volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

Fine dell'automobile, fine della democrazia?

Autore: Maurizio Pagliassotti

«La realtà non è mai tale se non è contraddittoria»: non ricordo di chi sia questa frase ma mai come oggi mi pare vera. Prendiamo in esame il caso Stellantis, ovvero la casa madre che ha assorbito al suo interno non solo il gruppo Fiat, escluso Ferrari, bensì la struttura manifatturiera italiana. E la città di Torino. Ma, per questa città, forse potremmo parlare di espulsione.

Il primo spunto che pongo è il semi totale disinteresse delle nuove generazioni all'oggetto automobile. Essenzialmente per tre motivi: l**a povertà che ne impedisce l'acquisto**, **spinte ideologiche legate alla nuova mobilità eco sostenibile** (riconducibili alle *élites*), **il desiderio antico di una vita urbana**. Ricordo, molti anni fa, il professor Luigi Sertorio sostenere che «la libertà portata dall'automobile è stata senza precedenti». Ma oggi tale libertà, quantomeno di movimento, non è più apprezzata. Forse la libertà ha abbandonato l'abbraccio con la mobilità, come due sinonimi che prendono strade diverse, perfino opposte. Un adolescente di oggi non pensa minimamente che la sua libertà abbia una minima relazione con la capacità di raggiungere il Pian della Mussa la domenica mattina, se non hai niente di meglio da fare. Pian della Mussa, bellissima località della valle di Viù, lo puoi visitare grazie a un bellissimo racconto di uno *youtuber*. Gli orizzonti della conoscenza fisica e culturale sono entrati dentro lo schermo di un telefono: così come la socialità. Possiamo rallegrarci di questo, **possiamo gioire della fine dell'automobile – inquinante e impattante – e dell'inizio di una nuova era dove la mobilità è sostituita dalla "staticità mobile"**. Blaise Pascal sosteneva che «tutti i guai dell'essere umano derivano dal fatto che non riesce a stare fermo». Quindi, apparentemente, buona parte dei nostri problemi potrebbe essere risolta.

Se si allarga lo sguardo e si finisce sul piano planetario è innegabile che tutto quanto ruota intorno al petrolio è orribile, colonialista, foriero di guerre, di pazzi, di fanatismo. Le bici sostituiscono le auto, e così altri mezzi di trasporto corrono per i nostri viali urbani: benissimo. Si tratta di un processo irreversibile che, come molte componenti della società attuale, pare non dipenda dalla volontà umana, ma solo dal mercato che, come da definizione, è la somma della scelte delle razionalità umana. **Il mercato quindi ha deciso che l'automobile è finita. Ma è davvero così?** Nel numero di ottobre di *Quattroruote* ci sono dei dati interessanti che spiegano bene il fenomeno in corso. In sintesi: il saggio di profitto delle case automobilistiche di tutto il mondo è aumentato e non decresciuto, nonostante il crollo delle vendite. Ciò è dovuto all'aumento del 25% del prezzo medio delle auto. Questo ha generato un'imponente bolla dei valori azionari, recentemente in parte sgonfiatasi, e Stellantis è uno dei titoli che ha avuto questo processo. Ciò smonta l'idea che il mercato abbia "deciso" la fine dell'auto. **L'auto ha cambiato forma e scopo: da mezzo per la mobilità delle masse – ricordiamo Luigi Sertorio – a mezzo di mobilità delle *élites*, cioè dei ricchi**. Che guidano veicoli che valgono l'impatto ecologico di decine, se non centinaia di mezzi tradizionali: non ho dati in merito ma,

leggendo qua e là, ho l'impressione che un Tesla abbia un'impronta ecologica pari a dozzine, o forse anche di più, di Fiat Punto. È un processo di "ottocentizzazione" in corso lampante. **Chi potrà, avrà a disposizione mezzi di locomozione privati e gli altri o staranno a casa seduti sul divano a guardare il telefono oppure andranno all'avventura utilizzando sgangherati mezzi pubblici**. Tutto questo, ovvero una società classista, avrà un impatto positivo sull'ambiente? Non so cosa sperare, pare di essere dentro quelle dinamiche *loose loose* da teoria dei giochi: come ti muovi sbagli qualcosa. Come se la coabitazione con la natura in maniera non distruttiva prevedesse delle stringenti logiche capitaliste, le più pure e brutali.

Secondo punto. **Quanto l'automobile è uno strumento democratico?** La domanda può apparire retorica: lo è, ma solo in parte. Prendiamo in esame Torino, piccolo punto del mondo dove, però, si concentrano molti significati. Pochi giorni fa il sindaco Lo Russo durante un intervento presso la Commissione delle attività produttive in Comune ha detto una frase di genuina sincerità che più o meno recita così: «Il Comune per Stellantis non può fare nulla, qualcosa può fare il Governo, di più l'Unione Europea». È l'ammissione della fine della relazione tra l'auto e la città, la nostra espulsione, peraltro corroborata dalla ricerca di un nuovo *city brand* che, appunto, dovrà definitivamente traghettare Torino fuori dal tempo dell'acciaio. Ci liberiamo della monarchia degli Agnelli, finalmente. O no?

Ora, per chi ha un minimo di memoria storica di Torino, non sarà particolarmente difficile ammettere che **le leve di potere del Comune odierne sono incomparabilmente più deboli di quelle dei tempi di Novelli e Agnelli**. È innegabile anche che il livello di consapevolezza pubblica rispetto l'ubicazione del potere – chi comanda Torino – al tempo era chiarissimo e accettato, mentre oggi è opaco, coperto da zone d'ombra, quasi nascosto. **Chi ha in mano il destino di questa città?** Sicuramente nessuno in Comune che, appunto, può portare avanti politiche tampone. Intesa Sanpaolo? La Fondazione? Oppure, come temo, nessuno, e tutto è in mano a oscure forze del mercato globale che rendono la democrazia un teatro buono ad attrarre appartenenze, a sublimare pulsioni dell'aggressività umana? Il processo che ha portato a questa condizione la politica, e quindi la democrazia, è correlato con la deindustrializzazione iniziata nel 1993 quando, una sera, Gianni Agnelli disse "la festa è finita"? Sì. Ormai **è evidente che il tracollo della manifattura coincide con una forma mercantile della società nel suo insieme, comprese ovviamente le istituzioni**. L'impotenza del Comune di Torino sulla questione Fiat-Stellantis, nonché il persistente bisogno di estrarre valore dal territorio che si sta spopolando attirando i cosiddetti "fruitori della città" (i *city users*), è indicativo di tale fenomeno. E, la questione Fiat-Stellantis non è un passatempo per coloro che vivono di malinconie, ma il primo asset economico della città, della regione e dell'Italia. **Buttarsi alle spalle tutto con baldanza, cosa per altro già tentata con le Olimpiadi, appare sconsiderato**. Pare che non ci sia via di mezzo: solo la Fiom propone qualcosa di potente, cioè l'elettrificazione di massa della mobilità. Ci torneremo.

Ovviamente non si tratta del povero sindaco Lo Russo che si ritrova una situazione

marcescente da tempo, iniziata appunto con le *vision* degli anni ’90. Certo, però, una presenza più sentita sua e della sua maggioranza su questo piano, almeno con lo stesso impegno del nuovo *city branding*, sarebbe auspicabile. Forse non è manco responsabilità degli Elkann: è come se tutto e tutti fossimo travolti da un processo incontrollabile. Ovviamente gli Elkann non affonderanno come tutti coloro che leggono questo spunto di riflessione. I sommersi e i salvati.

Allora torniamo all’assioma iniziale, relativo al caos di contraddizioni che connatura la realtà. **Possiamo compiacerci della fine dell’auto, ma sappiamo bene quali costi ci sono da pagare**. Elenco breve: fine del lavoro tutelato, perché solo le grandi masse avevano la forza di imporre regole al capitalismo; fine della mobilità povera: la gita la domenica in qualche valle a mangiare pane e formaggio su un prato; definitivo annientamento dei corpi intermedi dello Stato, sostituiti da fondazioni bancarie e non, club, massoneria varia. **In cambio di che cosa non è chiaro, nemmeno sul piano ambientale.** Siamo pronti? Io non tanto.