

TODAY



Opinioni

Città conquistatrice

A cura di Fabrizio Bottini

Il Partito dei Fumatori di Automobili



Padiglione Futurama, Fiera Mondiale di New York, 1939

Non c'è peggiore alienato del tossicodipendente e non c'è peggiore tossicodipendenza di quella sostenuta da solide e storiche infrastrutture sociali, gruppi, abitudini, aggregazioni, stili di vita e consumi. Lo sanno molto bene per esempio gli esperti di disintossicazione quando alla abbastanza banale e meccanica ripulitura dell'organismo dalla sostanza e dalle cellule sporche affiancano massicce dosi di sottrazione all'ambiente condizionante, inventandosi quel modello di comunità più o meno ideale mutuata dalle utopie sociali e religiose, dove l'ex tossico dovrebbe potersi ricostruire diversi tempi modi e obiettivi esistenziali. Ciò che vale nel caso delle principali sostanze oggetto di quel genere di disintossicazione, si ripete però nelle strutture essenziali per tantissimi altri condizionamenti indotti, anche in assenza del vero nocciolo centrale: la dipendenza in pratica è un nulla avvolto dalle infrastrutture fisiche e sociali condizionanti. Pensiamo all'auto come bene di consumo durevole col suo sedimentato posto nella vita quotidiana dell'essere umano occidentale, a volte rafforzato quando l'oggetto ancora mantiene quel ruolo di status symbol in parte tramontato nel nuovo secolo ma ancora assai diffuso. Tutto ha le caratteristiche di una dipendenza, a volte soffice a volte molto meno.

Così come accade al tabagista che appena si sveglia anche nel cuore della notte inizia a frugare a tentoni il comodino cercando il pacchetto di sigarette, magari per riaddormentarsi a metà gesto, anche l'automobilista dipendente mentale considera quel suo complemento meccanico più una appendice di sé che un mezzo di trasporto. E farebbero fede statistica di questo ruolo piuttosto surreale per il simbolo della mobilità, i due dati certi secondo cui la maggior parte degli spostamenti in auto corrispondono più o meno a una lunga passeggiata, e il fatto che la quasi totalità della vita in strada il veicolo la trascorre fermo immobile in una piazzola, avendone poi per diritto urbanistico diverse altre a disposizione libere davanti al negozio, al servizio, al luogo di lavoro. Al netto dello spazio privato del box familiare a sua volta prolungamento dell'alloggio e suo requisito qualificante. Si esce di casa, si salta in macchina, si gira la chiavetta ed eventualmente solo in quell'istante ci si chiede dove andare come e perché, esattamente come con la sigaretta accesa a volte mentre un'altra sta appoggiata fumante sul posacenere.

Certo la situazione che descrivo è un po' estrema, ma soprattutto nei toni: il fatto è la diffusione di massa di questa idea dell'auto come diritto, dell'auto come identità, e della città-territorio che le sta attorno come bozzolo-utopia realizzata ideale, magari da perfezionare ulteriormente. Da qui il recente trauma delle nuove politiche di mobilità dolce e sostenibile o alternativa con nuovi concetti come gli spazi

ripiegano sotto il braccio, pedoni che pretendono di attraversarti la strada davanti solo perché vogliono andare dall'altra parte. Su cui non a caso si è lanciata a peso morto la campagna elettorale della destra, fiutando profumo di consensi facili promettendo di far piazza pulita di quei mollaccioni senza motore rombante sotto il sedere (anche ben consapevole che il motore se ne sta sempre immobile o spento a occupare abusivamente spazio e inquinare aria acqua suolo pure da fermo). Un po' come le culture sconosciute degli immigrati più esotici, anche lo spazio misterioso della città non automobilistica fa paura al dipendente, che vuole restare aggrappato alle sue sicurezze. E il cinico politico reazionario gli promette ogni cosa, ben sapendo di non poter mantenere quasi nulla.

Riferimenti:

["Nel mio programma eliminare ciclabili e monopattini a Milano", ha detto Vittorio Feltri – *MilanoToday* 10 luglio](#)

[La Città Conquistatrice – Automobili](#)

© Riproduzione riservata