

La delusione per una mobilità negata

Il recente volume a firma Gino De Vecchis dedicato con esaustiva elaborazione delle varie forme di mobilità (2014), oltre che suscitare chiaramente l'interesse di uno dei temi più coinvolgenti del nostro tempo, mi ha indotto a riflettere sui cambiamenti epocali avvenuti nel corso del XX secolo.

E mi ha indotto anche a riflettere sulle delusioni che hanno accompagnato lo stesso proprio in termini di mobilità. Tra queste, almeno a livello personale, annovero la "mancata mobilità extraterrestre", almeno per quel che riguarda una mobilità diffusa e non riservata a pochi tecnici, i quali rappresentano non solo una minima parte dell'umanità, ma provenienti addirittura da un trascurabile numero di Paesi.

La seconda metà del XX secolo si era aperta, nonostante le paure dell'incombente "guerra fredda", con tante illusioni proprio per quel che riguardava la possibilità di rendere realizzabili i sogni avventurosi della nostra generazione che, ragazzi, leggevamo – come i nostri genitori e i nostri nonni – gli avveniristici viaggi ipotizzati da Jules Verne. E tra questi, il viaggio dalla Terra alla Luna aveva un fascino particolare, che, in epoche diver-

se e con accenti lirici, aveva reso il satellite del nostro pianeta un soggetto particolarmente versatile alla ispirazione di letterari e poeti, italiani e non.

E dunque, almeno per me, nata poco prima del 1950, quel viaggio orbitale dello *Sputnik 1* dell'ottobre 1957 – che aveva di fatto inaugurato una sorta di "corsa" alla conquista da parte di URSS e USA – era stato di buon auspicio per l'avverarsi del sogno di poter mettere piede sulla Luna. Certo non capivo che cosa significasse in termini di "affermazione ideologica e/o politica" che da subito aveva contrassegnato questa "gara", ma mi era stato spiegato, non senza fatica, dai miei genitori (poveri illusi!) che il desiderio di conquista dello spazio avrebbe potuto seguire la traccia di quegli accordi, tra cui la proclamazione dell'anno geofisico internazionale (luglio 1957 – dicembre 1958), che garantivano e auspicavano forme di collaborazione.

Nonostante, dunque, tifo quasi da stadio tra i pro-USA e i pro-URSS nel corso degli anni seguenti il viaggio orbitale di Yuri Gagarin con la *Vostok 1* del 12 aprile del 1961, preceduto dall'entusiasmo e ancora di più dalle polemiche per l'esperimento con la cagnetta Lai-

ka a bordo, e poi il 21 luglio 1969 con l'uomo sulla Luna con l'*Apollo 11*, allorché Neil A. Armstrong ed Edwin Aldrin mandano in mondovisione l'immagine della loro camminata sul suolo del nostro satellite, mi fanno illudere (e sicuramente non soltanto me) che il giorno in cui potrò finalmente viaggiare verso la Luna non fosse così lontano (ancora povera illusa!).

In fin dei conti che cosa c'è di male a sognare un altro territorio da esplorare che non sia la nostra vecchia Terra? E soprattutto se il XX secolo si è aperto con la sperimentazione dei voli in aereo per un'utenza sempre più numerosa, un'autentica novità per l'uomo che aveva sognato di avere le ali, perché non poter sognare che la seconda metà del secolo riservasse la possibilità di avventurarsi lì sulla Luna, che fino ad allora era stata meta soltanto di viaggi immaginari?

Chissà quale nuova geografia!

Naturalmente non tutti erano entusiasti di tali esperimenti di viaggi. E se fiorivano le più varie ipotesi sulle conseguenze, soprattutto catastrofiche, che essi avrebbero provocato sulla Terra, altrettanto fantasiosi e allettanti erano ipotesi e avvenimenti collegati (Gaga-

rin non sarebbe stato il primo uomo nello spazio naturalmente i precedenti non sarebbero tornati a Terra; lo sbarco sulla Luna sarebbe stato girato in uno studio cinematografico; la fine del mondo vicina; i cambiamenti climatici connessi con queste "diavolerie"; ...). La fantasia si è sbrigliata nel bene e nel male, a livello personale e a livello collettivo.

Ma torniamo al tema della mobilità. E sarebbe più corretto dire al tema dei mezzi che permettono la mobilità fisica dell'uomo (e delle cose).

Ho premesso che le mie considerazioni nascono da una delusione, o piuttosto dalla constatazione che una mobilità da me sognata è stata impossibile da raggiungere, almeno per la mia generazione.

È vero che i nuovi mezzi di trasporto hanno bisogno spesso di lassi di tempo più o meno lunghi per la diffusione. Ma il secolo XX ci ha abituati alle accelerazioni e alla velocità. E invece che cosa è accaduto in tema di mobilità extraterrestre?

I tempi si sono dilatati a dismisura, almeno per chi non ha miliardi di euro o dollari o rubli di patrimonio. Cosicché i famosi viaggi che sognavo sono rimasti a persone eccezionalmente preparate e professionali (astronauti, sperimentatori), o a "nababbi" che, struttura psico-fisica permettendo, possono acquistare un viaggio costosissimo. Ergo, mai mobilità è stata più costosa e irraggiungibile dal punto di vista finanziario e non tecnico.

Naturalmente le interpretazioni per le scelte effettuate da un club ristretto di Paesi appaiono coerenti, ma se si permette le condivido so-

lo in parte.

Da un lato c'è stato il problema tecnico-finanziario: soltanto pochi Paesi al mondo sono stati in grado di esprimere un programma di esplorazione (e naturalmente sono le cosiddette superpotenze politiche); il pericolo di insuccesso è ancora forte; è mancato all'inizio dell'avventura e in parte lo è ancora un apparato giuridico che regoli le eventuali controversie.

E credo che questa sia un'argomentazione forte; se infatti si è cercato, attraverso trattati internazionali e attraverso l'istituzione del COPUOS (*Committee on the Peaceful Uses of Outer Space*) all'interno dell'ONU, di porre le basi per l'eventuale sfruttamento delle risorse dei corpi celesti, ci sono ancora molti nodi da risolvere (Catalano Sgrosso, 1994). Cosicché ci si è accontentati – almeno per ora – di un livello di conquista dello spazio meno spettacolare, ma più condivisibile nella strategia politica globale internazionale.

È vero che lo spazio è solcato da satelliti per i più diversi usi (soprattutto meteorologici e militari a pensar male), così come è vero che i soggetti chiamati a promuovere l'esplorazione sono pubblici (ai diversi livelli territoriali), ma anche privati, così come è vero che con fatica i cosiddetti PVS reclamano il loro coinvolgimento (Ciccarelli, 2009), ma rimane la domanda con cui ho iniziato queste poche righe: c'è stato nel recente passato dell'uomo (intendo negli ultimi 2-3 secoli) un mezzo di trasporto più lento di quelli utilizzati per i viaggi spaziali ad affermarsi quale strumento diffuso di mobilità dell'uomo?

Sinceramente mi annove-

ro tra coloro che sono delusi da tale lentezza! Sarebbe stata interessante – almeno per me – una mobilità sopra la Terra che non fosse il banale aereo (quanto vola basso rispetto alle navicelle spaziali!) che ora si utilizza quasi con la stessa facilità con cui si utilizza la propria utilitaria.

Ma soprattutto sono più le ricadute tecnico-finanziarie o quelle politiche e militari-strategiche che frenano la diffusione di questa nuova forma di mobilità?

Naturalmente la geografia, nelle sue varie sfaccettature, può dare il suo contributo.

BIBLIOGRAFIA

CATALANO SGROSSO G., *Diritto dello Spazio. Recenti sviluppi e prospettive*, Padova, CEDAM, 1994.

CICCARELLI S., *La nuova geografia delle attività aerospaziali. Dal dibattito tra PVS e potenze spaziali alla nascita di nuovi attori locali*, in SCARPELLI L. (a cura di), *Organizzazione del territorio e governance multilivello*, Bologna, Patron, 2009, pp. 282-304.

COPUOS (Committee on the Peaceful Uses of Outer Space), documenti vari.

DE VECCHIS G., *Geografia delle mobilità*, Roma, Carocci, 2014.

SPADA M., *Aeronavigazione Satellitare e Commercializzazione dello spazio*, Milano, Giuffrè, 2001.

Sapienza Università di Roma, Dipartimento di Metodi e Modelli per l'Economia, il Territorio e la Finanza; Presidente della Società di Studi Geografici