

HOME | IL PROGETTO | SENZ'AUTOPIA | AUTOMOBILISTI ANONIMI | PARTECIPA

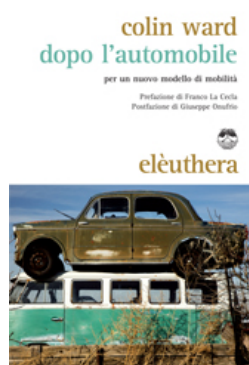
LIBRI

Colin Ward: Dopo l'automobile

by SENZ'AUTO on feb 19, 2013 • 17:40

Nessun commento

di Paolo Pinzuti | @ilpinz



“Dopo l'automobile” (sottotitolo *per un nuovo modello di mobilità*) di Colin Ward è stato pubblicato per la prima volta nel 1991 ed è stato ristampato di recente in Italia dalla casa editrice [elèuthera editore](#). 14 euri.

Per capire di cosa si tratti, basta leggere le prime righe della prefazione

Da tempo avevo intenzione di scrivere un libro anarchico sui trasporti. [...] L'anarchismo è un'ideologia sociale che si batte per una società senza Stato, autogestita. Sostiene [...] che in assenza di un potere statale, la società si autoregolerebbe mediante un eterno aggiustamento e riaggiustamento di molteplici forze ed influenze che si esprimono in una rete organica, composta da infinite varietà di gruppi e di federazioni di ogni dimensione e grado, locali, regionali, nazionali e internazionali (temporaneo più o meno permanenti) che si propongono ogni scopo possibile: produzione, consume e scambio [...].

È su queste premesse, quindi, che si muove la critica di Ward al sistema di mobilità fondato sull'automobile che ha prodotto una **società sempre più**

disuguale al proprio interno.

Come si può intuire, “Dopo l'automobile” non è un libro né facile, né leggero, ma pregno di informazioni interessanti e poco note su cui l'architetto britannico costruisce la propria tesi senza preconcetti di sorta sull'oggetto automobile a cui invece vengono anche riconosciuti dei meriti (tipo aver liberato le strade dallo sterco – che nelle grandi città arrivava a raggiungere le 10 tonnellate al giorno – e dalle carcasse dei cavalli morti). Nel corso del libro si scopre quindi la storia di quando **la General Motors comprò le principali compagnie di trasporto locali americane**, riconvertendole dal tram all'autobus a motore a scoppio, per poi rivenderle al pubblico o di quando, in Gran Bretagna, a causa della nuova pericolosità delle strade, fu fatto **divieto di giocare in strada**.

Questi aneddoti servono a Ward per effettuare un'accurata analisi su come l'automobile abbia modificato le nostre vite e ci abbia proiettata in una realtà in cui i **costi generati sono superiori ai benefici**:

Coloro che comunemente utilizzano l'analisi costi-benefici sono gli amministratori pubblici che investono nel settore dei trasporti: autostrade, porti marittimi e aeroporti, con i relativi collegamenti stradali e ferroviari. Costoro non si soffermano nemmeno su un decimo degli effetti sociali che avranno il loro progetti. Raramente per esempio si chiedono che cosa comporterà la costruzione delle loro strade per il traffico pedonale e, di conseguenza, quale parte del territorio rimarrà libera e sicura per i bambini delle diverse età, che ricadute avranno queste misure di sicurezza e queste limitazioni sui rapporti tra adulti e bambini, sulle loro libertà e le loro ansie, e via dicendo. Calcolano e traducono in denaro il tempo di lavoro degli uomini, ma quasi mai i tempi che servono alle donne per andare a fare la spesa o ai bambini per arrivare a scuola il che vuol dire partire dal presupposto che gli uomini usano autoveicoli e gli altri no; se lo facessero, il loro tempo avrebbe un valore. In tal modo, i sistemi di locomozione più ricchi sono quelli maggiormente apprezzati e ogni loro miglioramento entra a far parte dei benefici. Quelli più poveri invece non vengono contabilizzati. Notiamo le implicazioni: un progetto che migliori la circolazione in macchina e peggiori quella a piedi verrà raccomandato come acquisizione sociale nettamente vantaggiosa, mentre tutto il contrario sarà per un progetto che migliori la circolazione a piedi e peggiori quella in macchina; il tecnico dirà poi, senza la minima legittimità, che quelle sono le preferenze espresse dalla gente.

Inevitabilmente quest'opera si scontra con un limite abbastanza evidente: è stato pubblicato la prima volta 21 anni fa, quando era appena terminata la prima guerra del golfo e il mondo era appena diventato orfano della guerra fredda, quando Cina e India erano ancora paesi con enormi potenziali, quando il global warming era poco più che una plausibile ipotesi, quando la febbre della corsa all'auto per tutti era ancora diffusa e metterla in dubbio la funzione sociale era un tabù. Nonostante questo limite, conserva ancora tutta la propria attualità.

Riassumendo: si tratta di un libro che contiene una grande quantità di informazioni e che quindi non può mancare nella libreria dei più veementi critici dell'automobile ma che, allo stesso tempo, richiede grande capacità di non perdersi durante la lettura.

SEGUICI



Toyota e il marketing “orwelliano”
feb 20, 2013



Colin Ward: Dopo l'automobile
feb 19, 2013



Giulia, che non ha mai conosciuto un elettrauto
feb 19, 2013



Appuntamento a Milano per la mobilità nuova
feb 18, 2013



Stefano, che ha smesso di sperare nella fortuna
feb 18, 2013

COMMENTI

stefano su Stefano, che ha smesso di sperare nella fortuna

Marco De Mitri su Valerio, diabolico fiorentino francesco su Alessandro, bici + trasporto pubblico

Gab su Il progetto

Lisa su Lisa chiede l'aiuto del pubblico

SI PARLA DI QUESTO

#salvaiciclisti 28 aprile aci Alberto Fiorillo ambientalismo ambiente **auto** **automobile** automobili Bekka Wright **bicicletta** bikey face **Car sharing** centri commerciali **città** comunicazione costi ecomafie **elezioni** emissioni CO2 **esternalità** genitori anziani global warming **Insegnante** LCA **legambiente** Lifeey cle **assessment** **macchina** mafia malati **milano** **mobilità** My Zigo **Leader** Paolo Baldissera **paura** politica **pubblicità** **Roma** **Senz'auto** senza patente sostenibile **TPL** **traffico** **trasporti** Valeria Pulieri

CERCA NEL SITO

SEARCH



Paolo Pinzuti

Sono laureato in scienze internazionali e diplomatiche, master in scienze del lavoro, curo un [blog](#) sul Fatto Quotidiano e una rubrica settimanale sulla freepress Metro. Mi sono sempre occupato di marketing e di comunicazione, soprattutto per quanto attiene i temi della sostenibilità e di tutto ciò che è "non convenzionale".

Ho sempre un sacco di idee: senz'auto è l'ultima in termini di tempo. Quella prima è stata #salvaiciclisti.

Se vuoi darmi una mano, [contattami](#).

Se ti serve una mano, [contattami](#).

Dillo a tutti

Mi piace 5

Invia

0

Share

Tweet 2

Articoli simili

Non ci sono post simili, ma se vuoi, puoi scriverlo tu (vai su contatti)

Tags: anarchia, anarchismo, automobile, colin Ward, dopo l'auto, eleuthera

Previous post

Giulia, che non ha mai conosciuto un elettrauto

Next post

Toyota e il marketing "orwelliano"

What do you think?

Name *required*

Email *required*

Website

Submit