrato, gentile e rispettoso con entrambi. Fin quando l'umano sarà corpo, oltre ogni deriva transumana o tecno-gnostica, quella di compiere fatica e di assecondare la propria organicità sarà una necessità esistenziale, a cui la tecnica ciclistica offre un notevole spunto di pienezza esistenziale in un'ottica di interazione con la natura. *L'homo macchinans*, in questo senso, può rimanere tale ma solo con uno sbocco salvifico nel naturale attraverso un mezzo apparentemente innocuo e obsoleto come la bicicletta, che coniuga in modo profondo e riuscito l'umano e il mondo in un significato essenzialmente naturale e certamente nobile, se pensiamo ai risvolti positivi, *salutari*, almeno in riferimento all'ecologia e al benessere psico-fisico, cose che in questi ultimi tempi appaiono sempre più fragili.

Con una formulazione che potrebbe fungere da sintesi alla sua proposta ironica, vivace ma allo stesso tempo filosoficamente consapevole e convincente, Tronchet definisce la propria concezione di fondo in un modo anche assai coerente con il quadro che qui stiamo cercando di tracciare: "Lo spirito ciclistico [...] esclude la nozione di competizione (in un mondo economico in cui essa è l'unico motore, propone la ruota libera). Lo spirito ciclistico nel suo rapporto con la natura è la calma ricerca di quell'attimo di eternità in cui macchina, uomo e ambiente sono una cosa sola; quel piccolo orgasmo cosmico, quella finzione (in quel momento infinitamente reale) di far parte di un grande insieme vivente"<sup>25</sup>.

#### 4. *Bicicletta, sé interiore e autenticità*

La soddisfazione, il piacere, il gusto di provare fatica stando in sella, ma più in generale durante uno sforzo più intenso rispetto alle solite attività quotidiane, sono legati alla produzione di endorfine, le quali intervengono in quantità massicce per sopperire alla percezione di fatica e rendere in qualche modo più piacevole l'attività in cui si è impegnati. Un processo fisiologico che ha tutto l'aspetto di un meccanismo ancestrale dalla finalità adattiva e di sopravvivenza.

Fare sport stimola endorfine. Sono sostanze chimiche prodotte dal cervello con una potente attività analgesica (aumentano la tolleranza al dolore) ed eccitante. Simili alla morfina e ad altri oppiacei. È molto interessante che queste sostanze, in determinate situazioni di stress, vengano prodotte dal nostro organismo come difesa perché se, come detto, aiutano a sopportare il dolore, dall'altro influiscono sul nostro umore, molto positivamente, facendoci provare piacere e gratificazione. E ci aiutano a sopportare la fatica data dallo sforzo fisico. Se si pensa che mediamente si aumenta la produzione di endorfine del 500% con l'attività fisica, si può capire perché prima, durante e dopo una corsa in bici si è particolarmente euforici.<sup>26</sup>

25 Ivi, p. 106.

26 A. Viola, *Bikesofia. Filosofia della bicicletta*, cit., pp. 62-63.

La bicicletta è una macchina anche capace di far accedere a una dimensione contemplativa della vita che alcune correnti di pensiero definiscono *mindfulness*, una condizione psico-fisica, mentale, interiore in cui l'esistenza tocca la sua essenza più profonda espandendo i limiti del proprio sé al circostante, in un concetto di assoluta integrazione meditativa con il resto della totalità dell'ente, nella quale l'umano si inserisce. Con le parole di Irvine, possiamo insistere ancora una volta sul nesso tecnico che lega l'umano alla natura, di cui la bicicletta si fa ovvio *trait d'union*. La bicicletta si ritaglierebbe, dunque, una porzione ben precisa di tale spazio, nell'intersezione da lei stessa generata e che mette in condivisione l'umano e la natura, due ambiti altrimenti separati che con il mezzo tecnico raggiungono una comunione inedita, che crea un evento anch'esso nuovo e risignificato, per entrambi i contegni.

Ecco dove entra in gioco la bicicletta, la macchina magica capace di fondere meditazione e movimento, curiosità e velocità, *mindfulness* e manubrio. Bastano poche settimane di giri in bicicletta per accedere a un grado di consapevolezza che ai monaci buddhisti richiede decenni di abnegazione, e che il grande Einstein mise in pratica senza sforzo: una vita meditativa. Non c'è da stupirsi che la bicicletta sia spesso definita la migliore invenzione della storia. È un mezzo di trasporto semplice e facile da usare, in grado di elevarci a vette straordinarie. Un vero prodigio della tecnica, non c'è che dire.<sup>27</sup>

La bicicletta, come sottinteso da Irvine, è quella che vorremmo provare a definire come una *soglia tecnica di coniugazione*, tra l'umano e la natura. Non soltanto, dunque, una piattaforma tecnica di condivisione, ma uno spazio metafisico capace di rilanciare e di immettere in una considerazione ulteriore dell'essere, dell'esistenza e delle cose, in ragione della fortissima spinta introspettiva e contemplativa che essa è in grado di offrire.

Con un'altra formula, potremmo intenderla come una tecnica di meditazione unificante l'umano e la natura, che nell'utilizzo del mezzo genera una modalità esistenziale in cui è possibile sperimentare una nuova forma di vita, all'insegna dell'immedesimazione profonda, un momento continuato e insistito di autenticità. In questo senso, nella proposta di Irvine, la bicicletta apre diverse altre prospettive, o per meglio dire livelli di espressione e di competenza, individuale, locale e globale, essendo infatti un mezzo capace di coniugare l'utilizzatore con ambiti via via crescenti e sempre più espansi, aventi tutti però come obiettivo l'ottenimento di un equilibrio<sup>28</sup>.

La bicicletta si è quindi affermata come un vero e proprio *ideale tecnico* di utilizzo, qualcosa che una volta inserito nell'uso pratico comune non è più scomparso, con-

27 Cfr. B. Irvine, *Einstein e l'arte di andare in bicicletta*, cit., pp. 19-20.

28 Innumerevoli sono le testimonianze pratico-esistenziali di uomini e donne che votano la loro intera vita alla bicicletta, sostanzialmente convergente nel senso del viaggio e della libertà. Come esempio, rimando ai libri di C. Marthaler, *Le Chant des roues – 7 ans à vélo autour du monde*, Éditions Olizane, Genève 2002; Id., *L'insoutenable légèreté de la bicyclette*, Éditions Olizane, Genève 2012; Id., *Zen ou l'art de pédaler*, Éditions Olizane, Genève 2017.

fermando e ribadendo la propria necessità e, come si è cercato di dire, il suo effetto benefico. Il suo collocamento all'interno delle dinamiche umane è perciò da ritenersi ormai indiscutibile e inamovibile, anche alla luce della svolta *green* ed elettrica.

Abbracciando un punto di vista largamente condivisibile, Gurisatti suggerisce che il modo più premiante per intendere la bicicletta come fenomeno ed evento intrinsecamente teoretici è senz'altro quello della filosofia pratica. La filosofia è senz'altro, sin dalle sue origini, meditazione e contemplazione, ma è anche inscindibilmente connessa con la vita, con la forma da darle attraverso la riflessione, una risposta a quella continua domanda che l'umano è circa la sua essenza e sul modo di condursi nell'esistenza. La filosofia, quindi, come prassi ed esercizio di vita. A partire da Epicuro, Seneca, Schopenhauer e ovviamente Hadot, Gurisatti propone una filosofia pratica al servizio della bicicletta, intendendo anzi la bicicletta in se stessa come una pratica tecnico-filosofica, tra le più fini che si possano mai fare. La bicicletta come educazione, forma, riflessione, come una declinazione della *phronesis*, della saggezza mondana avente come obiettivo il raggiungimento della felicità. Riprendendo Foucault, la pratica ciclistica è allora definibile come un'estetica dell'esistenza che appaghi, riempi, soddisfi, dia insomma pienezza e lucre alla vita, tutte cose che secondo Gurisatti la bicicletta è in grado di offrire<sup>29</sup>.

Il nucleo di ogni riflessione pratica, e più in particolare di ogni riflessione sulla bicicletta, almeno dal *côté*, come detto, più esistenziale, si attiene dunque "all'arte di essere felici – in sella a una bici". A cui Gurisatti aggiunge una puntualizzazione decisiva per il nostro argomento: "Poiché quando si parla di 'forma' e di 'stile', necessariamente, in qualche modo, c'entra l'arte, quindi l'estetica". La bici sarebbe quindi un *medium* est-etico, in quanto, consentendo di formare ad arte il proprio carattere, permette al tempo stesso di dare forma 'estetica' al proprio corpo, e viceversa – poiché le due – carattere e corpo, *ethos* e *aisthesis* – sono inscindibili"<sup>30</sup>. In altre parole, si tratta di una proposta esistenziale tale da intendere la bicicletta come una forma estetica e, soprattutto, eudemonologica, una macchina cioè per ottenere felicità e benessere.

In questo senso, si può definire l'attività ciclistica come integrazione di umano e macchina tramite un *medium* tecnico, e tutto ciò all'interno del più ampio contesto della natura, a cui entrambi sono rimessi per una giusta e armoniosa collocazione, ma, intensificando, come una relazione di carattere *tecnico-spirituale* in cui l'identità umana, specificata come ciclistica, può ottenere una felicità in una forma fondata e sostenibile di equilibrio olistico.

29 Lo sfondo di Gurisatti, che qui vorremmo fare nostro, è mutuato da opere ormai classiche e indispensabili per qualunque prospettiva che si proponga di riflettere sulla cura di sé e del mondo. Cfr. quindi M. Foucault, *Histoire de la sexualité: le Souci de soi*, Gallimard, Paris 1984; tr. it. di L. Guarino, *La cura di sé. Storia della sessualità* 3, Feltrinelli, Milano 1985; P. Hadot, *Exercices spirituels et philosophie antique*, Éditions Albin Michel, Paris 2002; tr. it. di A.M. Marietti e A. Taglia, *Esercizi spirituali e filosofia antica*, Einaudi, Torino 2019.

30 G. Gurisatti, *L'arte di essere felici in sella a una bici*, in L. Parolin (a cura di), *Pedalo dunque sono. Pensieri e filosofia su due ruote*, cit., pp. 63-84, qui p. 76.

### 5. Il ciclismo come epopea tecnico-naturale: il “sogno del Tour”

Con una triplice aggettivazione, Augé definisce la bicicletta “mitica, epica e utopica”<sup>31</sup>. E lo fa riallacciandosi anche a quella dimensione epica che la bicicletta ha via via costituito nella sua declinazione sportiva nei cosiddetti *Grandi Giri*, come il Tour de France, che di questi ultimi è certamente il più famoso e seguito. Se il mito è per gli uomini la “forma trascendentale di quello che vivono”<sup>32</sup>, è del tutto naturale, allora, che uno sport come il ciclismo, soprattutto nei suoi anni d’oro nei decenni a cavallo della Seconda guerra mondiale, si sia candidato come degno erede di tale gloriosa tradizione. La fatica, compiuta per giorni e per diverse ore, la selezione nelle lunghe e impervie salite, la lotta atavica, persino ancestrale, con la natura, sono stati alcuni elementi che hanno forgiato nell’immaginario collettivo veri e propri *miti d’oggi*, come Gaul, Coppi e Merckx, favoriti dalle cronache appassionate dei commentatori via radio e dai resoconti trionfalistici dei giornali d’epoca, quando il ciclismo, come gli altri sport, veniva, più che visto, raccontato. Anche se, secondo Augé, gli scandali doping, la tecnologia e l’ultra-specialismo che hanno inevitabilmente attraversato e investito il ciclismo ne hanno minato di molto l’aura mitica, che in passato gli apparteneva in maniera incontestabile.

Lo sport, infatti, è inteso come un modo di accesso alla verità, una dimensione in cui essa si esplicita e viene all’essere, che si compie con la dedizione, la fatica, la determinazione e, in ultima analisi, con l’agonismo che vede diversi atleti, e quindi diverse prospettive sulla verità stessa, tra di loro in competizione. Si può affermare che “ad Olimpia, pertanto, sia gli spettatori che gli atleti ricercavano quella ‘verità’ che rappresentava il completamento del loro sistema etico e educativo: la felicità dell’esistenza (l’*eudaimonia*)”<sup>33</sup>. Una conclusione che sottolinea in modo notevole ed estremamente connotato la dimensione eudemonologica dell’attività sportiva, la quale conduce alla felicità, come forma principale e privilegiata di manifestazione della verità di se stessi, completamento del proprio sé e della formazione raggiunta dall’individuo nell’ottenimento della maturazione. I Greci, secondo la ricostruzione di Isidori, sostenevano quindi la necessità dello sport come modalità di ottenimento della verità e la strettissima, si potrebbe anche dire inscindibile, correlazione tra verità e felicità come dirette conseguenze l’una dell’altra. Lo sport è un *phármakon*, è di per sé né bene né male, ma si pone in ogni caso come strumento di conoscenza e verità a prescindere dal modo in cui lo si utilizza e dalla moderazione e dall’umiltà che si mantengono nella sua pratica, nemiche dirette di qualunque superbia, com’è noto per i Greci il primo dei reati morali.

31 M. Augé, *Il bello della bicicletta*, cit., p. 29.

32 Ivi, p. 12.

33 E. Isidori, *Quale filosofia per lo sport?* in L. Grion (a cura di), *Il senso dello sport. Valori, agonismo, inclusione*, Mimesis, Milano-Udine 2022, pp. 43-56, qui p. 49. Cfr. anche, per una trattazione più estesa, E. Isidori, H.L. Reid, *Filosofia dello sport*, Mondadori, Milano 2011, e H.L. Reid, *Introduction to the Philosophy of Sport*, Rowman & Littlefield, Lanham (MD) 2022.

Lo sport è anche e soprattutto una pratica di fioritura di sé, nel senso dell'emersione e della manifestazione di una verità che giace inespressa e che può essere tratta esternamente dall'allenamento e dalla pratica organizzata e razionale di uno sforzo teso a un obiettivo. È lo stesso Aristotele a rimarcare ulteriormente la linea generalmente tenuta dai Greci in riferimento al fine esistenziale della vita e quali siano la parola e il concetto da attribuirgli: "Orbene, quanto al nome la maggioranza degli uomini è pressoché d'accordo: sia la massa sia le persone distinte lo chiamano 'felicità', e ritengono che 'viver bene' e 'riuscire' esprimano la stessa cosa che 'essere felici'. Ma su che cosa sia la felicità sono in disaccordo, e la massa non la definisce allo stesso modo dei sapienti"<sup>34</sup>. L'attività sportiva, che spesso si esprime tecnicamente, come con l'utilizzo della bicicletta, è inscrivibile in questa macro-dinamica eudemonologica di ottenimento della felicità: l'espressione equilibrata del corpomente in cui far accadere la verità di tutto l'essere dell'umano, in relazione agli altri e all'ambiente, alla riscoperta di sé e alla ricerca di un legame equilibrato e rispettoso con il tutto circostante, con la natura.

A partire da questo sfondo sportivo, veritativo e tecnico, mi soffermerò infine su una manifestazione che può sintetizzare quanto discusso finora, riportando una *tappa* di tale mito tecnico-naturale, forse tra le più iconiche del Tour de France in una delle sue montagne certamente più mitiche, il Mont Ventoux.

Quando si pensa al Mont Ventoux (Monte Ventoso) vengono in mente per lo più due cose: la letteratura italiana con Petrarca e, per l'appunto, il ciclismo con il Tour de France. Due cose difficilmente coniugabili, in effetti, ma non per questo impossibili da accostare. In una famosa lettera, divenuta anzi ormai celebre, il poeta del *Canzoniere*, stabilitosi da diverso tempo in Valchiusa, racconta della proverbiale ascesa al Monte compiuta insieme al fratello, notoriamente un'allegoria della difficoltà dell'esistenza intradata verso la salvezza, ma direi, se si vuole intendere questa testimonianza come non necessariamente confessionale o spirituale nel senso della religiosità, della difficoltà della vita nel suo essere e nel suo trovarsi nel mondo<sup>35</sup>.

Petrarca, una volta arrivato sulla vetta dopo tanta fatica, aperta e letta la pagina di Agostino che il poeta ha consegnato alla gloria della storia letteraria e teologica, riflette sull'inconsistenza della natura, del creato, rispetto alla colpevole evasione della domanda circa se stessi, dell'interrogativo che è l'esistenza. L'ascesa che doveva condurre Petrarca alla scoperta di sé ha avuto, forse, comunque un esito positivo: si è compreso e saputo come vuoto, certo, anche e soprattutto in relazione alla totalità che lo circondava, al monte, alla sua maestosa solitudine, al creato inteso nella sua totalità, perché era salito in termini naturali, ma non aveva fatto nessun progresso nella conoscenza di se stesso, della sua anima; la grande scoperta, per l'uomo di fede Petrarca, è stata quella della nullità di sé, dell'essenza di niente e dell'assenza di fondamento che è il suo essere come uomo-che-anela, nulla e niente

34 Aristotele, *Etica Nicomachea*, 1095 a 15, a cura di C. Mazzarelli, Bompiani, Milano 2015, p. 55.

35 Cfr. F. Petrarca, *Le familiari. Libri 1-11*, tr. it. di U. Dotti, Argalia, Urbino 1974, vol.1.

che possono essere colmati da Dio. È salito per sapersi un nulla, è asceso per sprofondare nel vuoto abisso di sé, per affidarsi totalmente al *tu* divino che lo sostanzia e lo regge alla-vita. Brutalmente ridotto all'osso, può essere questo il significato del Ventoux di Petrarca.

Il poeta aveva percorso la temibile erta del Monte senza avvalersi di nessun mezzo tecnico, ma altre imprese di scalata compiute nei tempi moderni, com'è il caso del Tour de France, si potrebbero intendere come non molto distanti dall'esperienza petrarchesca. Ciò che il Tour fa accadere è un esempio perfetto di fusione tra le varie istanze, in cui l'utilizzo di una *mechané* riesce a unire la dimensione dell'umano con quella della natura, costituendo un tutt'uno nel quale, stavolta, il *medium* della bicicletta è non più indicato come semplice macchina ma come sport, all'insegna di una dinamica se vogliamo più ampia e definibile come umano-ciclismo-natura. Il ciclismo è la collettivizzazione sportiva dell'uso della bicicletta che ne porta dunque il significato tecnico-naturale alle conseguenze più estreme.

Ha ben ragione, allora, un altro poeta, Giancarlo Pontiggia, quando scrive in una delle sue poesie più belle "Ho sognato il Tour"<sup>36</sup>, perché il Tour è realmente tale, un grande sogno, una *fésta mobile*, una simbiosi tra l'uomo e la tecnica (nella macchina in quanto mezzo di locomozione), e tra l'uomo e la natura (come entità ospitante, che si fa dimora, persino teatro e altissima scenografia). Si tratta di un'esperienza onirica anche in virtù dell'associazione alla dimensione mitica dell'esistenza, quasi leggendaria, poiché alcune *performance* assumono i tratti di vere e proprie imprese eroiche condotte spesso da uomini soli, distanziati da tutti gli altri, che sfidano i propri limiti come quelli della natura.

Il *Géant de Provence* è un luogo mitico e di culto, sulla sua erta si sono cimentati, confrontati e sfidati alcuni dei più grandi atleti della storia di questo sport, al netto delle nefandezze che ne hanno vergognosamente e dolorosamente profanato, soprattutto negli anni Novanta e Duemila, la bellezza indiscutibile con gli innumerevoli scandali doping. Lo ha sottolineato a suo tempo lo stesso Roland Barthes, il quale parlava del Tour anzitutto come una "grande epopea"<sup>37</sup>, una manifestazione a tutti gli effetti omerica in cui "l'uomo è quindi naturalizzato, la Natura umanizzata"<sup>38</sup>. Con questa sintesi perfetta ed esatta Barthes descrive l'eccezionalità e la superiorità del Mont Ventoux in relazione agli altri luoghi e tappe del Tour de France:

La tappa che subisce la personificazione più forte è quella del Mont Ventoux. I grandi passi, alpini o pirenaici, per quanto duri possano essere, restano nonostante tutto dei passaggi, sono percepiti come oggetti da attraversare; il passo è un buco, è difficile da raggiungere per l'uomo; il Ventoux, da parte sua, ha la pienezza della montagna, è un dio del Male, a cui bisogna fare sacrifici. Vero Moloch, despota dei ciclisti, non perdona

36 G. Pontiggia, *Ho sognato il Tour* in *Il moto delle cose*, Mondadori, Milano 2017, p. 77.

37 R. Barthes, *Le Tour de France comme épopée*, in *Mythologies*, Éditions du Seuil, Paris 1957, p. 103. Le traduzioni dei brani tratti da questo testo sono mie.

38 Ivi, p. 105.

mai i deboli e si fa pagare un ingiusto tributo di sofferenza. Fisicamente, il Ventoux è terribile: calvo (afflitto da seborrea secca, dice *L'Equipe*), è lo spirito stesso del Secco; il suo clima assoluto (è molto più un'essenza del clima che uno spazio geografico) lo rende un terreno maledetto, un luogo di prova per l'eroe, qualcosa come un inferno superiore dove il ciclista definirà la verità della sua salvezza: sconfiggerà il drago, sia con l'aiuto di un dio (Gaul, *amico di Febo*), sia con il puro prometeismo, opponendosi a questo dio del Male, un demone ancora più duro (Bobet, *Satana della bicicletta*).<sup>39</sup>

Sognare il Tour, il ciclismo, la bicicletta, significa portare sulla strada l'essenza più nobile dell'umano. Rappresenta un'esperienza di riscoperta di se stessi come esseri che compiono la fatica dello stare al mondo, che si fermano in un punto di osservazione da cui ritengono che possa accadere l'evento della festa, e lì attendono, sicuri che questo evento accadrà, benché soltanto per un momento, ma per il quale farsi trovare pronti, perché il proprio eroe passerà da lì e sarà vicino come non mai. Un'esperienza simile – estetica, ma direi metafisica in senso più rilevante – rivela l'essere dell'umano, dischiude il *ci* del suo trovarsi circospetto, una fatica che si compie e che trova un senso nell'aprirsi di un evento come festa dell'esistenza, al modo di Petrarca che aveva compiuto l'ascesa per riscoprirsi come un vuoto possibile da colmare soltanto con l'evento della grazia di Dio, che solleva l'uomo dallo stato di colpa. Nella dilatazione del tempo e dello spazio che l'esperienza ciclistica consegna alla comprensione, si può dire che la vita umana, oltre la metafora e la particolarizzazione di un solo giorno, è questa soglia di coniugazione, tale stazionamento ricercato con fatica affinché si avveri la comparsa di ciò che ripaga l'attesa, come lo era il passaggio del Tour nella sua fattispecie più eroica, quella delle grandi salite come il Mont Ventoux.

Ma dopo il passaggio del Tour, il rischio è che sia la caducità e non la pienezza a prevalere. C'è certamente malinconia nella fase calante della sinusoide, successiva al momento di picco, apicale, quando, letteralmente, si giunge alla cima dell'emozione, quando la speranza nell'evento messianico si concretizza in un fatto reale e allora bisogna attutire la carica crescente del negativo. Quando, dunque, si torna nel luogo da dove si era partiti, assolutamente non riposati ma spiritualmente arricchiti da un'esperienza profondamente umana, tecnica e naturale come questa, ci si deve chiedere: cosa resta? Cosa dà il ciclismo? Cosa può significare il Tour de France, l'essere stati a contatto con il mito che solo questo sport riesce a dare con una concretezza così lampante? Petrarca avrebbe risposto con il vuoto interiore riscoperto come tale e che, come si è cercato di dire, solo Dio avrebbe potuto riempire, con la comprensione dell'anima come spazio di accoglienza per la pienezza del divino, come vuoto che è tale perché l'umano nella sua essenza è bisognoso di Dio, di un Tutto a cui rapportarsi e che fonda la sua esistenza altrimenti infondata.

In modo meno confessionale, quindi più laico ma non per questo manchevole di spiritualità e, se non costituisce un paradosso, anche di rigore razionale e filosofi-

co-teoretico, ciò che rimane è sicuramente l'esperienza, il ricordo di quanto è stato, il rituale del Tour che è un fatto mitico; ma la certezza più grande è la magnifica indifferenza del Mont Ventoux, come di ogni altro ente materiale grandiosamente impervio per l'umano, che più che della presunta grandezza della vita biologica che riesce a salire e a superarsi tecnicamente fino a quelle altezze dice, in realtà, della sua forza. Come scriveva Descartes interrogandosi sulla dissoluzione della sua cera, non resta "nient'altro, di certo, che di essere essa un qualcosa di esteso, flessibile, mutevole"<sup>40</sup>.

Resteranno il Ventoux, il mondo, la natura, la materia, che qualche volta, in occasione del passaggio del Tour de France e dei suoi beniamini applauditi e osannati da centinaia di migliaia di spettatori, possono anche farsi teatro di tali *res gestae*, ma se paragonati alla sua superiorità, sono esattamente al contrario di come Petrarca aveva concluso la sua lettera: la natura non è il niente se confrontata alla miseria e al vuoto dell'anima non indagata e non conosciuta; è invece il tutto che, ciò nonostante, rende niente l'umano, il quale, se comprende questo, perviene alla giusta lezione che può insegnare l'esperienza ciclistica: un'avventura umana per gli umani, ospitati dai veri grandi, le montagne, che con il loro vento e le loro altezze spazzano via qualunque ambizione di supremazia, alla ricerca costante di un rapporto equilibrato e rispettoso di tutte le istanze. Il Tour de France, come esperienza metafisica, ma più in generale il ciclismo come sport legato indissolubilmente alla natura, possono rappresentare, in tal senso, una tecnica di riscoperta sostenibile e ontologicamente rivelativa dell'essenza umana e del suo possibile trovarsi al mondo, come possibile tracciato di concettualizzazione e di applicazione del nesso uomo-natura.

In conclusione, il ciclismo può proporsi a tutti gli effetti come una "forma di umanesimo"<sup>41</sup>, aggiungerei del *migliore* umanesimo, quella concezione del mondo e della natura secondo la quale l'uomo si costruisce tecnicamente un posto per sé in armonia con il resto della totalità dell'ente e nel pieno rispetto delle altre, numerose istanze, senza tiranneggiare e prevaricare. Se, infatti, l'esperienza ciclistica è considerabile tra quelle con le quali ci si appropria di se stessi, e se attraverso di essa ci si impossessa del tempo esistenziale, in un atto di prossimità alla propria essenza, allora vale il seguente principio di un *cartesianesimo per ciclisti*: "Pedalo, dunque sono"<sup>42</sup>.

40 R. Descartes, *Œuvres*, vol. VII: *Méditationes de prima philosophia*, a cura di C. Adam e P. Tannery, Vrin, Parigi 1996; tr. it. di S. Landucci, *Meditazioni metafisiche*, Laterza, Roma-Bari 1997, p. 51.

41 M. Augé, *Il bello della bicicletta*, cit., p. 65.

42 Ivi, p. 63.

