

**d**

Un'immagine realizzata dall'artista visiva  
turca Gizem Akdag. Altre sue opere  
illustrano l'intervista a Jeffrey Schnapp,  
autore di *Storia rapida della velocità*,  
edito da Il Saggiatore (a pagina 46).

**STORIE**

Chi si ferma è perduto

F E R M A È P E R D U T

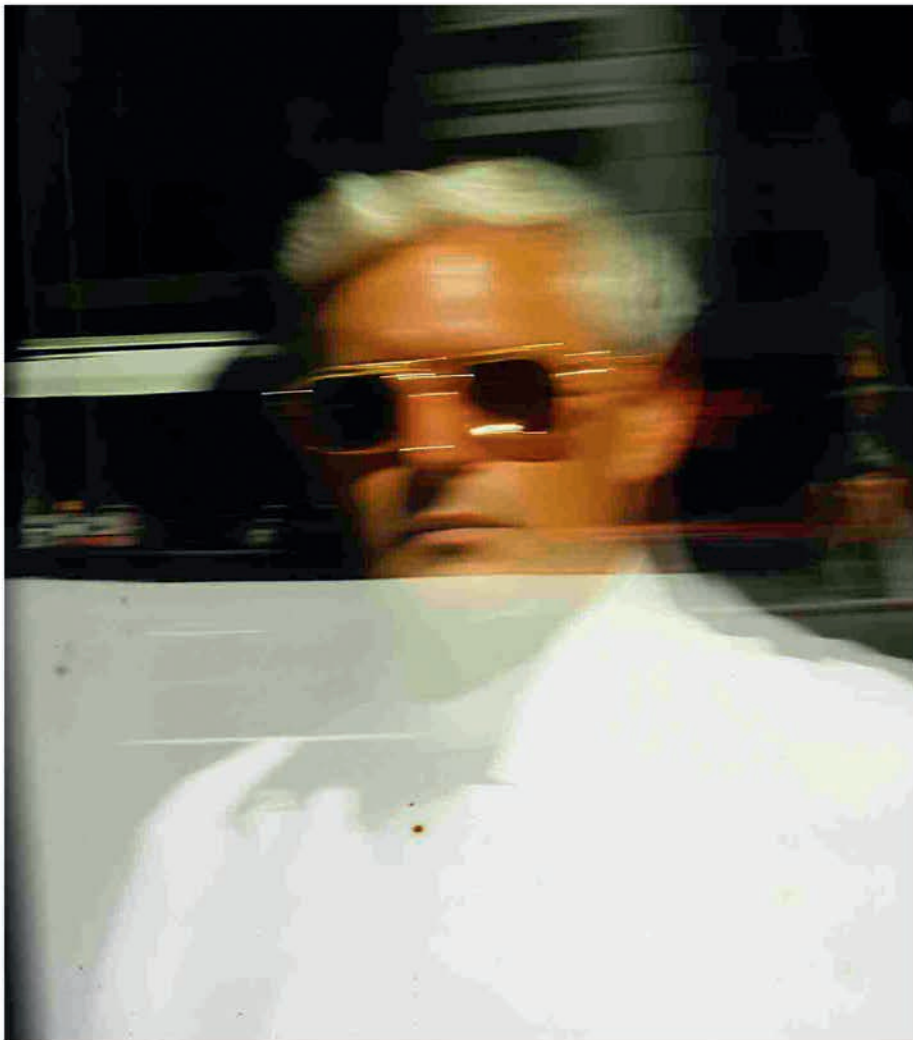
È P E R D U T O C H

di Gabriele Rosana



Storia rapida della velocità

artwork di Gizem Akdag



**«Il desiderio di andare più forte fa parte della nostra natura, è una specie di eros», dice Jeffrey Schnapp, autore di un saggio in cui spiega perché il culto dell'accelerazione è trasversale: «Ci fa esplorare i nostri limiti»**

«La velocità è un desiderio, una necessità, una trascendenza», dice Jeffrey Schnapp. «In ogni aspetto della nostra esistenza c'è questo bisogno di andare oltre. Siamo programmati per spostarci, muoverci nel tempo e nello spazio». Per abbattere frontiere, spinti da una curiosità quasi passionale. Medievalista di formazione, esperto di poesia due-trecentesca, Schnapp è un esegeta della velocità. Un percorso che lui stesso, tra i principali studiosi mondiali di informatica umanistica, definisce *non lineare*, ma in grado di far dialogare tecnica e sapere classico. Designer e fondatore del metaLAB di Harvard (centro di ricerca interdisciplinare) e un passato da pilota di moto in gioventù, dal 2018 è il chief visionary officer dell'azienda di robotica Piaggio Fast Forward, dopo essere stato amministratore delegato per tre anni. Eppure, *Storia rapida della velocità*, uscito in primavera per Il Saggiatore, è «il libro più len-

to che io abbia mai scritto», racconta a *d* in una (calma) pausa tra un corso di dottorato e una corsa in aeroporto. Il volume – più un'antropologia che un'opera storiografica – condensa 30 anni di riflessioni e conferenze sul tema. Il risultato è un'antologia che passa in rassegna i secoli e si tuffa nel futuro, perché ogni forma di accelerazione parla di una metamorfosi.

Schnapp vuole spazzare il campo da un equivoco: «Non ci volevano i motori per vivere la velocità come adrenalina». Insomma, il culto della rapidità non nasce con la modernità, la rivoluzione industriale, le fabbriche e i miti del progresso. «In tutte le culture e in ogni epoca della civiltà, il dinamismo ha esercitato un fascino sull'immaginazione umana, che si esprime nelle religioni, nelle creazioni meccaniche, nei grandi racconti, nei poemi epici». Ovunque. Dalle corse preistoriche nella savana a quelle podistiche dello spartano Ladas,

così veloce da sembrare sospeso in aria, arrivando a quelle dei romani a bordo di bighe e quadrighe al Circo Massimo, fino a carrozze postali, treni a vapore e circuiti di Formula 1. Dalla meccanica celeste descritta da Dante nel *Paradiso* della *Divina Commedia* ai viaggi mentali sotto effetto dell'Lsd e agli scatti dei mouse dei gamer. C'è Pericle, con il suo polipragmatismo antesignano del moderno multitasking, che riecheggia nelle molteplici e iconiche braccia della divinità induista Vishnu. E poi c'è il dandy, proto-influencer e simbolo di individualismo. Che si cimenti forsennatamente negli sport a cavallo, oppure sfide e reinventi i canoni della moda aristocratica passeggiando per Londra, «il dandy è percepito come un essere che si muove al ritmo di un costante cambiamento». Lo stesso vale per i pronipoti *data dandy*, internauti velocisti di ogni interfaccia: sfrecciano tra miliardi di contenuti pub-



In queste pagine, alcune opere di Gizem Akdag, illustratrice e artista zizica nuova, originaria di Istanbul. Nell'altro fascicolo di *d*, l'intervista all'economista Timothée Parrique, autore di *Rilasciare o morire* (Marsilio).

blicati ogni giorno sul web, salvo finire frustrati dal moto circolare della rotellina che – dagli albori di internet a oggi (compresa quest'intervista) – gira a vuoto quando la pagina non si carica. C'è Bibendum, cioè l'intramontabile Omino Michelin, che in una delle primissime apparizioni pubblicitarie sul finire dell'Ottocento esortava a bere le insidie su strada. «Quella che sembra un'ode alla guida in stato di ebbrezza, in realtà era una celebrazione dell'idea di poter guidare velocemente data la sicurezza delle gomme, che non solo aderivano bene al suolo, ma resistevano a tutti gli ostacoli». E ci sono i microchip di Nvidia, capaci di elaborare miliardi di calcoli al secondo. Sono loro a nutrire l'accelerazione mentale rappresentata dai super-server dell'intelligenza artificiale. Immane, l'AI: «Uno strumento iperfragile, l'ultimo capitolo della secolare ricerca dell'umanità volta ad accelerare tutto, dai corpi alla conoscenza».

Si arriva, così, alla Silicon Valley e agli ideologi del progresso all'infinito, della fusione con le macchine e del potenziamento delle capacità umane attraverso l'installazione di impianti neurali, convinti «che il limite non esiste. Finché non ti trovi a fare i conti con un bug o un blackout e ricordi perché vent'anni

fa giravi con cofanetti di floppy disk al seguito», sorride Jeffrey Schnapp.

Ma cosa alimenta questa fame incessante di rapidità? «L'essere umano, nel momento in cui è nato camminatore è nato anche corridore. Più movimento equivale a più vita. La velocità è un'esperienza sublime», spiega Schnapp: «Al cuore di questo concetto c'è il piacere; un piacere debordante, l'eccesso stesso del piacere, l'intensità. Non possiamo separare questa urgenza di andare più veloci dal desiderio di sentire sensazioni forti, che fa parte della nostra natura. È una specie di eros». Un impulso irrefrenabile. Non a caso, per secoli i filosofi hanno visto la velocità come nemica della profondità, dell'assunzione di responsabilità e, più di recente, dell'impegno per la sostenibilità ambientale, si legge in un passaggio del libro. Nelle invenzioni come nei sogni e nelle epopee, «le forme di movimento che ci superano a livello fisico o mentale ci affascinano proprio perché rappresentano una promessa o una speranza di andare oltre i nostri limiti». A furia di sfidarli, però, c'è il rischio di andare a sbattere. «È una dialettica da cui non si scappa. La velocità ci porta al limite dell'immaginazione e delle capacità dei nostri corpi. La storia degli incidenti lo dimostra. Dal mito di Fetonte

che rubò ad Apollo il carro del Sole perdendone il controllo e causando disastri sulla Terra, fino a ciò che Filippo Tommaso Marinetti scrive nel *Manifesto del Futurismo*, cioè la rinascita (a suo modo purificatoria) dalla melma delle officine che lo avvolse dopo essere caduto da un'auto in corsa. I futuristi esaltavano l'accelerazione perpetua. Eppure, a ben guardare, «la velocità media dei voli commerciali si è stabilizzata a circa 885 chilometri orari nel 1970 ed è rimasta costante nonostante i notevoli progressi nell'ingegneria aeronautica». Lo stesso vale per il traffico cittadino su quattro ruote, «passato da 30-40 chilometri orari a 15-20».

A furia di premere sull'acceleratore, arriva il colpo di scena. Schnapp non crede «alle grandi città solcate da tunnel sotterranei per farci correre all'infinito». Riscoprire la lentezza non è in contraddizione con la costante tensione alla velocità. Semmai, è parte del costante movimento di reinvenzione ed evoluzione. Le metropoli all'avanguardia «sono connesse con sistemi informatici iperveloci. I mezzi di trasporto ci portano in altri centri o ci fanno spostare senza interferire con gli spazi del nostro vissuto, né con bici o pedoni. Perché una città superveloce non è necessariamente la città in cui desideriamo davvero vivere». ■