

mo dell'altro si vive la relazione come danza, incontro di due melodie. Nessuna relazione cresce senza questa armonia, senza quella qualità che gli inglesi chiamano il "timing" relazionale. Già S. Freud diceva che l'interpretazione che "cura" non è quella "giusta", ma quella "giusta" data nel "momento giusto". Quando il momento è giusto? Quando abbiamo imparato ad ascoltare il mondo nostro e quello dell'altro, e ci siamo sottoposti alla fatica, mai ultimata, di non annullare la musica dell'altro né la nostra e di far scaturire, dal confronto e dalla diversità, quella che - parafrasando H.G. Gadamer - potremo chiamare la "fusione dei ritmi".

Francesco d'Assisi direbbe di ascoltare e cantare il Cantico al Creatore che vibra sotterraneo nei Cuori e nel Creato.



René Magritte, *Il terapeuta*, 1937

Solo così si riscopre uno degli insegnamenti antichi ripreso dalla moderna sensibilità: vivere il momento presente. Ogni momento, se ascoltato, esprime la sua musica nel ritmo inesauribile e mai prefigurabile in anticipo della soggettività e della relazione, dell'incontro e della pausa. Ogni momento, ogni melodia - ci ricorda M. Buber - ha la sua bellezza: non la riceve né dal momento che l'ha preceduto né da quello che seguirà. Vivere il momento presente come portatore di *kairós* è dono concesso solo a chi è disposto a consegnare la propria soggettività al tempo e alla relazione; solo a chi è disposto a... perdere tempo nella relazione, per non perdere il tempo della relazione.

\* - *Cappuccino*, psicologo

## L'auto come riempitivo per alienarsi il mondo

### Piccole riflessioni morali sull'automobile

Nel suo famosissimo romanzo "Versetti Satanici" lo scrittore Salman Rushdie racconta del pellegrinaggio degli abitanti del paese di Titlipur verso la Mecca al seguito di Ayesha, la ragazza delle farfalle.

Al corteo dei pellegrini si unisce Mishal, moglie del ricco Mirza Saeed, nonostante i tentativi del marito per convincerla a desistere dal folle proponimento (tra Titlipur e la Mecca si distende l'Oceano).

Per riuscire nell'opera di convincimento Mirza segue il corteo a bordo della sua auto, una lussuosa giardinetta con autista ed aria condizionata, sulla quale induce via via a salire i personaggi più in vista tra i pellegrini, sperando in tal modo di incrinare la cieca ed ostinata fede della moglie Mishal.



Rushdie affida dunque all'auto, idolo d'oro dell'Esodo di Titlipur, il simbolo della divisione, della separazione dalla compagnia, della deviazione dal cammino comune. E l'efficacia narrativa della sua scelta deve evidentemente potersi appoggiare su quegli aspetti dell'automobile cui l'esperienza comune attribuisce una valenza negativa rispetto alla dimensione sociale della vita, al 'cammino' del popolo.

Nel nostro ricco contesto occidentale questa valenza non può evidentemente più appoggiarsi alla differenziazione sociale procurata da uno *status symbol* classico ma ormai divenuto un bene di diffusa accessibilità economica.

Non è neanche sufficiente ricondurla alla individualità d'uso propria dell'automobile, individualità evidentemente - e per certi versi condizionalmente - percepita assai più



come valore positivo che come disvalore (anche se con tale individualità viene a cadere il relevantissimo significato di incontro che il *viaggio* per millenni ha rappresentato nella storia dell'uomo).

Occorre piuttosto cercarla e riconoscerla nel formidabile impatto dell'auto sull'organizzazione della vita collettiva, a partire dalla sistematica e diffusa sottrazione e dequalificazione degli spazi della socialità urbana che il suo uso comporta.

Molti tra i lettori hanno potuto, da bambini, conoscere e vivere la strada come lo spazio primario di gioco, di socializzazione, di emancipazione.

Pochi di essi possono oggi consegnare ai propri figli lo stesso patrimonio, sacrificato alla onnipresente e vulnerante presenza dell'automobile.

È questione di luoghi fisici: l'occupazione delle corti, l'ostruzione dei marciapiedi, la sottrazione di ogni angolo di spazio pubblico rende impraticabile ed ostile lo spazio urbano, contribuendo a svuotarlo delle presenze e del controllo sociale che da queste derivano.

È questione di qualità dell'ambiente: anche il rumore, il degrado, l'inquinamento dell'aria concorrono ad annullare le residue potenzialità di uso di tale spazio, trasformandolo in vero e proprio *non luogo* urbano.

È questione di sicurezza: le auto di oggi, potenti, veloci e silenziose, consentono ed inducono comportamenti fortemente vulneranti anche da parte di guidatori altrimenti assolutamente responsabili e civili. Non vi è cioè alcuna consapevolezza dell'impatto che l'auto e le sue ormai consolidate modalità d'uso hanno sulla vita della città e sulla circolazione degli altri utenti cosiddetti 'deboli', a cominciare da anziani e bambini.

Sant'Agostino ritiene che la 'confusione', cioè la perdita dell'amore e dell'amicizia, che significa anche rottura della capacità di convivenza degli uomini, nasce quando si smarrisce la capacità di credere nelle cose che non si vedono. Esattamente come succede oggi all'automobilista, inquietante paradigma dell'uomo moderno, reso ormai incapace dalla tecnologia di vedere il mondo che attraversa senza che più nulla gli ricordi in cosa credere e lo spinga ad informare di conseguenza d'amore e di rispetto i suoi comportamenti.

Ma ancora più devastante, sia dal punto di vista materiale che morale, è lo sciagurato ed irrazionale uso dell'auto come strumento di morte, capace di uccidere nel nostro paese molte migliaia di persone ogni anno.

Si deve infatti in gran parte alla ostinata e diffusa volontà di utenti, costruttori e governanti, quasi fossero moderni adoratori di Baal, se si continua, nonostante questo massacro, a voler garantire le più insensate ed irresponsabili libertà all'auto-

mobilita, libertà che nulla hanno a che vedere con la *fondamentale* necessità di spostarsi, ma che con questa vengono scientemente e colpevolmente confuse.

E non è fuori luogo interrogarsi seriamente sui pesantissimi risvolti morali che questo atteggiamento implica, e su quanto si sia in questo lontani da un livello di civiltà che si dovrebbe poter dare per scontato in una società eticamente matura.

Aggiungiamo infine, recuperandola da reminiscenze sempre più sbiadite e fuori moda, ma non per questo meno vere ed a noi meno care, un'ultima considerazione.

La considerazione che mette l'automobile assieme ai molti altri oggetti e falsi bisogni con cui noi, figli della società opulenta, riempiamo nevroticamente e disperatamente la nostra vita per illuderci di non avere più necessità di terre promesse da ricercare, di misteri da svelare o da accettare. Così come in fondo voleva anche dirci Rushdie.

\* - ingegnere, docente universitario presso l'Università degli Studi di Venezia, esperto di problemi del traffico.

*Tempo e traffico:  
le abbaglianti luci  
dell'auto*

di ALFREDO DRUFUCA\*