

Cyclopolis – Ville Nouvelle

Di Benoit Lambert, Georg Editions, Genève, 2004

Capitolo 3: Urbanismo Equità sociale, Trasporti: Le fonti ideologiche del movimento contro gli abusi del traffico automobilistico

[Rachel Carson](#) con *Silent spring* ha contribuito decisamente al passaggio dell'ecologia dalla sfera scientifica a quella politica.

(Oggi, siamo agli inizi del passaggio alla sfera sociale, [NdT])

Nella dialettica città-campagna, l'obiettivo dei medici igienisti del XIX secolo, resi coscienti dei pericoli dell'insalubrità grazie alla microbiologia di Pasteur, è lo sradicamento dei tuguri. La periferia e, soprattutto, la città giardino di Howard sembreranno costituire delle risposte a questo urbanismo imperfetto. Ma, sarà l'automobile ad imporsi come mezzo di trasporto dei pendolari, la città carbonifera (dell'era del carbone) malsana è così rimpiazzata dalla società del "tutto in auto". La dispersione urbana che ne risulterà, pur rispondendo ai bisogni di igiene, costituisce una mutazione urbana ben lontana dalla visione di Howard. La vita comunitaria è frivola o azzerata, esattamente come la periferia del Nord America.

Breve storia della periferia

Dalla fine della Seconda Guerra Mondiale, la periferia - ("the suburb") - e l'automobile sono i due archetipi della società nordamericana. Tuttavia, è in Inghilterra che iniziò questo sviluppo urbanistico, fortemente legato alle evoluzioni culturali e religiose dell'epoca.

In "[Bourgeois Utopias - The Rise and Fall of Suburbia](#)", [Robert Fishman](#) spiega come molti mercanti borghesi di Londra, specialmente i convertiti all'evangelismo, proteggessero le loro famiglie dalle "cattive influenze della città" ritirandosi progressivamente verso la periferia. Questo modo di vita campestre fu all'origine del modello anglo-americano del "sub-urb" reso possibile dai nuovi mezzi di trasporto. All'inizio il sobborgo doveva permettere a questa classe sociale in ascesa di approfittare della campagna nei week-end e degli affari della città durante la settimana.

La residenza in campagna divenne residenza principale quando l'immobile di città, fino ad allora luogo sia di abitazione che di commercio divenne progressivamente uno spazio unicamente commerciale. Come spiega Robert Fishman, "*la vera originalità dell'idea di periferia è stata l'abbandono dell'antica preferenza per il centro in favore della periferia, di dissociare in modo radicale l'abitazione dal lavoro*"

Da Robert Fishman, *Bourgeois Utopias - The Rise and Fall of Suburbia*, New York Basic Books Inc., p. 25.

Alfred Sauvy - L'automobile Grande Sovrana

Alfred Sauvy (1898-1990), sociologo e demografo francese di reputazione internazionale (gli è attribuita la creazione del termine "terzo mondo") non ha solo scritto sui temi della popolazione. Nel 1968, a 70 anni, attacca l'automobile, un male del "fenomeno umano" [...]

Sauvy si sforza di dimostrare che lo sviluppo dell'infrastruttura stradale nel dopoguerra è stato possibile per la pressione di una lobby potente, a scapito di infrastrutture che avrebbero invece

risposto agli urgenti bisogni dei Francesi. L'automobile pesa sui budget ed il suo sviluppo va contro l'interesse generale, accusa il demografo. Sauvy si interroga: come mai i trasporti ferroviari hanno perso così rapidamente i mercati che controllavano a vantaggio degli autotrasportatori? Il cambiamento si spiega con una parola: *la scrematura!* La scrematura, è questa concorrenza arrivata dalla strada e per la quale "*nel 1935, al massimo della crisi, le ferrovie hanno perso un quarto del loro traffico, mantenendo inalterati i costi di esercizio; la perdita finanziaria è ancor più importante dato che il traffico perso era il solo che rapportava*" (1).

In Francia, la strada trasporta le stoffe, i prodotti di valore, i manufatti. Tralascia il ferro, il carbone, la sabbia così come i viaggiatori che beneficiano di riduzioni varie. Gli autotrasportatori trasportano solo quello che gli conviene. La responsabilità della decadenza della ferrovia è della potenza pubblica e dei funzionari dei Lavori Pubblici che non reagiscono: "*Il termine scrematura è usato per designare questo fenomeno; ma la propaganda stradale già veglia per dissimulare la verità più limpida. Qui tocchiamo il primo di una lunga catena di attitudini socio-politiche sconcertanti*" (2), Sauvy si chiede perché le Poste siano stata risparmiata dal fenomeno. La spiegazione è un miscuglio di fatalità, di rapporti politici e di elementi economici.

Secondo Sauvy, un errore di tali dimensioni e di un costo talmente elevato è stato favorito da un tragico concorso di circostanze:

*"1) Quando la posta fu introdotta, il monopolio è stato deciso di diritto, secondo necessità. Per la ferrovia, questa necessità non si è imposta, perché monopolio di fatto. Perché impedire delle chimere? La concorrenza alla ferrovia è venuta a piccoli passi, dolcemente, o **dol-cemento**;*

2) In Francia, come in molti altri paesi, la ferrovia appartiene a grandi aziende private, per questa ragione manca il sostegno che sarebbe potuto arrivare dai partiti fautori della giustizia sociale. Il nostro nemico è il nostro padrone! L'autotrasportatore, è il piccolo (così dice lui), fatto oggetto di tante attenzioni in Francia, mentre le ferrovie sono Rothschild.

3) Non solo l'auto trionfante appare come il progresso del secolo, ma la stessa opposizione a questa forza in ascesa, per difendere un congegno che fischia e fuma, del secolo passato, è opera retrograda, è andare contro la storia.

4) Intervengono dei rapporti di forza che per la Posta non hanno avuto l'occasione (interesse? [NdT]) di manifestarsi seriamente. Nel caso del trasporto di beni e persone, quando il buco finanziario appare a favore, se così si può dire, della crisi, il blocco dei costruttori d'auto, dei petrolieri, dei fabbricanti di pneumatici, alleati per l'occasione con gli autotrasportatori, beneficia del padronato (Confindustria, NdT), che annusa il vento. Ci sono molte persone e molti soldi. Abbastanza per tenere in scacco questo asino della favola che chiamiamo interesse generale" (3)

E' così che, agli inizi senza un disegno machiavellico, in Francia la ferrovia sarà sfavorita, a vantaggio delle infrastrutture stradali. Quando delle critiche arrivarono si creò un programma alla radio, *I camionisti sono simpatici!* Ma Sauvy ha un giudizio del tutto diverso sugli sviluppi successivi. Dopo la guerra, i pregiudizi a favore dell'automobile, ben coltivati dall'industria di riferimento, porteranno a delle scelte completamente irrazionali. Gli obiettivi del Piano Francese del 1945 per uscire dalla miseria, illustrano questo dogmatismo in favore dell'automobile. Dietro l'auto si nasconde un vero potere. Sauvy parla de "*La Repubblica dell'Automobile!*", "*L'automobile Sovrana*" fa il suo ingresso nella politica francese:

"Per il 1959 si prevede una produzione di latte e carne appena uguale ai livelli dell'anteguerra, quando i bambini ricevevano solo 1/4 di litro di latte. Contrariamente alla Germania dove la stessa

moderazione si spiega con gli investimenti, in Francia dal 1946 al 1950 si prevede un aumento del 70% delle macchine utensili e del 365% per le auto, il che produrrà degli ordini per 12 miliardi di franchi di...macchine utensili! L'aumento previsto per le auto è ancora maggiore, ma per pudore la cifra non viene pubblicata. Riguardo alle abitazioni, saranno sacrificate. Le abitazioni costruite nel 1950 saranno 75.000, la maggior parte per la ricostruzione, cioè una abitazione per tre automobili. Gli ostacoli, non solo finanziari, si cumulano a volontà contro questo progetto. Niente. Dalla fine della guerra, è semaforo verde per l'auto e rosso per la casa." (4)

La soluzione della crisi alimentare, la soddisfazione dei bisogni primari dei Francesi non hanno la priorità, e Sauvy consacra molte pagine alla condanna di queste scelte economiche. Egli è tra i primi di una schiera di autori a vedere nell'automobile il simbolo di una società ubriacata dalle illusioni di potenza procurate dalla velocità motorizzata. Con un certo umore constata il carattere sacro che inizia a prendere l'automobile:

"Poco a poco si è stabilito nella Repubblica un diritto consuetudinario. E' permesso parlare liberamente di tutto, di maledire la religione, il governo o il Partito comunista, e di proclamare la decadenza dei costumi. Attaccare la purezza dell'origine del Beaujolais, il sistema educativo o la nuova architettura, denunciare la povertà del cinema francese o straniero, la rapacità dei funzionari pubblici, vada pure. Chiunque può criticare la tassa sugli affitti o la loro liberalizzazione. Niente vi impedisce di preferire [San Antonio](#) a [Pompidou](#) [...]. Potete essere soddisfatti o indignati con la Previdenza sociale, il fenomeno musicale, le nuove materie plastiche o di Asterix. Tutto questo potete ed anche dare la vostra sincera opinione sul [Generale](#), ma non è permesso non solo formulare un'opinione non conformista sull'automobile in città, ma addirittura pubblicare cifre ufficiali o palesi al riguardo, i grandi Preti le gettano all'Inferno. Certamente, mai una censura tale fu proclamata ufficialmente; la cercherete invano nella Gazzetta Ufficiale o nel Codice Civile, ma è più rispettata di molte altre leggi. Infrangere questa regola è un crimine di lesa maestà e Sua Maestà non sopporta l'opposizione." (5)

Sauvy fa una constatazione. Come un antropologo parla del "potere magico", del sacro e del fascino che circondano l'automobile e fanno perdere qualunque obiettività sul tema. Mentre l'imposta sulla benzina rimane ferma dal 1957 al 1967, quella sulle abitazioni quadruplica. "La casa deve pagare le spese causate dall'auto" (6). La lobby dell'auto cerca di far credere il contrario: le auto sono tassate in modo scandaloso, affermano. Ricette fiscali del "pozzo-Tesoro" per 3 o 4 miliardi di franchi sono citate di frequente. Le cifre, quando sono disponibili, mostrano, al contrario un bilancio favorevole all'automobile, ma nessuno conosce i valori della Statistiche Ufficiali precedenti alla guerra sul tema, Sauvy s'inalbera: "Il bilancio della strada ha eccedenze per 80 milioni nei confronti dell'auto, ma la stampa si guarda bene dal pubblicare i risultati" (7).

Lanciando un'idea ampiamente ripresa dall'ecologia politica attuale, Sauvy afferma che i costi crescenti del traffico non sono imputati agli automobilisti: "Se mettessimo nel conto le cifre non contabilizzate, i disturbi e le tasse che gravano sugli altri settori, il privilegio fiscale degli automobilisti sembrerebbe così stupefacente che servirebbero delle [misure draconiane](#) di salute pubblica per impedire la pubblicazione di dati così sediziosi. Nessuna autorità ha intenzione, in nessun paese, a calcolare un bilancio così sovversivo e a pubblicarlo." (8) Oggi, questa analisi porta il nome di "Verità dei costi" ed è uno dei cavalli di battaglia dei rappresentanti dell'[ecologia politica](#) a favore del "contenimento della mobilità".

Sauvy cita la storia di uno **studente viennese** chiamato in tribunale per aver camminato su una

macchina parcheggiata sul marciapiede. Per protesta aveva messo la tavola da cucina allo stesso posto e lì aveva chiamato gli amici per fare una festa. Questo diritto che l'automobilista moderno si è arrogato di **disporre degli spazi pubblici** è condannato da Sauvy, che parla di "casa gratis sulla pubblica via". Prima della Seconda Guerra Mondiale, le auto erano nei garages. "Abitare in strada non è mai stato un diritto". E' un'ordinanza del Prefetto che ha soppresso l'obbligo di accendere le luci di posizione durante la sosta, valide fino ad allora, che ha consacrato l'autorizzazione di abitare in strada e "messo la firma all'ingorgo di Parigi". La "Repubblica dell'Automobile finanza la congestione" ci dice Sauvy: questa usurpazione dello spazio vitale dei cittadini sarà uno degli argomenti forti del movimento contro gli abusi della circolazione automobilistica.

(1) Alfred Sauvy (1968), [Les 4 roues de la fortune](#), Paris, Flammarion, p. 23.

(2) Ibid., P. 23-24

(3) Ibid., P. 24-25

(4) Ibid., p. 35-36.

(5) Ibid., p. 43-44.

(6) Ibid., p. 64.

(7) Ibid., p. 28-29

(8) Ibid., p. 66.

La velocità, una dottrina politica secondo Ivan Illich

Ivan Illich (Vienna 1926-2002) avrà un approccio più globale della "automobilizzazione" della società occidentale. Le sue considerazioni sulla velocità reale dell'auto, o del tempo perso su questo macrosistema dei trasporti, diventerà uno dei passaggi più celebri di questo critico prolifico della civiltà industriale. Egli ne metterà in luce l'impatto delle tecniche sulla vita dei suoi contemporanei, e soprattutto, quello dell'automobile per assicurare loro la mobilità:

"L'americano tipo dedica ogni anno alla propria auto più di 1500 ore: ci sta seduto, in marcia e in sosta; la parcheggia e va a prenderla; si guadagna i soldi occorrenti per l'anticipo sul prezzo d'acquisto e per le rate mensili; lavora per pagare la benzina, i pedaggi dell'autostrada, l'assicurazione, il bollo, le multe. Ogni giorno passa quattro delle sue sedici ore di veglia o per la strada o occupato a mettere insieme i mezzi che l'auto richiede. E questa cifra non comprende il tempo speso in altre occupazioni imposte dal trasporto: quello che si trascorre in ospedale, in tribunale e in garage; quello che si passa guardando alla televisione i caroselli sulle automobili [...]"

E' sulla scia delle tre pubblicazioni di Illich su Le Monde nel 1973 che si fondano le prime associazioni di difesa dei ciclisti urbani, come nel 1975 "Il mondo in bicicletta" a Montréal. Energia ed equità, l'opuscolo di 58 pagine che egli pubblicherà in seguito, segnerà profondamente la riflessione sull'onnipresenza dell'auto nella società occidentale. Le analisi che vi si trovano sui limiti del progresso tecnico nel campo dei trasporti saranno riprese dai militanti. Illich sostiene che al di là di una certa soglia il consumo di energia aumenta a discapito dell'equità. Egli scrive: "Più l'energia abbonda e più il controllo di questa energia è mal ripartito. Non si tratta di un limite della capacità

tecnica alla migliore ripartizione del controllo dell'energia, ma dei limiti iscritti nelle dimensioni del corpo umano, dei ritmi sociali e dello spazio vitale".

Paradossalmente, la bicicletta, strumento efficace ma individuale di trasporto in città è al centro di una lotta sociale per il miglioramento della collettività. E' anche una lotta per una società del tempo libero, poiché "l'americano medio passa quattro delle 16 ore in cui è sveglia a guidare la sua auto o a mettere insieme le risorse necessarie per utilizzare questo mezzo di trasporto". Secondo alcuni, Illich si avvicina all'organicismo di Mumford e Geddes attribuendo un ruolo sociale vitale alle tecniche. Illich cerca di lottare contro quelle che ritiene delle illusioni prodotte dalle innovazioni nel campo della mobilità. Senza un'analisi rigorosa l'osservatore si lascia ingannare dalle apparenze. La credenza vuole che velocità sia sinonimo di mobilità, dunque a maggior libertà. La realtà empirica dimostra che non è sempre così. Sfidando il pensiero dominante fino alla provocazione, Illich scrive: "Tra gli uomini, dei rapporti sociali produttivi vanno alla velocità di una bicicletta e non oltre".

Capofila della cultura antiproduttivista post-sessantottina, e quindi fondatore ("artisan") dell'ecologia politica, Illich aborda il tema della mobilità parlando di quello che costituisce, secondo lui, la quarta rivoluzione nel mondo dei trasporti: il cuscinetto a sfera. Grazie a questo, il coefficiente di attrito si è ridotto mille volte. Aggiungendo appropriatamente un cuscinetto a sfera in una macina neolitica, un Indiano può macinare oggi tanto grano in una giornata quanto i suoi antenati in una settimana. Il cuscinetto a sfera ha reso possibile anche lo sviluppo della bicicletta, vale a dire l'uso della ruota al servizio della mobilità per mezzo della forza muscolare umana. Il cuscinetto a sfera è qui il simbolo di una rottura definitiva con la tradizione e delle direzioni opposte che può prendere lo sviluppo. La bici eleva la mobilità autogena dell'uomo a un grado superiore, al di là del quale non esiste in teoria progresso possibile. All'opposto la "cabina individuale accelerata" ha reso le società capaci di impegnarsi in un rituale della velocità che progressivamente le paralizza.

Troviamo in Illich una teoria sullo sviluppo, sullo spirito della scienza e della tecnica (come uno Spirito delle Leggi in Montesquieu), una dottrina politica in cui uno degli elementi determinanti è la velocità. La velocità è un passaggio obbligato dello sviluppo ma, per servire la democrazia, deve essere governato dato che ha il potere di strutturare la società. Lo sviluppo urbano conferma in modo spettacolare questa ipotesi.

La sinergia di tre invenzioni, il cuscinetto a sfera, la ruota a raggi ed il pneumatico hanno un posto eccezionale nella riflessione di Ivan Illich:

"Le invenzioni del cuscinetto a sfera, della ruota a raggi tangenti e del pneumatico, messe assieme, si possono paragonare solo a tre altri eventi della storia del trasporto. L'invenzione della ruota, all'alba della civiltà, tolse i pesi dalle spalle dell'uomo e li depose sulla carriola. L'invenzione, e la contemporanea applicazione, durante il Medioevo europeo, della staffa, della bardatura e del ferro di cavallo aumentò sino a cinque volte l'efficienza termodinamica del cavallo e rivoluzionò l'economia dell'Europa medievale: rese possibili arature frequenti, e quindi la rotazione delle colture agricole; mise a portata di mano del contadino campi più lontani, permettendo così ai proprietari di trasferirsi dai casali di sei famiglie ai villaggi di cento, dove potevano vivere intorno alla chiesa, alla piazza, alla prigione e, più tardi, alla scuola; favorì la coltivazione delle terre settentrionali, spostando il centro del potere nei paesi a clima freddo. La costruzione, a opera dei portoghesi del Quattrocento, delle prime navi alturiere, sotto l'egida del nascente capitalismo europeo, gettò le solide basi di una cultura e di un mercato estesi a tutto il globo. L'invenzione del cuscinetto a sfera avviò una quarta rivoluzione. Questa differiva sia dalla rivoluzione, sostenuta dalla staffa, che aveva messo il cavaliere in groppa al proprio cavallo, sia da quella, sostenuta dal

galeone, che aveva ampliato l'orizzonte dei marinai del re. Il cuscinetto a sfere aprì una vera crisi, un'autentica scelta politica: creò la possibilità di optare tra una maggiore libertà nell'equità e una maggiore velocità".

Oggi in Occidente l'integrazione della bici alla rete dei trasporti è limitata dall'onnipresenza dell'automobile in città e dalla scarsa attenzione accordata dalle autorità. Simbolicamente, la bicicletta è percepita come il mezzo di trasporto dei poveri, o dei bambini.

"Mentre si è cominciato ad accettare, come condizione per sopravvivere fisicamente, qualche limitazione ecologica al consumo energetico massimo pro capite, non si arriva ancora a vedere nell'impiego del minimo possibile di potenza il fondamento di una varietà di ordinamenti sociali che sarebbero tutti moderni quanto desiderabili. E tuttavia solo stabilendo un tetto all'uso di energia si possono ottenere rapporti sociali che siano contraddistinti da alti livelli di equità. L'unica scelta attualmente trascurata è la sola che sia alla portata di ogni nazione. E' pure la sola strategia che permetta di usare una procedura politica per porre limiti al potere anche del più motorizzato dei burocrati. La democrazia partecipativa postula una tecnologia a basso livello energetico; e solo la democrazia partecipativa crea le condizioni per una tecnologia razionale".

(*) Brani di Illich da <http://www.altraofficina.it/ivanillich/>

Denis de Rougemont, L'automobile contro la cultura

"L'automobile ha provocato il più grande sconvolgimento sociale dall'epoca di Napoleone"

Nella storia del XX secolo, [Denis de Rougemont](#) (Couvet près de Neuchâtel, 1895 - Ginevra, 1985) è ricordato come uno scrittore di talento, un difensore dell'Europa unita, fondata sulle sue regioni e a geometria variabile. I media omettono talvolta di sottolineare che egli fu, soprattutto alla fine della sua vita, un ecologista convinto. Contrario al nucleare, ai mega-progetti (come l'aereo supersonico Concorde), all'espansione urbana incontrollata e alle megalopoli, fu un critico feroce dell'automobile individuale.

In [L'avenir est notre affaire](#) scrive: "Noi possiamo ritenere Hitler e l'automobile i due flagelli più devastanti del XX secolo e la futurologia li ha mancati" (1). Questa frase può sembrare eccessiva e scioccante da parte di un uomo che non ha mai difeso posizioni politiche estremiste. Ma per Denis de Rougemont l'automobile simboleggia lo spirito del secolo: potenza, individualismo, produttivismo industriale, razionalità eccessiva e creazione di bisogni artificiali. Egli interpreta la situazione politica dell'inizio degli anni 70 come la risultante dell'incrocio di "due storie pazze":

"Riassumiamo: nel 1899 nessuno ha bisogno dell'Auto. Ma Henry Ford riuscì ad imporla in qualche decina d'anni, ed ecco le nostre città divenute invivibili, la cementificazione universale, la natura sfigurata, la morale quotidiana e pubblica degradata, l'intera industria e l'economia ostaggio delle risorse petrolifere, che dipendono della politica dei paesi Arabi, che è determinata dall'esistenza di Israele, che resa possibile e necessaria dai campi di concentramento di Hitler" (2). Detto da uno dei padri dell'Europa federale, l'accusa non è aneddotica. L'automobile simboleggia, ai suoi occhi, l'imperialismo di una cultura economica divenuta dogmatica, che stravolge regioni, città e culture, presentando la velocità come un progresso indiscutibile. Secondo de Rougemont, Henry Ford è soprattutto il fondatore della "religione della crescita", il "simbolo del mondo moderno, e il migliore, poiché nessuno più di lui si è avvicinato al tipo ideale di industria nel mondo capitalistico".

Ford non è l'inventore dell'automobile, il titolo tocca agli ingegneri tedeschi Carl Benz (1844-1929) e Gottlieb Daimler (1834-1900) che presentarono un modello al Kaiser Guglielmo nel 1882. Ma la sua invenzione, il [fordismo](#), sarà determinante per la storia del XX secolo e farà di "questo piccolo contadino d'America" un miliardario, e poi il simbolo del secolo. Ford sarà l'ingegnere di un modo di vivere che ruota intorno ad un obiettivo: la produzione in serie, in questo caso, di automobili. Tuttavia, agli inizi Ford dovette fare fronte ad un problema che appare oggi stupefacente, visti i 40 milioni di auto prodotti nel mondo ogni anno: per sua stessa affermazione, al volgere del secolo, "non esisteva una domanda di automobili" (3).

Ford notò che "l'americano non si interessa alle auto che per spirito di competizione". Ed accettò la sfida. Nel 1903, vinse la sua prima corsa di velocità e, sull'onda del successo fondò la Ford Motor Company. Ma la domanda di automobili rimaneva insufficiente. Per rimediare a tale assenza, talvolta ripugnanza, del pubblico di fronte alla macchina, "immagina il solo, vero modo di creare un bisogno dove non esiste: la pubblicità. [...] Inventa la tecnica degli slogan, delle storie inverosimili, dei pavoneggiamenti enormi".(4)

Così, contrariamente ad un'opinione diffusa, l'entusiasmo degli automobilisti per la loro auto non fu spontaneo. Rougemont cita Ford: " Nel 1892, completai la mia prima auto...che rimase a lungo la sola auto di Detroit. La si considerava piuttosto un disturbo ("nuisance" in francese), a causa del suo rumore che spaventava i cavalli...Ho fatto con questa macchina circa 1000 miglia, l'ho poi venduta a Charles Ainsley di Detroit, per 200 dollari. Fu la mia prima auto venduta." (5)

Malgrado gli inizi stentati, la cultura urbana si avviava ad una radicale trasformazione e Ford non fu estraneo al processo. Grazie alla pubblicità egli farà dell'auto un simbolo di liberazione e - paradossalmente, guardando all'inquinamento e i 5 milioni di morti Americani in un secolo sulle strade (6) - un oggetto che permette di accedere all'aria pura ed alla salute: " L'auto riesce a portarvi ovunque vogliate, ovunque amiate andare...per riposare il cervello con delle lunghe passeggiate a pieni polmoni grazie a questo tonico dei tonici: un'atmosfera salubre". Ora, la realtà che osserva Rougemont è completamente diversa. L'automobile che doveva servire, asservisce.

La critica dell'automobile di de Rougemont non inizia con l'invasione delle città dopo la II Guerra Mondiale e non è diretta contro l'oggetto stesso. E' l'uomo Henry Ford che egli attacca. In un articolo giovanile, apparso nel 1928 su *Foi et Vie* a Parigi, parla del *Pericolo Ford*. Un sottotitolo recita "Mister Ford, o la filosofia di quelli che non lo vogliono". Mentre Alfred Sauvy insorge contro le risorse accaparrate dalla "automobilizzazione" della Francia, Ivan Illich e Jean Robert qualificano l'auto di antisociale e cronofaga, Rougemont, difensore di un'Europa della cultura, delle regioni e della persona, l'accusa di ledere l'uomo moderno "nei suoi reali bisogni, desideri e obiettivi". Riassume, sempre in uno scritto del 1928:

"Lo scandalo, secondo me, non è che l'industriale abbia forzato (psicologicamente) il cliente a fare una spesa superflua; lo scandalo è che lo abbia ingannato sui suoi reali bisogni. Questo inganno va molto più in profondità. Può condurre, generalizzandosi, a una specie di suicidio del genere umano, per perdita del suo istinto di sopravvivenza, di autoregolamentazione e di alternanze."

Partecipando all'emergenza del marketing la Ford Motor Company, sarà all'origine di una formidabile manipolazione dell'operaio. Riuscirà a controllare tutta la sua vita, dal suo lavoro ai suoi svaghi:

"Se Ford lascia liberi gli operai e gli dà un'apparenza di libertà, è per meglio prenderli nel suo ingranaggio. L'impiego dei loro svaghi è previsto. È determinato dalla reclame, i prodotti Ford che bisogna usare ecc. Ha per vero obiettivo l'aumento dei consumi. Rende più completa la schiavitù dell'operaio, poiché ingloba perfino il suo riposo nel ciclo della produzione. Un circolo vizioso: più si intensifica la produzione, più serve creare dei bisogni e dei divertimenti. L'industria non può sussistere che progredendo. Ma la natura umana ha dei limiti. E si avvicina il tempo in cui saranno raggiunti."(7)

Denis de Rougemont percepisce perfettamente l'intricarsi degli effetti negativi dell'automobile sulla società: "Espansione urbana, frammentazione delle comunità, ingombro che rende impraticabile la fruizione delle tipicità che fanno la ragion d'essere di una città: trasporti, mercati, cultura, bellezza del panorama urbano, sicurezza, sorprese della strada, vita nelle piazze". Delle caratteristiche che facevano delle città un luogo privilegiato per lo sviluppo delle idee e della democrazia. In Illich, la scommessa dell'energia e dell'automobile è l'equità. Rougemont insiste sulla democrazia che ne risulta indebolita: "Scacciando i pedoni dalle arterie consegnate al fiume di auto e dalle piazze trasformate in parcheggi, l'auto devasta o vieta i luoghi ove si formava l'opinione-viva a seconda degli incontri o delle riunioni" (8). In breve, la polis è minacciata dall'invasione che viene dall'acropoli colonizzata dall'automobile.

Come se non bastasse, la distruzione che ne consegue dovuta all'automobile si estende all'insieme del territorio. Le cattive abitudini prese nelle città si traducono nella distruzione del patrimonio naturale lontano da quelle: " Poiché non può più vivere in città, il cittadino si getta sulla campagna e non perde tempo a snaturarla. Anche in senso ecologico, Parigi crea il deserto francese. A causa dell'auto il 18% del territorio Olandese è cementificato [...] L'auto distrugge tutto quello che riesce a scoprire, a cominciare dai bei paesaggi, cementificati e feriti [...]". (9)

Denis de Rougemont, che ha vissuto 90 anni ed ha visto il fenomeno dell'automobile svilupparsi sotto i suoi occhi, si spinge fino a dichiarare: l'automobile ha preso possesso delle città, poi dello Stato ed infine delle coscienze. È questo che chiama "l'inversione dei mezzi e dei fini"; con gli ultimi privati della loro importanza man mano che i mezzi si moltiplicavano..

Denis de Rougemont, che si definisce come un "pessimista attivo"(10), fu cosciente - forse il primo, dato che il suo articolo in *Foi et Vie* risale al 1928 – del fatto che il dogma dell'automobile costituisce un serio ostacolo alla democrazia partecipativa, in un'Europa delle culture regionali. Limitando i contatti tra gli individui, il suo dominio progressivo ed insidioso sulle società agisce come un sonnifero sul comportamento civico.

(1) Denis de Rougemont, *L'Avenir est notre affaire*, (1977) Paris, Stock, p 160.

(2) *Ibid*, p. 170

(3) American Automobile Manufacturers Association, World Vehicle Data, AAMA, Detroit, Michigan.

(4) Denis de Rougemont, Op. cit. p 165.

(5) Denis de Rougemont, Op. cit. p 164. In [*Down the Asphalt path - The Automobile and the American City*](#), Clay McShane conferma tale timore, prevalente alla fine del XIX secolo nei confronti della mobilità motorizzata. "Il consiglio comunale di Milwaukee, per facilitare l'espansione della città aveva concesso delle franchigie per attrezzare le strade (trasporti elettrici, benzina e telefoni). I residenti delle strade dove dovevano passare i trasporti pubblici temevano i

trasporti rapidi. Essi erano preoccupati dagli incidenti stradali e dall'inquinamento causato dai motori a vapore. Il consiglio comunale ascoltò i desideri dei cittadini piuttosto che quelli degli imprenditori.

(6) Tooker Gomberg (2000), "It is time to Bury the Car", *Auto Free Times* issue 17, p. 14.

(7) Denis de Rougemont, *Op. cit.* p 175.

(8) *Ibid.* *Op. cit.* p 168.

(9) *Ibid.* *Op. cit.* p 168.