

## Nemica auto

di Francesco Ciafaloni

GUIDO VIALE, **Tutti in taxi. Demonologia dell'automobile**, Feltrinelli, Milano 1996, pp. 272, Lit 20.000.

Il sottotitolo, *Demonologia dell'automobile*, autoironico e autolimitativo, è veritiero solo in parte. Si potrebbe dire, accentuando l'ironia, che si tratta di ben di più. Si tratta della demonologia della

critiche più note della città industriale (Mumford) e della grande trasformazione (Polanyi). Confronta le teorie ottimistiche degli architetti razionalisti (naturalmente Le Corbusier) con alcuni disastrosi risultati. Racconta le ipotesi e i risultati dei pianificatori olandesi, e affini, il tentativo forse più complicato, lungimirante, realistico e riuscito tra quanti se ne sono

La conclusione è che con l'auto privata bisogna smetterla. Bisogna smettere di usarla come mezzo di trasporto personale perché costa moltissimo, inquina moltissimo, ci rovina la vita e non garantisce più né l'economicità, né la libertà, perché il numero stesso porta alla regolazione e al progettato controllo telematico esterno.

La soluzione proposta non è af-

In che senso la soluzione è un po' piccola, cioè insoddisfacente? Perché non sta al suo posto nella macchina monotematica e unicamente negativa del libro.

Il taxi multiplo può soddisfare me, che penso che l'Olanda sia un successo quasi totale di "un'idea di città" (era il titolo di una mostra sull'urbanistica socialdemocratica all'inizio del secolo). L'idea degli urbanisti olandesi, che fecero i primi quartieri operai abitabili in Europa e sono riusciti a salvare i loro centri stupendi, da Delft a Middelburg, da Utrecht a Leida, e via elencando, separando interamente il traffico autostradale da quello stradale, e quello stradale da quello ciclistico (pericoloso e violento, peraltro, data la sacralità che ha assunto in questo paese: il ciclista travolge senza un momento di esitazione il pedone, inizialmente ignaro delle conseguenze della separazione totale) e quello ciclistico da quello pedonale ed escludendo il motore dai centri. Per non parlare delle barche a remi, a vela e a motore.

Il taxi non dovrebbe soddisfare l'autore, perché, nel suo schema, finisce con l'essere poco più di un uccellino intento a ripulire la pelle del pachiderma (si chiama bufaga).

Il difetto del libro è di essere un elenco dei mali, tutti veri per carità, della società industriale (e certo non sono neppure tutti), senza una dinamica e una positività che pure c'è stata. Lo schema è un po' a caselle e funziona per riempimento più che per rapporto dinamico tra le parti.

L'elencazione va benissimo nel primo capitolo proprio perché è demonologico e perciò, essendo fondamentalmente giusto, non invita a togliere, se mai ad aggiungere. Ma come? Ha dimenticato quelli che prendono l'ascensore, la macchina, il carrello portabagagli, per andare a fare ginnastica! Va meno bene per fare il quadro del mondo. Il modo di fare l'automobile cui si riferisce il capitolo sulla produzione non è coevo in molti paesi alla pervasività dell'auto. E, malgrado l'auto, forse perfino per merito dell'auto, oggi il mondo è più vario, ha più dinamiche interne, più aspirazioni alla libertà, più libertà (non da centro sociale) di quanto il libro non dica. Perciò il cambiamento è possibile e possiamo (o potranno, dato che la vita, auto o non auto, ha una fine naturale) uscirne anche vivi, vegeti e un po' felici un po' infelici, come sempre, anche se in modi sempre diversi, e non peggiori proprio perché alcuni, molti, si danno molto da fare a combattere l'infelicità, come, appunto, Guido Viale.

Insomma, un libro da leggere, come si sarebbe detto una volta. Ma aggiungerei, poiché, come ha scritto il Poeta, "questi risorgeranno dal sepolcro / col pugno chiuso e quelli coi crin mozzi", un po' troppo Lotta Continua, cioè un po' troppo fondato sulla totale negatività del nemico.

## LANFRANCHI

Saggistica

Félix Duque

### Il fiore nero

*Satanismo e paganesimo alla fine della modernità*

Con erudita leggerezza, inizia questa filosofica discesa agli Inferi del nostro tempo, nelle "profondità di Satana". Né mancano le sorprese: nel mentre si crede di scendere nel sottosuolo della storia, di fatto si cammina sui marciapiedi delle nostre affollate metropoli, tra i pericoli del terrorismo, il mercato della droga, l'offerta di sesso vietato, o, peggio ancora, nei quartieri alti e riservati dell'informatica, della biochimica, dell'ingegneria genetica, ove sembra realizzarsi — in versione secolarizzata — la promessa di Dio.

Pag. 246 - Lire 28.000

Alessandro Corraja

### L'esperienza dell'istante

*Metafisica, tempo, scrittura*

Per chi cerca la verità del tempo trova sempre e soltanto il ritmo dell'interpretazione, perché tempo e interpretazione sono lo stesso. Per questo l'etica dell'istante consiste nel lasciarlo passare e nel lasciarlo ritornare, senza illudersi di edificare utopie sul suo abissale fondamento.

Pag. 248 - Lire 28.000

Vincenzo Vitiello

### La voce riflessa

*Logica ed etica della contraddizione*

Il problema è di vedere in che modo è possibile parlare dell'Altro senza ridurlo al medesimo.

Pag. 235 - Lire 28.000

Salvatore Natoli

### L'incessante meraviglia

*Filosofia, espressione, verità*

Gli scritti qui raccolti si soffermano sulla «verità» e quel che emerge è il modo in cui la verità è messa in gioco nei diversi linguaggi.

Pag. 190 - Lire 28.000

Carlo Sini

### Il profondo e l'espressione

*Filosofia, psichiatria e psicoanalisi*

La psichiatria del nostro secolo è debitrice nei confronti della filosofia di non poche rivoluzioni concettuali e metodologiche.

Pag. 250 - Lire 28.000

Narrativa

Josefina Vincens

### Solitaria conversazione con il nulla

È ammirevole che con un tema come quello del «nulla» l'Autrice abbia saputo scrivere un libro così vivo e lo è anche il fatto che sia riuscita a creare dalla «vuota» intimità del personaggio, tutto un mondo.

Pag. 185 - Lire 26.000

Poesia

Yone Noguchi

### Diecimila foglie vaganti nell'aria

Importante non è quello che esprime ma come lo «haiku» esprime se stesso spiritualmente; il suo valore non è nella sua immediatezza concreta, bensì nella sua non immediatezza psicologica.

Pag. 120 - Lire 27.000

via Madonna, 10  
20121 Milano

## Dai Nar a Terza Posizione

di Valerio Marchi

GIORGIO CINGOLANI, **La destra in armi. Neofascisti italiani tra ribellismo ed eversione 1977-1982**, Editori Riuniti, Roma 1996, pp. 191, Lit 4.500.

Tra il 1977 e il 1982 si assiste a quella che sembra essere la più profonda, incisiva e rivoluzionaria trasformazione socioculturale dell'estrema destra. Il "vento del '77" che spirava forte da sinistra, la caduta di credibilità della vecchia guardia neofascista sia interna che esterna al Msi e la condanna delle sue connivenze e complicità con settori istituzionali e logge massoniche provocano la fase definita dello "spontaneismo armato". I diretti protagonisti di questa stagione terroristica sono soprattutto i giovani che animano la sede del Fuan di via Siena a Roma, la rivista "Costruiamo l'azione", l'organizzazione Terza Posizione e i Nuclei armati rivoluzionari di Valerio Fioravanti.

In realtà, nonostante un apparente ripudio delle "contaminazioni" di cui si erano macchiate le organizzazioni storiche dell'estrema destra quali Avanguardia nazionale e Ordine nuovo, anche lo spontaneismo armato si caratterizza immediatamente per i propri stretti legami sia con la generazione precedente — i "vecchi stragisti" — sia con la malavita organizzata (vedi banda della Magliana), con la P2 e con i "soliti" servizi segreti.

Questa vera e propria ragnatela di rapporti, di azioni comuni, di "favori ripagati" (vedi l'omicidio di Mattarella compiuto da Fioravanti per conto della mafia) fa sì che la storia giudiziaria di questa fase si disperda in mille rivoli: per citare soltanto i principali atti giu-

diziari che chiamano in causa i terroristi dei Nar, di Terza Posizione e di altri gruppi equivalenti, abbiamo il processo per la strage di Bologna, il processo a Terza Posizione, il processo Pecorelli... migliaia e migliaia di pagine di verbali, di analisi, di sentenze, a cui si aggiungono i contributi di una folta schiera di studiosi e di giornalisti: dello spontaneismo scrive a lungo Franco Ferraresi nel suo recente saggio Minacce alla Democrazia (Feltrinelli, 1995), mentre Gianni Flamigni "fotografa" la banda della Magliana, interfaccia malavitoso dei Nar; Giovanni Bianconi intervista Giusva Fioravanti, Daniele Bianchessi scrive un illuminante reportage sull'omicidio targato Nar dei giovani milanesi del Leoncavallo, Fausto e laio, e così via...

Il saggio di Giorgio Cingolani, giovane ricercatore dell'università di Urbino, si inserisce dunque in una saggistica già vasta e articolata, con il pregio di riuscire a sintetizzare in meno di duecento pagine un argomento particolarmente vasto, articolato e insidioso. Di contro, il volume appare forse eccessivamente "romano-centrico": è vero che il fenomeno dello spontaneismo armato ha riguardato principalmente la capitale, ma è altrettanto vero che Terza Posizione era a tutti gli effetti un gruppo esteso a livello nazionale, e che i legami tra estrema destra e malavita a Milano sono altrettanto interessanti — e forse meno conosciuti — dei corrispettivi romani.

La particolare attenzione riservata da Cingolani allo scenario romano consente d'altra

società industriale e postindustriale, e che l'automobile è solo il demone principale, debitamente accompagnato da altri zannuti, caudati e cornuti colleghi: il computer, il cablaggio delle città, il mondo virtuale, l'asfalto, il cemento, il puzzo, il rumore. Alcuni (come l'asfalto, il cemento, il puzzo, il rumore) sono diavoli decisamente seguaci e succubi; altri (come il computer e la sua malvagia genia) con luciferina aggressività rischiano di rovesciare la gerarchia e di diventare loro il diavolo fondamentale.

Bisognerebbe però subito aggiungere, doverosamente, che il libro è più di una demonologia dell'auto, anche perché cerca di misurarsi davvero con le conseguenze non desiderate dello sviluppo industriale sulla socialità, sui rapporti interpersonali, sulla formazione equilibrata degli uomini. Passa in rassegna alcune delle

visti. Affronta ipotesi interpretative minori, alla loro maniera ottimistiche, se così si può dire (ma qui dall'ironia bisogna passare al sarcasmo), come quella di Ilardi, che contrappone l'autonomia dei centri sociali e della libera soggettività dei ribelli metropolitani all'irregimentazione delle code e alla mercificazione del mondo.

Insomma il libro prende in esame seriamente, dopo una breve iniziale demonologia, gli effetti dell'auto sulla formazione degli uomini, le interazioni della produzione e dell'uso dell'auto con la gerarchia economica e sociale del mondo, la degradazione del lavoro (per riprendere l'espressione di Braverman) nel XX secolo e in particolare nella produzione di automobili, gli effetti dell'auto sulla struttura delle città e sulla vita associata nei quartieri, i costi economici diretti e indiretti dell'uso dell'auto.

fatto irrealistica. Se mai è un po' piccola rispetto al gran numero di mali che all'auto sono stati connessi, agli enormi interessi coinvolti. La proposta è quella del taxi collettivo, ampiamente esistente nei paesi a minore densità automobilistica (agli esempi che l'autore fa se ne potrebbero aggiungere altri, come i *combies* in Sudafrica e sistemi equivalenti in Thailandia) e facili da perfezionare grazie alla facilità delle prenotazioni e delle modifiche di percorso per via telematica. Potrei aggiungere che tra i servizi che una nota agenzia di viaggi di Torino offre al cliente c'è il taxi collettivo per l'aeroporto. Una qualche forma di taxi collettivo dovrà per forza sostituire il trasporto pubblico a ore fisse, pesantemente sovvenzionato dalla regione e pochissimo usato, e perciò più inquinante dell'auto a parità di passeggeri, per alcuni paesi della collina torinese.

