

La sinistra e la macchina. La discussione prosegue

Il 22 settembre fermiamo le automobili

Carissimo Curzi, credo che l'appello di Paola Spinelli (vedi "Liberazione" del 17 agosto) per una campagna di mobilitazione contro l'automobile sia quanto mai giusta. In sé - in quanto autodifesa delle condizioni minime di vita - e per i suoi rimandi culturali, simbolici, politici ai modelli di sviluppo e agli stili di vita dominanti la nostra società. Mi spiego ancora più esplicitamente (in totale accordo con Paola Spinelli): senza partire da una radicale critica all'automobile la sinistra non ha alcuna credibilità. Vengo quindi subito ad una proposta: il 22 settembre è la giornata europea senza le auto. Una di quelle modeste iniziative che pure danno così fastidio al "partito dei patiti dell'automobile" da indurre il ministro Matteoli a tagliare ogni contributo ai Comuni che decidono di aderirvi. Un consistente gruppo di amministrazioni, comunque, metterà in atto blocchi dei centri storici, promozioni dei mezzi pubblici, conferenze nelle scuole, eccetera. Carichiamo questa data di attenzioni, affianchiamola con manifestazioni politiche, chiediamo ai Social Forum locali di incalzare le istituzioni pubbliche (così come bene stanno facendo sul tema dell'acqua), facciamone una scadenza di denuncia e di proposta: un'altra città è possibile a partire dall'espulsione dell'automobile dagli ambienti urbani. Mano alla fantasia... una tribuna aperta su questo giornale (è l'unico, mi pare, che non beneficia della forsennata concorrenza pubblicitaria che si fanno le case automobilistiche) potrebbe accompagnare la campagna.

Contro l'automobile si sono scritti libri bellissimi: Jean Robert, *Tempo rubato. L'uso dell'automobile nella nostra società divoratrice di tempo* (1992, Red edizioni); Colin Ward, *Dopo l'automobile* (1992, Elèuthera); Guido Viale, *Tutti in taxi* (1996, Feltrinelli). Da non perdere lo splendido scritto di Rebecca Solnit, scrittrice del paesaggio e dello spazio pubblico statunitense, *La sindrome suburbana e artificio del camminare*, tradotto dalla rivista "Navigator" nel numero di maggio 2003 intitolato *Velocità controllate*. Vi è poi un ottimo sito web curato da Paolo Hutter che dà conto delle iniziati-

ve delle amministrazioni locali su traffico e mobilità (www.ecodallecitta.it).

Da parte mia, a sostegno della lotta contro i trasporti privati su gomma desidero fare solo alcuni noti, scarni, richiami ufficiali tratti dalla deliberazione Cipe 57/2002, "Strategia d'azione ambientale per lo sviluppo sostenibile in Italia", supplemento della Gazzetta Ufficiale del 30 ottobre 2002. «Nel periodo 1990-1998, ad un +4% della mobilità (passeggeri per Km) su ferrovia fa riscontro il +24% su strada e il +40% su aereo. Il servizio pubblico (autobus, tramvie, metropolitane) ha avuto una riduzione del 5%, contro un aumento del 25% dell'auto privata nelle aree metropolitane». La mobilità urbana costituisce il 30% di quella motorizzata totale.

E ancora: tutti sappiamo che l'adesione al Protocollo di Kyoto ci obbliga a ridurre del 6,5% entro il 2012 (base 1990) le emissioni di gas serra. Le uniche emissioni in aumento incontrollato (quasi un quarto) sono quelle generate dal settore dei trasporti (102 Milioni di tonnellate di CO2 equivalenti, a fronte - per avere un'idea - di 121 Mt emesse da tutto l'apparato produttivo manifatturiero). Ma la combustione di carburanti fossili nei motori a scoppio produce molti altri tipi di inquinanti: oltre a quelli tradizionali acidificanti e precursori dell'ozono (ossidi di azoto e di zolfo, composti organici volatili, eccetera) vi sono i metalli pesanti, lo smog fotochimico, il particolato fine (PM10), il rumore. «I trasporti stradali, con il 46% delle 2.276 kt totali emesse nel 1997, sono anche i maggiori responsabili delle emissioni di composti organici volatili diversi dal metano. Uno dei più noti è il benzene, composto naturale del petrolio e dei suoi derivati; può formarsi nel processo di raffinazione delle benzine ed è rilasciato durante i processi di combustione ed evaporazione; può produrre tumori compresi linfomi e leucemia. Il 65% del contributo proviene dal trasporto stradale. Nel

1997 il settore dei trasporti produceva il 72% del monossido di carbonio, il 53% degli ossidi di azoto, il 24% dell'anidride carbonica (...) il 20% delle polveri so-

spese di diame-
tro inferiore ai 10 micron». La delibera del Cipe ricorda ancora che la rete stradale automobilistica dal '95 al '99 ha avuto il maggiore incremento (+5%) nell'uso del suolo. Fin qui i dati ministeriali. Vi sono poi innumerevoli studi epidemiologici in tutto il mondo che ci dicono quali e quante sono le affezioni alle vie respira-

torie e all'apparato cardio-circolatorio, le patologie croniche, le morti imputabili all'inquinamento atmosferico. Tanti che ci abbiamo fatto il callo. Così come avviene per i morti e i feriti degli "incidenti" automobilistici. Una guerra quotidiana permanente. I dati ci dicono anche che a farne le spese sono - co-

me nelle guerre vere - i civili non combattenti: pedoni e ciclisti. Quando ci infiliamo in una macchina e stringiamo la cintura di sicurezza è come se uscissimo da una trincea: sappiamo che abbiamo buone probabilità di essere ammazzati o di ammazzare. L'auto è un'arma, le strade il poligono di tiro. «Nella New York di Giuliani - scrive Solnit - le vittime delle auto sono quasi il doppio di quelle assassinate da ignoti; nel 1997, 285 contro 150». Dovremmo cominciare a chiederci perché comunemente si ritiene che morire in auto sia una inevitabile fatalità, mentre siamo molto meno disposti a subire passivamente altri tipi di "rischi" dentro cui pure siamo immersi. La nostra percezione cambia soggettivamente. Le nostre menti sono manipolate. Siamo prigionieri di un mito, di una credenza, di un pensiero che ci inscatola dentro l'auto (quando siamo "all'aperto") così come ci reclude dentro l'appartamento (quando siamo "a casa"). Siamo prigionieri di una seconda natura artificiale di oggetti-merci (ambiente esosomatico, direbbe Georgescu-Roegen) da cui ci fanno credere di essere dipendenti. «In un certo senso - scrive ancora Solnit - l'automobile è diventata

protesica e, anche se di solito le protesi sono concepite per arti mancanti o offesi, l'auto protesica serve a un corpo concettualmente menomato, o a un corpo menomato dalla creazione di un mondo che non è più su scala umana». Mentre le città, i suburbi, i quartieri diventano sempre più impraticabili agli esseri umani (ad incominciare dai bambini e dagli anziani), paradossalmente camminare e pedalare è esaltato se avviene sulla cyclette, sul tapis-roulant o su qualche altro aggregato ergonometrico da palestra. La chiamano libertà e benessere. In

realtà è solo il portato concreto di un modello di organizzazione produttivo e sociale fondato sulla necessità di una crescita illimitata di oggetti-merce. Non funziona per i pochi fortunati che si possono permettere di accedere al loro mercato, figurarsi per le sconfinite moltitudini degli esclusi.

Si ritiene - anche a sinistra - che non sia più concepibile una città senza auto. Vi suggerisco un giochino estivo da sottoporre al vostro assessore al traffico. Chiedetegli qual è la città più bella: quasi sicuramente vi risponderà Venezia. Quindi, sovrapponetevi il

perimetro della città lagunare alla pianta della vostra città; sono sicuro che ne verrebbe fuori la più grande area pedonale che sia mai stata concepita: circa 650 ettari dove vivono felicemente 50 mila persone senza usare mezzi privati di locomozione meccanici per i loro spostamenti abituali. (N. B. In caso di risposta negativa non demoralizzatevi, noi - pur avendo in casa questo moderno esempio di città pedonale - non riusciamo a pedonalizzare nemmeno il centro di Mestre!).

PAOLO CACCIARI
assessore all'ambiente
del Comune di Venezia

Vi suggerisco un giochino estivo da sottoporre al vostro assessore al traffico. Chiedetegli qual è la città più bella: quasi sicuramente vi risponderà Venezia. Quindi, sovrapponetevi il perimetro della città lagunare alla pianta della vostra città; ne viene fuori la più grande area pedonale mai concepita: circa 650 ettari dove vivono felicemente 50 mila persone senza usare mezzi privati di locomozione meccanici

