



Un'intervista-monologo
con Giuliano Toraldo di Francia
su zona blu di Firenze e traffico

«Non si può continuare
a mettere tutte queste macchine
in strada e pretendere di usarle»

«Sogno una città senz'auto»

FIRENZE «La situazione deve cambiare, e deve cambiare in maniera radicale. Non c'è da illudersi che questo possa accadere rapidamente e in maniera accademica. Lo sto ripetendo da vent'anni. Sono sempre meravigliato dal modo in cui molte persone impongono la questione discutono i pro e i contro del traffico, dell'inquinamento, dell'intasamento, della circolazione e così via. Il problema va impostato in una maniera completamente diversa si tratta solo di prendere atto di una impossibilità che deriva dalla mancanza di spazio. Non è assolutamente possibile che in città ci siano (non dico circolino, ma ci siano) tutte le macchine che i fiorentini vorrebbero farci stare. Questo è un dato scientifico. Allarghiamo un pochino il discorso all'Italia: qual è la mira delle grandi case produttrici di macchine? Che ogni italiano abbia una automobile, magari due. Allora facciamo un po' di conti. Prendiamo tutta la popolazione italiana, leviamo i bambini e supponiamo che tutti gli altri italiani abbiano una macchina. 40 milioni di macchine. Mettiamole sulla strada, ognuna ogni 10 metri, quindi molto ravvicinate. 40 milioni per 10 fanno 400 milioni di metri, 400 milioni di metri fanno 400 mila chilometri. Allora dovremmo immaginare 400 autostrade parallele da Milano a Bari tutte piene di macchine, ingolfate di macchine. È possibile che un paese civile pensi anche lontanamente a questa possibilità? Che non ne sia inorridito? Non si tratta di sapere se la macchina privata è buona, è cattiva, è utile o inutile. Semplicemente non è possibile che gli italiani continuino a immettere tutte queste macchine sulle strade e a pretendere di usarle.

A Firenze, ad esempio, non è possibile che i cittadini circolino con la macchina. Firenze è una città a struttura medioevale, e l'automobile è un elemento estraneo, si inserisce nel contesto urbano come una prepotenza, come una violenza ambientale. Anni fa andai a visitare la casbah di Algeri. Se uno pretendesse di far passare le macchine nella casbah sarebbe un matta. La casbah può esistere, può essere il centro di una cultura veramente interessante, ma l'automobile non ci può entrare. Firenze è al limite tra la città dove l'automobile non

può assolutamente entrare e la città invece, in cui entra, ma con disagio e con limitazioni. Ora è stata istituita una super zona blu che cerca di proteggere il centro storico. Temo che la volontà lodevolissima dell'assessore, che è quella di liberare il centro dalle macchine, non potrà impedire che si crei semplicemente una classe piccolissima di privilegiati che circoleranno per Firenze in macchina, usufruendo in maniera prepotente di un bene comune da cui gli altri sono necessariamente esclusi.

Vediamo ogni giorno nelle città un traffico impazzito. Si poteva prevedere quello che sarebbe successo e si poteva cominciare a fare qualche cosa. Mi rendo conto della difficoltà gravissima nella quale ci troviamo ora, e capisco le ragioni di chi dice che non si può dall'oggi al domani semplicemente chiudere. Ci siamo messi colpevolmente in una situazione dalla quale è tremendamente difficile uscire. Abbiamo creato delle abitudini, dalle quali non è quasi possibile liberarsi. Quando uno si è abituato a portare i bambini a scuola in macchina non glielo si può impedire dall'oggi al domani. Quando si è abituati ad andare sul posto di lavoro in macchina si pensa che la macchina è uno strumento di lavoro, il che non è assolutamente vero.

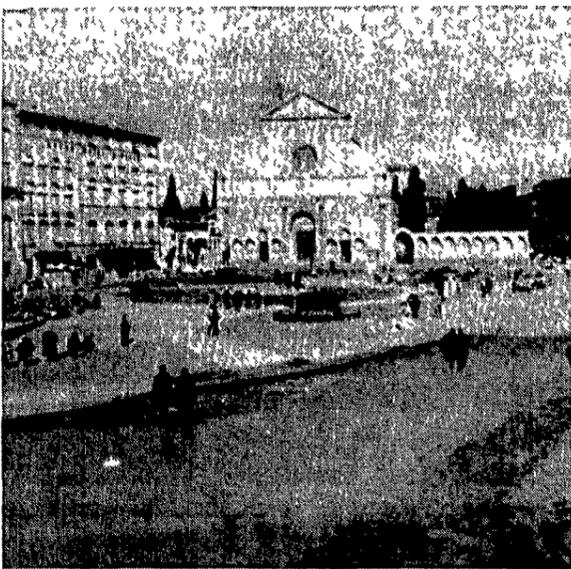
Molti dicono: prima costruite i parcheggi, prima rendete competitivo il trasporto urbano, e poi lasceremo la macchina. Io credo che sia proprio il contrario. Assolutamente il contrario. La ragione per cui non abbiamo i parcheggi, la ragione per cui non abbiamo dei trasporti urbani più efficienti di quelli che abbiamo, la ragione per cui non abbiamo nemmeno tentato lontanamente di fare una metropolitana da qualche parte, è proprio lo sviluppo della macchina privata. Io vado spessissimo in autobus e alle volte rimango sorpreso nel vedere quanta poca gente c'è. È vero che in alcune linee nelle ore di punta si è pigliati come sardine, ma è anche vero che in altre occasioni c'è molto spazio.

Sì, c'è un sogno nel mio futuro. Vedo una città in cui il traffico privato non esiste, non esistono i privilegiati, non esistono le eccezioni. Dove esiste invece un trasporto pubblico molto potenziato, dove esistono tariffe accessibili. All'estero ci sono

L'automobile non è più regina del centro storico fiorentino. La zona blu, che limita all'indispensabile il traffico privato, ha restituito a strade e piazze un fascino e una tranquillità da tempo perduti. «Militante» del partito della zona blu è anche il professor Giuliano Toraldo di Francia che

accompagna la sua competenza nel campo della fisica sperimentale con un'indomabile convinzione «ecologica». Lo abbiamo invitato a qualche riflessione sul destino contemporaneo delle città. Lui ha spento il suo mozzicone di sigaro e ha dato il via a questo monologo.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
SUSANNA CRESSATI



Un'immagine di piazza S. Maria Novella chiusa al traffico e, in alto, il prof. Giuliano Toraldo di Francia

esempi copiosi. A Manhattan che sarà dieci volte Firenze, chi ci sta ha tanti vantaggi a starci. Ma non usa la macchina, lo sa che non deve usarla. 30 anni fa mi azzardai a parcheggiare la macchina a Manhattan, trovai una multa di 15 dollari, che allora erano una cosa folle. Qui si parla di supermulte per chi non fanno vedere. La soluzione è un cambiamento di cultura, di abitudini, di modo di vedere le cose che prende del tempo.

Oggi si parla del traffico come uno dei fenomeni principali della decadenza delle città. Su questo argomento sono un po' meno pessimista di tanti uomini di cultura, credo che le città non esistano più. Le città sono un concetto medievale, sono nate in un certo contesto, hanno avuto la loro massima significanza all'epoca dei comuni, in cui veramente esisteva la cerchia di mura e dentro la cerchia c'era un centro di cultura, di affari, di commercio, di sviluppo. Oggi questo non esiste, le città non esistono, le mura non esistono più. Basta prendere un aereo e sorvolare l'Italia per accorgersi che non c'è soluzione di continuità tra una città e l'altra. L'Italia è tutta costruita, la gente può stare dovunque, la rete delle informazioni e delle comunicazioni arriva dappertutto. Conosco anche operatori economici e commerciali che stanno in un paesino, e con il telefono fanno esattamente quello stesso che farebbero stando nel centro di Firenze. E i loro corrispondenti da New York, da Parigi, da Londra, non hanno bisogno di venire nel centro di Firenze per concludere i loro affari. Quindi che significato ha il parlare di Firenze e della sua decadenza? Che cos'è che decade? Qualcosa che non esiste più.

Sono tra quelli che non hanno niente in contrario al progetto di espansione edilizia Fiat Fondiaria. Queste cose si possono fare. Naturalmente si devono fare bene, ma io credo che l'equipe di architetti che si occupa di quel progetto sia una équipe abbastanza seria e che ci si possa aspettare qualcosa di nuovo e di importante. Fare qualche cosa di nuovo dentro la cerchia delle mura è più difficile, ma io non sarei alieno dal farla. Le nostre città si distinguono proprio perché c'è stato un succedersi

di civiltà, di attività, di culture diverse, che si vedono nei vari strati. Non si riesce a capire perché la nostra civiltà, il nostro gusto non devono lasciare una traccia significativa, accanto a quelle grandissime del passato. Riconosco che chi vive a Firenze e respira questa atmosfera, come ho fatto io fin da bambino, sente su di sé una sorta di inibizione. Quando ci si deve confrontare con Arnolfo, con Brunelleschi, con tutti gli artisti che hanno vissuto a Firenze, un po' di inibizione la si deve sentire, ma un po' di coraggio bisogna anche averlo. A Parigi, in pieno centro, non hanno esitato a fare anche cose di grande modernità. Ma perché no?

Il centro storico fiorentino si sta distruggendo rapidamente sotto i colpi del turismo indiscriminato. L'Italia è così bella, piena di cose interessanti e importantissime dal punto di vista culturale ed è chiaro che costituisce un centro di attrazione per tutto il mondo. Non si può più permettere che chiunque voglia possa entrare in Firenze, magari con un bellissimo e enorme autobus. Va studiato qualche modo per regolare questo flusso. Mettere, ad esempio, delle copie al posto di certe opere d'arte, una misura dolorosissima ma inevitabile. L'assedio che le città subiscono oggi è niente rispetto al prossimo vent'anni. È proprio necessario che tutti i grandi musei stiano nel centro di Firenze? Inutile continuare a piangere dicendo che a Firenze la cultura decade. Ma che cosa me ne importa se il bel romanzo che leggo è scritto da un fiorentino o da un milanese, se pubblico un libro con Einaudi a Torino o con Laterza a Bari, oppure se lo pubblico con una casa editrice fiorentina. L'importante è che ci siano editori, che si stampi, che si legga, cosa che non è costato frequente. La cultura, che è stata in passato molto legata all'ubicazione geografica, oggi lo è molto meno. Non capisco i piagnistei quando si sta sviluppando un altro modo di vivere, di concepire la cultura.

Io sto in periferia, ogni tanto prendo il bus o la vespa, mai la macchina, e vado in centro. Mi godo Firenze come è possibile godersele oggi. Me la godrei molto di più se fosse disinquinata e libera dagli eccessi del traffico.

I viaggi di primavera '88

Leningrado Mosca

Partenze: 28 e 30 marzo, 2-26-27 e 28 aprile
Durata: 8 giorni - Trasporto: voli di linea
Quota individuale partecipazione da lire 1.290.000 (supplemento partenza da Roma lire 30.000)
Itinerario: Roma o Milano, Leningrado, Mosca, Milano o Roma
La quota comprende: sistemazione in alberghi di prima categoria «A» in camere doppie con servizi, trattamento di pensione completa

Leningrado Mosca

Partenze: 23 e 30 aprile
Durata: 8 giorni (6 notti) - Trasporto: voli charter da Bologna e Pisa
Quota individuale di partecipazione lire 1.015.000
Itinerario: Bologna o Pisa, Leningrado, Mosca, Pisa o Bologna
La quota comprende: sistemazione in alberghi di prima categoria «A» in camere doppie con servizi, trattamento di pensione completa

Kiev Leningrado Mosca

Partenze: 26 aprile
Durata: 10 giorni - Trasporto: voli di linea
Quota individuale di partecipazione lire 1.390.000
Itinerario: Milano, Kiev, Leningrado, Mosca, Milano
La quota comprende: sistemazione in alberghi di prima categoria «A» in camere doppie con servizi, trattamento di pensione completa

Budapest e Praga

Partenze: 30 marzo e 20 aprile da Milano, 1 e 22 aprile da Roma
Durata: 8 giorni - Trasporto: voli di linea
Quota individuale di partecipazione da lire 1.300.000
Itinerario: Roma o Milano, Budapest, Praga, Milano o Roma
La quota comprende: sistemazione in alberghi di prima categoria in camere doppie con servizi, trattamento di pensione completa

Praga

Partenze: 2 e 23 aprile da Milano
Durata: 5 giorni - Trasporto: voli di linea
Quota individuale partecipazione da lire 730.000
Itinerario: Milano, Praga, Milano
La quota comprende: sistemazione in alberghi di prima categoria in camere doppie con servizi, trattamento di pensione completa

Parigi

Partenze: 23 aprile
Durata: 6 giorni - Trasporto: treno cuccette
Quota individuale di partecipazione lire 605.000
Itinerario: Firenze, Bologna, Milano, Parigi, Milano, Bologna, Firenze
La quota comprende: sistemazione all'hotel Ibis Montmartre in camere doppie con servizi, trattamento di mezza pensione

Hammamet e Monastir (Tunisia)

Partenze: 4 e 25 aprile
Durata: 8 giorni - Trasporto: voli di linea o speciali
Quota individuale di partecipazione lire 490.000 (supplemento partenza da Milano lire 60.000)
Itinerario: Roma o Milano, Monastir, Hammamet, Milano o Roma
La quota comprende: sistemazione in alberghi di prima categoria in camere doppie con servizi, trattamento di pensione completa

Cuba super

Partenze: 2 aprile
Durata: 12 giorni - Trasporto: voli di linea
Quota individuale di partecipazione 1.850.000
Itinerario: Milano, Avana, Guama, Abcon, Trinidad, Ancon, Avana, Milano
La quota comprende: sistemazione in alberghi di prima categoria in camere doppie con servizi, trattamento di mezza pensione

Cuba Gran tour dell'isola

Partenze: 11 aprile
Durata: 15 giorni - Trasporto: voli charter
Quota individuale di partecipazione lire 1.985.000
Itinerario: Milano, Avana, Guama, Trinidad, Camaguey, Santiago de Cuba, Guardalavaca, Avana, Milano

Cuba tour e Varadero

Partenze: ogni lunedì
Durata: 15 giorni - Trasporto: voli charter
Quota individuale di partecipazione lire 2.060.000
Itinerario: Milano, Avana, Guama, Cienfuegos, Trinidad, Varadero, Avana, Milano

UN'OFFERTA ECCEZIONALE PER GLI AMICI DI UNITÀ VACANZE

Crociera nel Mediterraneo

Genova, Napoli, Pireo, Kusadasi, Istanbul, Srinime, Ashdod, Port Said, Alessandria d'Egitto, Siracusa, Capri, Genova

Partenze: 11 e 25 giugno, 9 luglio, 20 agosto, 3 settembre - Durata 15 giorni

QUOTE INDIVIDUALI DI PARTECIPAZIONE
(sistemazione in cabine interne con servizi, ponte principale)

Posto in cabina quadrupla lire	850.000	Tasse di imbarco e sbarco lire	95.000
Posto in cabina tripla lire	975.000	Per le partenze 9 luglio e 20 agosto supplemento di lire	50.000
Posto in cabina doppia lire	1.350.000		



MILANO, viale Fulvio Testi 75, telef. 02/64.23.557 - ROMA, via dei Taurini 19, telef. 06/40.490.345
e presso tutte le Federazioni del Partito comunista italiano