

Colloqui di Dobbiaco 2008

LA GIUSTA MISURA

La limitazione come sfida per l'Era Solare

La decelazione. Velocità ridotte e distanze più brevi come obiettivi della politica dei trasporti

Hermann Knoflacher,

Vienna, Professore Universitario presso la Technische Universität Wien, il politecnico di Vienna, Istituto di pianificazione e tecnica viabilistica

Il progresso compiuto negli ultimi duecento anni sulla scia dell'industrializzazione ci ha allontanato sempre di più dalla misura e dalla natura umana. Ne è scaturito una sorta di "superuomo" che, fino a poco tempo fa, credeva che la tecnologia rendesse tutto possibile, e che tutto ciò che è umano fosse invece troppo debole, troppo piccolo o troppo lento. Il sistema dei trasporti, poi, sembrava essere il veicolo ideale per rendere l'uomo più grande e quasi onnipotente: si poteva arrivare più lontano che mai e con estrema facilità, o acquistare merci a prezzi che un tempo sarebbero stati impensabili. Tuttavia, queste conquiste sono durate – storicamente parlando – per un periodo molto breve, poiché guadagnando in distanza, l'uomo ha perduto in "vicinanza", e con la conquista di merci lontane e prodotti di massa, l'uomo ha perduto la varietà e, alla fine, anche il gusto e la conoscenza delle differenze qualitative locali.

Ciò nondimeno, la società ha elevato la categoria degli esperti di traffico al rango di scienziati, e quella del commercio al rango di "economia". La prima ha costruito dei sistemi viabilistici partendo da supposizioni raffazzonate, e producendo conseguenze che ancora non ha capito, mentre la seconda è diventata la creatura prediletta dei politici, poiché sarebbe riuscita – almeno così si dice - a realizzare imperi economici e profitti da capogiro partendo apparentemente dal nulla. Peccato che né l'una né l'altra categoria disponga di fondamenti scientifici affidabili, e tantomeno di quella scientificità che dovrebbe indurle ad assumersi la responsabilità delle proprie azioni e delle loro conseguenze.

La velocità è l'anormalità

Se le si studia dal punto di vista scientifico, le alte velocità provocano inevitabilmente una distruzione delle strutture locali, a maggior ragione se le si sottrae – come è avvenuto finora – al principio dell'internalizzazione dei costi ("chi inquina paga"). Le alte velocità, infatti, alterano i mercati in favore delle grandi multinazionali, sottraendo qualsiasi sbocco all'economia locale. I costi di tutto ciò sono scaricati in gran parte sulla popolazione, e in

particolare sui ceti piú poveri, sulla natura e sulle generazioni future, soprattutto per lo sfruttamento indiscriminato e irresponsabile delle risorse, a partire dai combustibili fossili. Ora che si sta rivelando sempre piú irrealizzabile nel trasporto stradale, quest'ideologia delle alte velocità viene applicata, dagli stessi beneficiari, ma in modo altrettanto insensato, al trasporto ferroviario, facendo nascere delle strutture altrettanto miopi quanto le autostrade.

Peraltro, - come ci insegnano i filosofi - la velocità è anche una questione di potere, anche se non occorrono chissà quali riflessioni filosofiche per capire che, in realtà, ci si illude superficialmente di avere potere, salvo poi rendersi conto che ogni automobilista s'arrende piú o meno consapevolmente al potere delle multinazionali automobilistiche e petrolifere, accettando, di fatto, di essere alla loro mercé e al loro arbitrio.

La trappola della velocità

Secondo le teorie convenzionali sui trasporti e sull'economia, le località turistiche svizzere chiuse al traffico veicolare privato dovrebbero essere già da tempo delle lande desolate e improduttive, e le isole pedonali delle nostre città un cumulo di rovine. Il fatto, invece, che sia dimostrato l'esatto contrario è tenuto abilmente nascosto agli occhi dell'opinione pubblica – almeno finché si può – da una lobby fatta di esperti con la formazione sbagliata, politici incolti e uno sparuto numero di categorie che trae benefici di questi errori madornali, come le banche, i costruttori edili, l'industria dei trasporti e le imprese energetiche. In realtà, le ombre del calo costante delle riserve petrolifere diventano non solo sempre piú evidenti, ma anche sempre piú scure. E tanto va la gatta al lardo, che ben presto ci lasceranno lo zampino tutti coloro che avranno costruito – o approvato - sistemi di trasporto troppo veloci. Del resto, è risaputo che il primo a cadere in trappola è chi corre piú in fretta, mentre chi va piú piano riesce a vederla in tempo e ad evitarla. E certamente non viviamo in un'epoca in cui le trappole scarseggiano.

La lentezza è la normalità

Come dimostrano ormai molti esempi, proprio nella lentezza risiede il potere del cittadino libero e autonomo. Basta guardarsi intorno per vedere che dove dominano i pedoni stanno rinascendo la varietà, la bellezza e l'economia locale. Al posto della mobilità fisica, insensata e distruttiva per l'ambiente, si sta sviluppando una mobilità mentale e, da questa, la varietà dell'offerta e delle soluzioni, quella varietà che ancora oggi trova testimonianza tangibile nella bellezza del patrimonio edilizio e delle attività economiche dei secoli passati. Con la lentezza, inoltre, ci si può sottrarre anche localmente al risucchio della globalizzazione, poiché la lentezza – fosse anche solo per il costo dei tempi – favorisce la nascita o "rinascita" delle filiere locali, che a loro volta favoriscono l'aggregazione fra le persone, comportamenti piú sociali e, alla fine, la "cultura" nel senso piú ampio e umano del termine.