

I viaggi di Cronos si ripetono poi inesorabilmente nei «Viaggi della Conquista» (quelli che eufemisticamente vengono chiamati la scoperta delle Americhe). Per questi viaggi lo scopo della geografia era fondamentalmente quello di consentire di appropriarsi della terra (come Cronos di Gea) deportando i frutti delle nuove terre e negandole il futuro. Su questo percorso continuano oggi i viaggi delle multinazionali. Ma anche gli «inclusive tour» sono un modo di appropriarsi di Gea; delle varie culture, novità, souvenirs. I viaggi delle emigrazioni seguono in parte questi «percorsi», anche se contengono in sé i germi di un «tempo diverso».

Questa «filosofia dello spazio» la si ritrova in alcuni modi di dire che marciano la nostra vita: «il tempo uccide», siamo «figli del tempo», «il tempo è denaro»; Cronos ci uccide, siamo figli di Cronos, il tempo è proprietà. Acquista allora un significato rivoluzionario poter dire oggi: «ridiamo futuro ai nostri figli!». Facciamo vivere i figli di Cronos. Nel mito ci pensa la Metis, una piccola dea della mitologia greca, che con astuzia e intelligenza creativa fa ingoiare a Cronos una pietra e Cronos vomita Zeus, il Tempo Infinito, l'Eternità, il Futuro.

MC: Lo sviluppo ha in sé l'idea di crescita, di cammino; c'è qualche rapporto tra il nostro modello di sviluppo e questa «filosofia del tempo e dello spazio»?

C'è certamente un legame diretto tra il mito di Cronos, e il nostro modello di sviluppo. I programmatori di questo modello di sviluppo hanno sempre pensato che programmare l'economia di un paese volesse dire fare delle pianificazioni basandosi sul patrimonio monetario, che ha proprio la caratteristica di una estrema mobilità, di una grande velocità di spostamento, ha cioè la facilità di far viaggiare le risorse nel tempo e nello spazio, mettendo la proprietà sull'uno e sull'altro.

Ora, secondo le ultime analisi, acute ed insieme ovvie, di un grande economista americano, C. Madden (in O. Giarini, *Dialogo sulle ricchezze e sul benessere*, Ed. Mondadori, 1987) il Patrimonio più antico che l'uomo ha è il Patrimonio Naturale, formato dall'universo, del sistema solare, della terra, dell'aria, dell'acqua, dei metalli. Il tempo di accumulazione e di vita di questo patrimonio è di molti miliardi di anni.

C'è poi il Patrimonio Biologico: piante, animali, risorse biologiche, patrimoni genetici, la cui durata è di molte centinaia di migliaia di anni. C'è poi anche il Patrimonio Culturale, costituito da ma-

nufatti, dell'agricoltura, del linguaggio, delle tecniche, dell'educazione, dei trasporti, la cui durata è di alcune decine di migliaia di anni.

Ultimo è il Patrimonio Monetario che ha solo alcune centinaia di anni. Di fronte a tutto questo, è evidente l'assoluta irrazionalità delle pianificazioni attuali, che si basano prevalentemente sul Patrimonio Monetario (sul tempo di Cronos) penalizzando le Dotazioni e i Patrimoni Naturali, Biologici e Culturali, che hanno un tempo di accumulazione e di durata di migliaia di miliardi di anni.

MC: Sei solita dire che la geografia da «scrittura della terra» deve diventare geosofia, «sapienza della terra»: quali sono le caratteristiche di questo itinerario?

La nostra cultura non conosce soltanto i Viaggi nel tempo di Cronos; esistono anche viaggi che sfuggono all'immobilità di chi ha «evirato» il futuro. Il viaggio di

Abramo ne costituisce un esempio: Abramo parte da uno Spazio Finito, Ur di Caldea, ma entra in uno Spazio Infinito a causa della sua fede nella promessa, a causa cioè della sua fedeltà al futuro che gli è stato promesso: il superamento della sterilità della moglie Sara scavalca le leggi del tempo e lo introduce in un tempo diverso, il tempo della Promessa, il tempo del Futuro, il Tempo di Dio.

Il viaggio di Abramo continua: la nascita del figlio Isacco lo riporta in un Tempo Finito e si apre ad un Tempo Infinito con la Terra Promessa (che non è rinchiusa nel territorio di Israele). Questo dinamismo del «Viaggio» biblico si ripropone circolarmente, ma ha dimensioni sempre superiori, e si ripresenta ad ogni passaggio significativo della Storia biblica.

La misura di questo percorso biblico (o, come dice Cusano, la «mensura») è la «circularità»; il principio (il «nomos») è «la fedeltà al futuro»; la logica («il logos») è la solidarietà con il popolo.

## Vita, miracoli e morte dell'utilitaria

di WOLFGANG SACHS

**Il fascino dell'automobile nasce dal suo contrapporsi alla ferrovia: recuperare la perduta sovranità della carrozza. Ma è un bluff**

Le automobili sono in continuo aumento. In Italia, l'auto si utilizza per il 72% degli spostamenti (il 14% con l'autobus, il 12% in ferrovia). Da un'indagine Doxa risulta che ci lamentiamo più per la mancanza dei parcheggi che per la delinquenza.

Wolfgang Sachs, esponente dei Verdi Tedeschi, vive in Italia dal 1984. Tiene un corso alla Pennsylvania University (Stati Uniti) su «Tecnologia e Società». L'articolo che ora presentiamo è la nostra riduzione, non rivista dall'Autore, da «La società dell'automobile. Ascesa e declino di un'utopia», apparso su una rivista tedesca ed inedito in Italia.

**Nata per arrampicare**

Cavallo e carrozza, i suggelli tradizionali di uno status privilegiato, avevano ormai perso di dignità nel corso del diciannovesimo secolo: quando il treno sorpassava una carrozza, la folla rideva maliziosamente dai finestrini. Anche i più distinti signori dovettero cedere al treno, diventando per necessità passeg-

geri di un mezzo di trasporto di massa.

Ma l'auto offriva una via d'uscita, conciliando in sé forza motrice e autonomia di movimento, locomotiva e carrozza. Il treno, sì, aveva aperto la porta ad un rapporto completamente nuovo con lo spazio ed il tempo, creando l'abitudine della velocità; ma la libertà e il prestigio erano finiti sotto le ruote.

L'automobile assunse l'eredità del treno, e fece nello stesso tempo sperare di potere raccogliere i frutti della rivoluzione del traffico senza doverne pagare il prezzo.

Così l'automobile non portò in primo luogo una rivoluzione nella mobilità, bensì una rivoluzione nei simboli di prestigio. In questo senso calzava a pennello a medici, avvocati, imprenditori, che così potevano mostrare il loro alto ruolo sociale, anche se non erano di sangue blu. Proprio agli inizi del secolo cominciarono a prendere piede soprattutto in città questi gruppi borghesi, mentre i nobili di campagna perdevano gradatamente il loro prestigio. Per i «nuovi ricchi», l'automobile rappresentava il mezzo giusto per mostrarsi come signori di un'epoca nascente.

Ma i nuovi signori del tempo e dello spazio dovevano fare i conti con la collera del popolo. «Mai nella mia vita sono stato tanto maledetto», racconta O.J. Bierbaum, «come durante il mio viaggio in macchina nel 1902: in tutti i dialetti tedeschi, da Berlino fino a Dresden, Vienna, Monaco e Bolzano, in tutti quelli italiani, da Trieste a Sorrento, per non contare le ingiurie mute dei pugni chiusi, delle smorfie e della mostra posteriore». In realtà, ingiurie e lanci di pietre, scritte vergognose e interpellanze parlamentari accompagnarono l'automobile attraverso i primi decenni del secolo.

Un'automobile da sola non basta; ha bisogno di strade per muoversi. La conquista della strada non poteva però avvenire senza proteste: nel cantone svizzero di Graubünden, durò addirittura 25 anni la contesa per l'autorizzazione al passaggio delle auto.

Ma tra pro e contro si evidenziava sempre più imperiosamente un argomento contro il quale c'era ben poco da opporsi. Contro i lamenti di carretti rovesciati e di vicini disturbati dal rumore, gli amici dell'automobile intonavano l'inno: «È in gioco il benessere dell'industria nazionale: chi può tirarsi indietro?».

### Coagulamoci tutti nel cemento

E così avvennero presto modificazioni in modo molto ufficiale. «È un sentimento amaro», spiegava Adolf Hitler nel 1934, «dover escludere milioni di brava gente dal godimento di una gioia nuova soprattutto in belle giornate di festa. Bisogna liberare l'auto dal suo carattere classista e discriminatorio; non deve restare un lusso, ma un mezzo di consumo!». Come devono essere state



## Una botta di conti

di OSCAR TORDI\*

### Incappare improvvisamente in un ingorgo? Respirare sgassate di TIR? Passare la giornata a cercare un parcheggio? Ecco alcuni dati «autocritici» per capire meglio cos'è l'automobile

**L'auto: un mezzo intelligente per spostarsi?** L'automobile consuma solo il 20% del carburante per spostarsi, il restante 80% va disperso in attriti e calore (per l'uso che l'auto fa del carburante, è più assimilabile ad una stufa che ad un mezzo di trasporto).

Per oltre il 50% dei casi si usa l'auto per il trasporto di una sola persona: quindi per spostare una persona, del peso di 50/100 kg si usa un mezzo che, mediamente, ne pesa 900.

L'uomo occidentale, per mantenere la sua auto, vi consacra più di 1.500 ore all'anno; percorrendo, mediamente, poco più di 10.000 km di strada, la sua velocità media è di 7 km/h.

Il 60% del traffico urbano è causato dalla ricerca di un parcheggio.

Nelle nostre città, la velocità media è di 15 km/h (Roma 6 km/h, Napoli 3 km/h).

Il 30% del nostro tempo lo spendiamo in spostamenti.

In Italia, il 50% degli spostamenti in auto non supera i 5 km (per il 70% dei casi non ne supera 12 km/h).

In Italia, oltre il 90% del trasporto merci viaggia su «gomma» (il treno consuma da 4 a 10 volte in meno in termini di energia, spazio e sicurezza).

**Ci sono altri costi:** 10.000 persone uccise ogni anno in Italia, 250.000 i feriti (di questi 10.000 menomati a vita). Secondo l'ONU, nel 2000 vi saranno nel mondo altri 6 milioni di morti.

Il traffico motorizzato è responsabile del 98% del piombo nell'aria, del 90,6% degli ossidi di carbonio, dell'89,9% di composti organici volatili (idrocarburi), 61,4% di ossidi di azoto... (e in più l'inquinamento acustico).

Poi ci sono i costi economici. Si calcola che sono stati spesi in Italia 180.000 miliardi a causa degli incidenti (e 45.000 miliardi solo a causa degli ingorghi del traffico).

C'è poi un confronto interessante, che riguarda il costo del trasporto in calorie. Un'auto di media cilindrata, per trasportare un passeggero per un km, consuma dalle 600 alle 8.500 kilocalorie (un elettrotreno ne consuma 200, un aereo 2.300, un elicottero 4.000). L'uomo a piedi consuma 50 kilocalorie e 15 in bicicletta. Detto in altri termini, se con 6000 kilocalorie (l'equivalente di un litro di benzina) la macchina percorre 14 km, l'uomo a piedi, con altrettante calorie, riesce a farne 120 e in bicicletta 400 (un record rispetto anche a tutti gli altri animali).

**In conclusione:** in base al principio della responsabilità diretta, i costi ambientali, sanitari, sociali non devono essere scaricati sulla collettività: ogni mezzo di trasporto deve pagare tutti i suoi costi, compresi quelli derivati. In questo modo, il mezzo pubblico diventa concorrenziale a quello privato.

\*Del Centro Ricerche Tecnologie Appropriate di Cesena (FO). Redattore della rivista «Per dire tra la gente».

accolte queste parole da coloro che da tempo racimolavano soldi per comprare almeno l'utilitaria!

Era, in veste fascista, una visione altamente moderna quella che andava a coagularsi nel cemento della rete autostradale: la visione di una società percorribile, che pulsa con ritmi unitari e a cui non si oppongono più coscienze locali e culture recalcitranti alla centralizzazione. «Ci siamo riusciti: la nuova macchina è davanti alla porta. Tutti i vicini alla finestra potranno vedere come ci prepariamo per un breve fine settimana. Sì, certamente, ce lo possiamo permettere; vogliamo goderci un po' la vita: per questo entrambi lavoriamo». Così si leggeva, nel 1955, a tergo di una pubblicità della Ford Taunus.

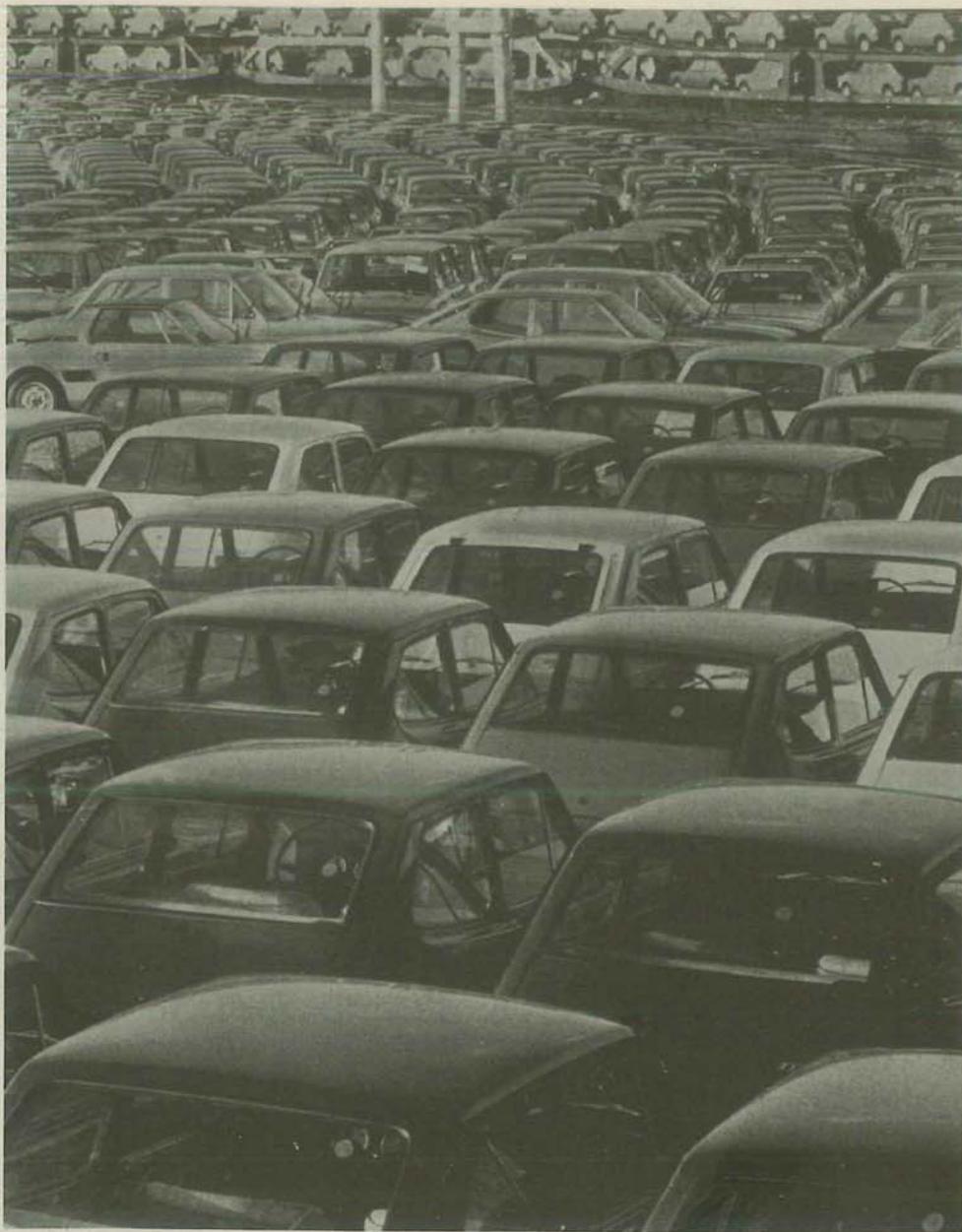
I desideri segreti degli anni venti, che con Hitler erano diventati promesse ufficiali, con il miracolo economico degli anni cinquanta diventavano un'ambizione e più tardi una irriducibile esigenza. Così si scivolò verso la società dei consumi, e l'automobile ne assunse la funzione guida.

#### Un nuovo pericolo: l'altro automobilista

E fu come la rottura di una diga, quando, appena venticinque anni fa, cominciò a scorrere come una fiumana la motorizzazione. Nei tredici anni tra il 1960 e il 1973, si quadruplicò il numero delle auto, si triplicò la cifra dei chilometri percorsi, e si raddoppiò la lunghezza delle strade. Mentre dapprima galline e carretti erano il tormento dei guidatori, si faceva adesso avanti un nuovo ostacolo: l'altro automobilista. L'onda della motorizzazione si arrestava agli ingorghi: «strade sovrappopolate» e «città intasate» minacciavano di far diventare la libertà guadagnata solo carta straccia.

L'intervento del pianificatore però vive dell'arroganza nei confronti delle zone intermedie, zone dove la gente dorme, i bambini giocano, o vivono animali. Lì si può strappare via, asfaltare e degradare; l'importante è solo l'accessibilità della lontananza: ad essa va sottomesso tutto ciò che sta in mezzo. La patria viene degradata a una zona di percorso.

In una società su ruote, la promessa di una maggiore velocità perde il suo fascino. Laddove tutti vanno in macchina, nessuno arriva; laddove tutti si muovono, nessuno si incontra; nascono allora altri desideri. L'auto non è più portatore di speranza sociale; per molti, la vita bella ha un altro contenuto di



immagini. Nel momento di massimo successo, il progetto storico della automobilizzazione perde forza di persuasione.

Che senso hanno le alte cilindrata per i signori dello spazio e del tempo, se le strade sono intasate? Anche il privilegio di attirare gli sguardi invidiosi dei vicini sparisce, quando si è in molti ad avere automobili potenti. Molti desideri legati alla macchina, come la libertà, il risparmio di tempo e il divertimento, si scontrano con gli stessi desideri degli altri automobilisti.

Per la stessa logica, quindi, l'utopia della motorizzazione diffusa non poteva che diventare un incubo. Il progresso doveva perdere la sua fiducia iniziale. A questo punto, comincia ad acuirsi un particolare già noto: che questo progresso si basa su un gigantesco giro di

costi nel quale il divertimento dell'automobilista viene garantito dalla società che si presta come deposito delle immondizie.

La magia del motore si basa in realtà sul fatto che le sue condizioni (petrolio, catena di montaggio, rete stradale) e le sue conseguenze (veleni tossici, rumore, rottami) rimangono fuori dal raggio di vista dell'utente. In questo senso, anche la superiorità del motore sul corpo umano è una finzione. Con la motorizzazione di massa, si è evidenziata l'intollerabilità di questo giro di costi. Da dieci, quindici anni, quindi, la storia mentale dell'automobile si è rovesciata: l'entusiasmo che si nutriva dalla rarità di auto cede al fastidio che deriva dal numero enorme di macchine. La promessa della motorizzazione pare ci abbia lasciato macchine senza promessa.