

La velocità come paradigma della modernità e del pericolo (L'ebbrezza della velocità)

*Veemente dio d'una razza d'acciaio,
Automobile ebbrrra di spazio,
che scalpiti e frrrremi d'angoscia
rodendo il morso con striduli denti...
scateno i tuoi giganteschi pneumatici,
per la danza che tu sai danzare
via per le bianche strade di tutto il mondo
Io sono in tua balia! ... Prrendimi! ... Prrendimi!*

Con il suo onomatopeico modo di esprimersi, ma lui preferirebbe venisse definito *rumorismo parolibero futurista*, il fondatore di quel movimento *Filippo Tommaso Marinetti*, alias *Effeti* (1876 – 1944), nell'*Ode all'automobile da corsa* del 1905, che precede il "Manifesto iniziale del Futurismo" pubblicato in prima pagina dal quotidiano *Le Figaro* di Parigi il 20 febbraio 1909, descrive un mezzo che sembra possederlo come un demone e le sue sono vibrazioni che fanno immaginare un uomo fattosi macchina, ruggente motore.



Opera dal titolo "Auto in corsa" 1904 (collezione A.C.I.) di Umberto Boccioni (Reggio Calabria 1882 – Chievo 1916), che fu uno dei massimi esponenti del futurismo nell'arte figurativa. Morì tragicamente per una caduta da cavallo provocata dal passaggio di un treno, mentre era militare alle armi, volontario durante la grande guerra nel Corpo nazionale volontari ciclisti automobilisti. Non riuscì a combattere e descrisse questa sua vana attesa in una lettera dal fronte: "quando si attende di battersi, (la guerra n.d.r.) non è che questo: insetti + noia = eroismo oscuro..."

Pure, le strade che percorre Marinetti sono *bianche*, non asfaltate, e quindi la velocità non eccessiva in senso assoluto, solo il rischio intrinseco al mezzo meccanico immaturo e al fondo inaffidabile rende quel suo andare adrenalinico. Infatti nel 1908 dovrà essere letteralmente ripescato da un canale alla periferia di Milano, avendo miracolosamente evitato due ciclisti che stava per investire con la sua Isotta Fraschini, spesso condotta al limite. Volle poi trasfigurare tale episodio nel *Manifesto del Futurismo*, composto nello stesso anno: quello estratto dal fossato è un uomo nuovo, non perché sia però determinato a limitare la velocità per risparmiare la vita a se stesso e agli altri, ma in quanto pronto a liberarsi degli orpelli decadentisti e del liberty.



“Il futurista” per eccellenza Filippo Tommaso Marinetti, alias Effeti.

Gabriele d’Annunzio, alias: Vate, Comandante, Duce (a Fiume, prima di Mussolini), Ariel etc.; certo fra i maggiori esponenti del Decadentismo.

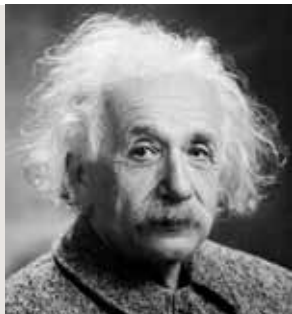
Al caustico *Gabriele d’Annunzio*, in privato, piaceva definirlo comunque: “nullità tonante”, “cretino fosforescente” o “cretino con qualche lampo d’imbecillità”. Certo pesavano su tali giudizi, velenosamente ricambiati, le rivalità tra due personaggi che si somigliavano più di quanto volessero essi stessi ammettere, nel gesto se non nel testo, ma il Vate, con la solita arguzia, sembra cogliere per tale aspetto nel segno. Piace, più che altro a chi scrive, l’ultima di tali definizioni, che ben s’attaglia a certi automobilisti meno dotati intellettivamente e che non sono precursori di innovative tendenze letterarie o dell’arte figurativa, ma che allo stesso modo si sentono piloti emuli del “Mantovano volante” solo per avere “sotto il sedere” un mezzo dai molti cavalli o come usa ora dire KW, e che non sempre escono tuttavia nuovi come Effeti, dagli incidenti da essi stessi provocati e peggio ancora con i terzi vittime innocenti. Quella consacrata nei referti degli esami ematici fatti in asettiche sale di pronto soccorso, non è mai un’ebbrezza sofisticata e cerebrale, piuttosto etilica o chimica.

Pure che la velocità possa essere letale, in quanto tale voluta e ricercata, è un fatto. Certo la concepì funzionale all’offesa *Ferdinand Ritter von Mannlicher*, quando progettò il fucile Steyr M1895 che porta il suo nome e che, con certe munizioni, scagliava il proiettile ad una velocità tale da permettere ai “cecchini” dell’esercito austro - ungarico di tirare da lontano senza che il rumore del colpo allertasse le potenziali vittime: prima giungeva lo schianto della pallottola (ta), poi si udiva il rumore della detonazione (pum).

*“Venti giorni sull’Ortigara senza il cambio per dismontà - ta pum ta pum ta pum... ta pum ta pum ta pum...
Quando portano la pagnotta il cecchino comincia a sparar. - ta pum ta pum ta pum... ta pum ta pum ta pum...
Nella valle c’è un cimitero, cimitero di noi soldà. - ta pum ta pum ta pum ... ta pum ta pum ta pum Cimitero di noi soldà forse un giorno ti vengo a trovà. - ta pum ta pum ta pum...”*

Questo recitavano alcune strofe della notissima canzone “*Tapum*”, nata nelle trincee italiane della grande guerra (dalla paternità dubbia) che certo non indicano una situazione favorevole per i poveri soldati del Regio Esercito, anche se il solito Marinetti vedeva nelle mutilazioni l’opportunità quasi irripetibile per modificarne in senso futurista un corpo, fondendolo con l’acciaio delle protesi, implicitamente confermando ai nostri occhi disincantati l’opinione del Poeta pescarese: “*Il proiettile è come un secondo padre del ferito. Gli impone il suo carattere. Gli insinua nelle fibre un atavismo di violenza feroce e di velocità incendiaria*” (Donne, preferite i gloriosi mutilati).

Quelle pallottole dei crucchi viaggiavano quindi a velocità supersonica, ma i soldati che avevano la sfortuna di sperimentarne gli effetti non avrebbero potuto dirlo, anche sopravvivendo, perché il termine sarebbe nato solo nel 1947, per definire la strabillante velocità cui sarebbero giunti gli aerei a reazione: superiore a quella del suono. Il primo velivolo a superare in volo orizzontale il c.d. muro del suono, fu l’aereo - razzo Bell X-1 (14 ottobre 1947), ai comandi di Charles “Chuck” Yeager, ma altri l’avevano probabilmente già raggiunta in picchiata con aerei ad elica, sperimentando gli effetti della c. d. compressibilità, ovvero del comportamento dell’aria intesa come fluido entro il quale si sposta il vettore, particolarmente influente nelle velocità transoniche. Un tale evento, senz’altro manifestatosi precedentemente, senza gli opportuni accorgimenti aerodinamici al velivolo, li avrebbe portati a sfracellarsi.



- 1) Albert Einstein (1879 – 1955), il noto fisico e filosofo tedesco naturalizzato americano.
- 2) Aerorazzo Bell x 1 primo velivolo a superare la velocità del suono in volo orizzontale.
- 3) Il velivolo commerciale anglo - francese Concorde, che nel 1970 raggiunse per la prima volta Mach 2, secondo aereo commerciale bisonico, dopo il sovietico Tupolev Tu-144. Venne ritirato dal servizio nel 2003, anche a seguito di un disastroso incidente, ma soprattutto a causa di costi di gestione fattisi insostenibili e per i limiti legati alla sua tecnologia che lo rendeva eccessivamente rumoroso.

In ogni caso i limiti di velocità, teorizzati da Albert Einstein, nel volo dentro e fuori dall'atmosfera, sono ancora lontani dall'essere raggiunti, risultando semmai rilevanti e vincolanti i costi e altre problematiche di tipo tecnico/commerciale.

Non torneranno più, per il naturale andare delle cose, i tempi (1935) ancora umani in cui Tazio Nuvolari poteva sfoggiare il suo accattivante sorriso dai grossi denti seduto col busto diritto nell'abitacolo aperto di una vettura da corsa, calzando un misero caschetto di pelle per niente protettivo, dopo aver stabilito un record di velocità (320 km/h), nel tratto autostradale Firenze-Mare che va da Lucca ad Altopascio, al volante di un'Alfa Romeo Bimotori da 540 CV totali, una vettura certo potente ma che era tra i pochi a poter dominare.



Tazio Giorgio Nuvolari (1892 – 1953), alias il mantovano volante, di cui resta celebre la definizione data da Ferdinand Porsche: "Nuvolari è il più grande corridore del passato, del presente e del futuro". Risulta evidente come un uomo di una tal tempra non sia facilmente replicabile e che i tanti emuli risultino inevitabilmente inadeguati. Nella foto con il maglione giallo da lui reso celebre recante le sue iniziali, mentre al collo si può notare il portafortuna d'oro donatogli dal Vate e raffigurante, una tartaruga.

Risulta infatti oggi indispensabile, fare ricorso alle aree desertiche del Nevada o del Namibia per cercare nuovi record di velocità per veicoli terrestri che possono superare oramai la velocità del suono, per la prima volta ottenuta dal Thrust SSC (SuperSonic Car), un ibrido auto - aereo che ha raggiunto la velocità di 1227,99 km/h. La velocità terrestre incontra oggi principalmente limiti infrastrutturali e legati alla sicurezza, per cui si potrebbe definire "politically uncorrected", almeno per quanto concerne il trasporto su strada, una mera esibizione di tecnologia destinata ad esaurire il proprio effetto in una citazione nel "Guinness dei primati". Diverso è il discorso in campo ferroviario, in quanto il minore impatto ambientale e gli elevati standard di sicurezza raggiunti ed intrinseci rendono ancora appetibile il raggiungimento di maggiori velocità.



Alcuni esemplari del Tōkaidō Shinkansen serie 0 del 1964 – Un elettrotreno Breda ETR 200 del 1936 (foto Breda)

Il celebratissimo treno “pallottola” giapponese, Tōkaidō Shinkansen serie 0 del 1964, teneva i 220 km/h, non molti di più dei 203 km/h dell’italiano ETR.200 (Elettro Treno Rapido), ottenuti come velocità di punta da un convoglio sulla linea Firenze Bologna nel 1939. I limiti infrastrutturali pesarono a lungo sulla mobilità ferroviaria nazionale, tornata competitiva con “Le frecce” e con “Italo” che garantiscono su molte tratte velocità commerciali superiori ai 250 km/h. La prospettiva concreta è quella di treni ancora più veloci e (speriamo) sicuri attraverso l’utilizzo di tecnologie ancora in fase sperimentale.

Ciononostante, l’unico caso in cui la velocità non possa offrire che vantaggi, privi di controindicazioni e pericoli, è rappresentato dalla comunicazione di dati informatici a distanza, meglio detta Telematica, che sviluppa continuamente sistemi più performanti di cui si avvantaggia ogni altro ramo della scienza e della tecnica.



1) La tartaruga portafortuna con monogramma ricevuta da Nuvolari in regalo da Gabriele d’Annunzio (1928) con dedica: “All’uomo più veloce, l’animale più lento”.

2) Una tartaruga che tiene in bocca un tiristore, simbolo delle veloci locomotive elettroniche, evoluzione delle E.444 adottate negli anni 60/70 dello scorso secolo dalle Ferrovie dello Stato e tuttora in servizio.

La scelta della tartaruga come modello cui ispirare un regalo portafortuna a Tazio Nuvolari, da parte del Vate, ben si comprende conoscendone lo spirito creativo e beffardo. Per la stessa ragione le F.S hanno scelto il lento animale per la grafica stile nose-art e il nome delle loro locomotive elettriche più veloci; ma è utilizzato da lungo tempo per la rappresentazione di paradossi, a partire perlomeno da quello di “Achille e la tartaruga” che è certo il più famoso, venendo tramandato da Aristotele nella Fisica. Fu utilizzato per le argomentazioni di Zenone di Elea (V sec. A.C.), discepolo di Parmenide, che costituiscono gli esordi di un metodo dimostrativo noto come *reductio ad absurdum* (dimostrazione per assurdo).

Achille “più veloce”, si sottopone alla sfida di raggiungere la tartaruga, che beneficia tuttavia di un iniziale vantaggio. Il corridore impiega del tempo per raggiungere il punto di partenza per la tartaruga, nel mentre l’animale percorre comunque un tratto ulteriore. Achille non raggiungerà quindi mai la tartaruga, trovandosi a dover percorrere prima un numero infinito di spazi che li dividono. Il paradosso si risolve ricorrendo ad un concetto matematico: la somma di infiniti addendi può infatti dare origine a un numero finito, ovvero la distanza che il secondo vettore (Achille) percorrerà prima di raggiungere il primo (la tartaruga), raggiungendolo.

Il modello prescelto, quanto a tendenze costruttive riguardanti le autovetture, sembra invece quello della tartaruga, privilegiando la sicurezza e la sostenibilità, piuttosto che un’irrealistica ricerca di prestazioni velocistiche, avversate in concreto dai legislatori di ogni paese. Il futuro del trasporto privato vedrebbe quindi automezzi meno inquinanti, più sicuri e connessi, completamente automatizzati. Rispetto a tale ultimo concetto tuttavia, oltre che un progresso delle tecnologie, si renderà inevitabilmente necessario un salto di qualità anche con riferimento all’elaborazione giuridica di un nuovo concetto di colpa nei sinistri. Inevitabilmente dei veicoli robot verranno coinvolti in incidenti stradali, causati da una qualche inefficienza delle parti meccaniche, ma anche e soprattutto dei software. In questo caso, più che nel presente, la colpa del programmatore/progettista sarà determinante nel causare ogni evento ma implicita nel loro stesso essere uomini e fallibili. Diventa quindi drammaticamente evidente, la necessità di ricondurre alla ricorrenza di evidenze statistiche anche il concetto di colpevolezza per un tale profilo, con un’evoluzione della dottrina (soprattutto) penalistica oggi ancora impensabile, ad evitare fattispecie (penali e civili) legate ad eventi plurimi che li condurrebbero inevitabilmente alla rovina.

Queste non poche righe avevano la pretesa di fornire qualche argomento di riflessione su argomenti legati all’avanzarsi di tecnologie estremamente invasive, ma la saggezza conserva sempre il suo valore, e, nella mente di chi scrive, riecheggiano a tale riguardo le parole di Jean de La Fontaine (1621 – 1695), autore di favole immortali, circa la strana scommessa che fecero fra loro la Lepre e la Testuggine: “Se a tempo non arrivi, a che ti giova il correre?”

***Colonnello Guardia di Finanza**