

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».