

Centodieci anni fa – a essere pignoli il 2 maggio 1897 – il Comune di Milano sentenza che i proprietari di auto-mobili (“carrozze senza cavalli”) prima di ogni viaggio devono chiedere un permesso scritto indicando ora e percorso. La disposizione ha vita breve e del resto due anni dopo apre i battenti la “Fabbrica italiana automobili Torino” poi FIAT: sigla che suona bene perché fa pensare a un nuovo mondo, come nella frase della Genesi (si vede che dio parlava prematuramente latino perché da noi è arrivata proprio così: *Fiat lux*).

Questa galassia-auto bebè (un centinaio d’anni sono pinzillacchere direbbe Totò) ha sacerdoti, eretici, cantori, detrattori, miti, riti, eros sublimato e sesso illecito. Proviamo a vederne alcuni nodi nella mescolanza fra cronaca e letteratura d’anticipazione (detta volgarmente fantascienza).

Il rombo del '900

Il progresso, la mobilità, Ford che vuol dare un’auto anche ai suoi operai, la Topolino, la Cinquecento.... Nel 1965 esce negli Usa un libro-choc, L'AUTO CHE UCCIDE (da noi lo pubblica Bompiani) con il sotto-titolo: “Una spietata accusa: l’insicurezza delle automobili a qualsiasi velocità”. Lo scrive Ralph Nader, giovane avvocato (oggi leader del terzo partito statunitense, quello

Saggio Fantascienza e automobili: lo scontro annunciato

di Daniele Barbieri

che non può vincere) che spaventa le grandi produttrici di auto e inizia a portarle in tribunale.

Sempre nel '65, ma in Italia, si verifica una curiosa intersezione (o testa-coda, se volete usare un linguaggio da piloti) fra il cosiddetto mondo reale e la fantascienza. Esce IL GRANDE DIO AUTO, una ponderosa antologia, 452 pagine, con “racconti di fantascienza automobilistica”: l’aspetto più curioso è che lo pubblica l’Editrice dell’Automobile cioè l’ACI. Sguardi sul futuro prossimo lanciati dai 23 autori (tutti uomini, tre sono

italiani) e non propriamente ottimisti ma forse l’ACI stava effettuando un rito vudù. Ormai quel volume si trova solo in qualche biblioteca ed è un peccato. Pur se i racconti risultano di ineguale intensità narrativa e stilistica offrono nell’insieme una lettura interessante e pongono questioni “chiave” soprattutto considerando che negli anni '60 il cammino dell’auto sembra inarrestabile. A parte le vetture che si ribellano ai guidatori (scartiamole in questa sede), alcuni temi oggi appaiono troppo visti... o forse già realizzati. A esempio le corse della morte e gli ingorghi inestricabili. Se per corsa-killer si intende che il pilota deve uccidere più persone possibili... questo è un sogno/incubo riservato ad alcuni videogiochi; se invece usiamo il termine per calcolare morti e feriti sulle



strade è realtà quotidiana. Ecco una breve citazione: “Il numero delle vittime per incidenti stradali ha superato dal 1945 a oggi il numero dei morti nelle due guerre mondiali”. Quale sovversivo poteva urlare tanto sfrontatamente una scomoda verità? Era ohibò una pubblicità IBM degli anni '70 nella quale si assicurava un futuro radioso perché grazie ai computer si sarebbero costruite automobili sicurissime; non sembrerebbe vero? Quanto agli ingorghi – “l'auto-immobile” come dice un bel giochino di parole – sembrava davvero assurdo 40-50 anni fa il racconto di Julio Cortazar (Luigi Comecini ne trasse un buon film) che ne annunciava uno impossibile a districare. Oggi in molte parti del mondo si è abituati a essere intrappolati per ore; si arriva sui massmedia solo se accade d'estate e per una mezza giornata o più la Protezione civile deve provvedere a rifornire d'acqua gli ingorgati.

Chi è il pedone?

Torniamo a IL GRANDE DIO AUTO: nel lungo racconto di Robert Heinlein (tanto geniale quanto ahi-lui reazionario) il pedone viene definito “un uomo che era riuscito a trovare un posto dove parcheggiare un'auto”. Poche pagine dopo ecco David Keller proporci – e scrive nel 1928 - un inquietante dialogo.



Mamma – domandò – i pedoni sentono il dolore come noi?

Oh no tesoro – disse la madre – Non sono come noi, qualcuno di loro non è nemmeno un essere umano.

Somigliano tutti alle scimmie?

Beh, forse sono più alti delle scimmie ma molto più bassi degli automobilisti.

Chiaro?

Sullo stesso tema il grande (ma talora smielato) Ray Bradbury dice d'un personaggio: “In dieci anni di passeggiate, di giorno e di notte, per migliaia di chilometri, non gli era capitato di incontrare un altro essere umano che camminasse come lui per la città, nemmeno uno”. Il titolo di questo splendido racconto è PEDONE INGIUSTIFICATO e lascia presagire che “l'anormale” passerà i suoi guai.

Abbandoniamo questa vecchia antologia per vedere come, tra realtà e fantascienza, ha progredito (o no) la simbiosi fra umani e vetture: i mezzi (per muoversi) trasformati nel fine (che tutto giustifica, ingorgo compreso).

Un evento importante fu nel dopoguerra il *drive in*, vedere i film seduti in auto. Successo garantito da tre fattori: pigrizia, crescente culto dell'auto ma anche – ai giovani sembrerà strano – la quasi illimitata possibilità di fare sesso (o petting) protetti da buio, da finestrini appannati e da lamie in società che allora reprimevano le coccole, figuriamoci gli amori, in pubblico. Subito dopo venne il *drive thru fast food*, automobilisti che ricevono un pasto senza porre piede a terra: si diffuse soprattutto negli Usa ma grazie (si fa per dire) a Mc'Donald fece qualche comparsata anche in altri Paesi. Nel marzo '90 l'immobilizzare i passeggeri guadagna un altro punto: un'impresa di pompe funebri lancia (con relativo successo) *24 hours drive thru visitation*, onoranze su quattro ruote; all'ingresso del cimitero il guidatore annuncia il nome del defunto cui vuol rendere omaggio e una voce computerizzata, con mesta musica in sottofondo, lo conduce a destinazione dove potrà vedere su grande schermo l'immagine

a colori dell'estinto e per i fiori della tomba basterà infilare una monetina in una sorta di parchimetro... il tutto, per l'appunto, senza scendere dalla vettura.

Tre passaggi – altri se ne potrebbero citare – di una crescente “macchinizzazione” degli esseri umani. Uno scrittore di fantascienza del 1800 (tale Karl Marx, oggi a torto ignorato dai più) aveva annunciato “uomini ridotti ad appendici delle macchine” ma quella profezia si riferiva agli operai non ai proprietari di vetture che si muovono “liberamente” – anzi pagano la benzina di tasca propria – non perché qualche padrone li costringe.

Lamiera, futura umanità?

La fantascienza post-Marx da tempo strilla contro la riduzione di uomini e donne ad accessori automobilistici. Giudicate se e quanto alcune profezie si siano concretizzate da un celebre racconto, L'AUTO ADDOSSO di Robert Young (nell'antologia IL DIO DEL 36° PIANO). Chi non “porta” sempre la vettura sopra di sé viene considerato nudo, osceño e va perseguitato, mandato al confino. Religione dominante è il “Gran Jim” – l'auto – ma un eretico svela: “Il Gran Jim non esiste, lo hanno inventato i fabbricanti d'auto per far paura alla gente. Il governo ha dato il suo appoggio. Non è stato difficile raggiungere lo scopo perché la gente stava sempre più in macchina”.

Esagerazioni? Una pubblicità in questi giorni ti invita “se davvero ami l'auto” a usare solo un certo olio e un'altra tempo fa, con tanto di organo da chiesa, sussurrava un sexi “vi dichiaro marito e macchina”. Dove nonni e genitori tenevano al muro madonne e santi spesso ora c'è Villeneuve, eroe e martire, lo Schumacher “dei miracoli” e così via. In molte parti del cosiddetto Terzo mondo ma anche in Italia c'è da tempo l'uso di “segnare” il luogo dove è avvenuto l'incidente d'auto: un mazzo di fiori legato al guard-rail (e l'antropologo Franco La Cecla per l'appunto ha intitolato un suo saggio “La sacralità del guard-rail”), croci o lapidi se esiste un marciapiede o una piazzola, talvolta foto o scritte a lato dell'asfalto

Fra le decine (forse centinaia) di romanzi o racconti di *science fiction* che hanno l'auto in evidenza vale vederne altri quattro. Il primo è poco più di una provocazione ma... chissà. Nel suo breve AUTO ASOCIALE il frizzante Harry Harrison si chiede cosa davvero accadrebbe se (quando?) ci sarà una crisi energetica super. La sarcastica risposta è che, pur di non rinunciare allo status symbol, i guidatori potrebbero sobbarcarsi la fatica di due ore... per caricare la loro auto “a molla” garantendosi così un'autonomia di viaggio pari a 11 minuti.

La seconda storia è in un vecchio romanzo intitolato IL GIORNO CHE INVASERO NEW YORK di Irwin Lewis. Parte da questa domanda: e se il traffico fosse il punto militarmente più debole di una nazione? L'idea di un'invasione (importa se all'epoca si trattava dei perfidi sovietici o dei poliponi marziani?) sotto forma di un moderno cavallo di Troia impersonato da pistoncini e semafori pare abbia suscitato panico reale nei piani alti delle industrie e nei piani bassi (anzi sotterranei) delle gerarchie militari. Non è dato sapere se presero contromisure.

Terzo spunto. In un'antologia (LA BANDA DI BARNABY SHEEN) del caustico R. A. Lafferty ecco un fulminante racconto, TUTTI IN TRAM, del genere crono-utopia. Si immagina dunque che all'inizio del '900 l'umanità incerta se privilegiare il trasporto su gomma o su rotaia abbia finito per scegliere il secondo. In modo – come dire? – radicale. Un giorno sul tram Charles Archer d'improvviso sente un suono acuto, un odore di monossido e gomma. Subito avvisa il manovratore e tutti i passeggeri si armano di fucile per mettersi in caccia. Un bambino chiede perché. Risposta: “Nessuno si è mi riabilitato [...] La loro pazzia è infettiva. C'è una diabolica arroganza in loro, uno sfrenato individualismo. Non c'è nulla di più pericoloso per la società di un uomo in automobile [...] Ti piacerebbe nascere in mezzo a questa puzza di monossido, viverci ogni momento. Morirci?”. Già, a voi piacerebbe?

Uno scienziato-scrittore che anche chi non frequenta la *science fiction* avrà sentito nominare

(squillino le trombe e tintinnino le provette per Isaac Asimov) racconta che gli archeologi di un lontano futuro troveranno i resti di strane macchine scoprendo – con stupore e orrore – che bruciavano benzina nell'aria: con ogni evidenza quei lontani antenati – noi - dovevano essere proprio ammattiti.

Perché siamo pazzi?

Un cinico scrittore, Thomas Disch (da non confondere con il più celebre Philip Dick) introducendo una bella antologia sulle nuove mitologie prova a chiedersi cosa amiamo nelle auto, rispondendo così: “La mia teoria è che l'esperienza umana contemporanea che viene portata all'apoteosi dal mito del razzo sia quella di guidare o di andare in automobile; si può deplorare l'uso dell'auto come mezzo di realizzazione e delle superstrade come vie per l'estasi ma solo gli istruttori di scuola-guida negherebbero che le auto possono essere qualcosa del genere”. Ne sono passati di pneumatici e volanti da quel 2 maggio 1897 a Milano. Anche la legislazione ha preso atto della storica supremazia di fari e lamiere su carne e sangue. Salvo in rigurgiti razzisti quando “il pirata” è rumeno, nessuno si indigna se ai molti che al volante hanno ucciso i tribunali restituiscono la patente. Per dirla con Cristiane Rochefort (in *PRIMA I BAMBINI*, una sorta di manuale di anti-educazione) “l'assassinio è consentito se il semaforo è verde”. Nel romanzo *ALLARME SULLA TERRA*, Robert Bloch (sì, quello di *PSYCHO*) ha scritto: “Ai vecchi tempi [...] i teologi si perdevano in discussioni sull'idea dell'inferno: se esisteva davvero era stato creato da dio o dal demonio? Peccato che quei teologi non fossero più al mondo, avrebbero trovato risposta ai loro interrogativi. L'inferno esisteva. Ed era stato creato dalla General Motors”. Vetture come figlie ignoranti del mito della velocità (Marinetti più Majakovskj moltiplicato per Ford) o come possibili eredi di noi umani.

Nello scontro automobilistico c'è chi vede persino una bellezza, una sessualità – una pornografia, se volete – e prova a sedurci. È il romanzo

CRASH di James Ballard, poi diventato un film di David Cronenberg. Da non prendere alla leggera. Non foss'altro perché – scrive Ballard nel 1974 – “Crash non si occupa di una catastrofe immaginaria, per quanto imminente, bensì d'un cataclisma pandemico istituzionalizzato in tutte le società industrializzate: un cataclisma che ogni anno uccide centinaia di migliaia di persone e ne ferisce milioni”.

Rimescolando due vecchie sigle, amate dai “fumettari”: siamo umanoidi che urlano contro metalli associati. Lasciamo a Guido Viale o a Beppe Grillo di parlarci delle possibili vie d'uscita mentre proviamo a vedere se, all'interno della fantascienza, ci viene indicata qualche nemesi ... all'altezza della colpa.

Tre simboli; o capri espatori se preferite. Louise Baltimore, nel romanzo *MILLENNIUM* di John Varley, si occupa di *twonky* ovvero di recuperare oggetti anacronistici dimenticati durante un “araffo” temporale ... oppure di salvare i passeggeri di auto, treni e metropolitane prima dello scontro.

Se questa nemesi vi pare troppo piccina che ne dite del destino che tocca al povero autista Red Dorakeen, protagonista sulla *STRADA SENZA FINE* di Roger Zelazny: il contratto dei camionisti somiglia a un testo zen e chi sbaglia direzione non può più tornare indietro, deve girare in eterno con la sola speranza che “il vescovo in Cadillac” lo sciolga dal voto.

Ancora non vi basta? Sentite la proposta-vendetta del libro (e poi film) *GUIDA GALATTICA PER AUTO-STOPPISTI* di Douglas Adams: c'è un'ordinanza-sentenza imm modificabile (altro che la Tav) secondo cui la Terra deve essere spazzata via per far passare una super-strada spaziale. Il protagonista, Arthur Dent, ha soltanto pochi minuti per andare altrove. Altrove? Sì, forse questa è abbastanza cattiva... se pensate che c'è un Arthur Dent in ognuno di noi e che quella drastica ingiunzione sarebbe proprio un bel contrappasso per la nostra megalomane auto-dipendenza.

(Daniele Barbieri)