

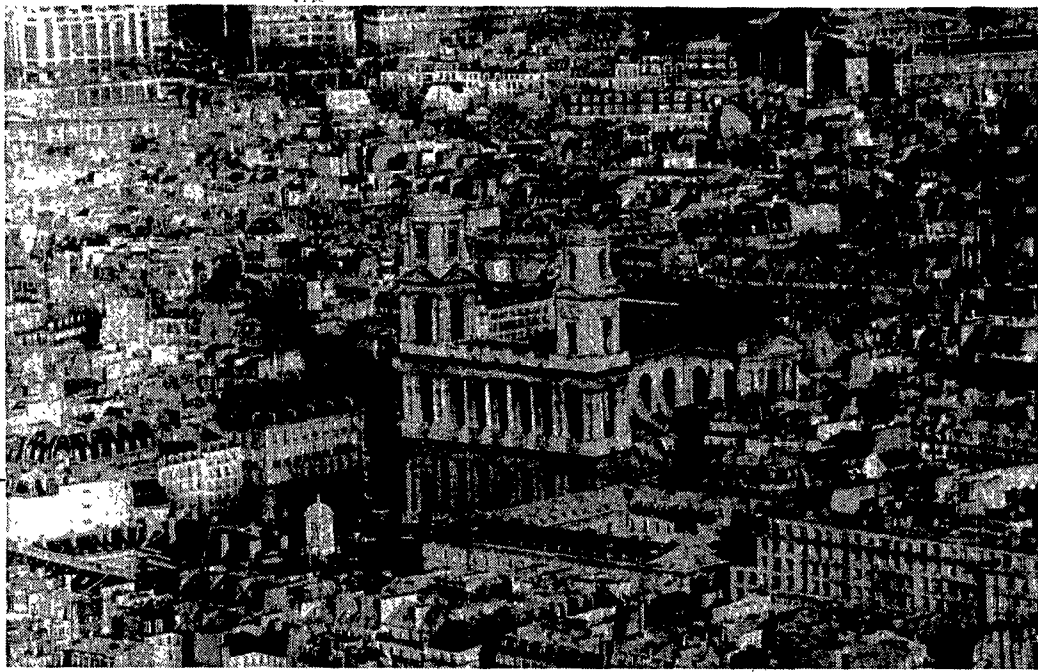
Così fan le altre (capitali)

Vivere a Londra tra parchi e nuove povertà

ALFIO BERNABEI

LONDRA. Il numero di abitanti nella capitale inglese continua a diminuire. Erano circa 9 milioni negli anni Cinquanta ed oggi sono meno di 7. Chi può permetterselo va a vivere nelle città limitrofe dove gli affitti sono più bassi (a Londra una stanza costa in media 200mila lire la settimana, un piccolo appartamento 500mila), l'acqua è migliore e l'aria più respirabile. In questi ultimi tempi un numero sempre più alto di commentatori parla di Londra come di una città sempre meno vivibile, dove sporcizia e squalore sono in aumento e il grado di comportamento civile è in forte diminuzione. L'ultima indicazione di deterioramento anche nei servizi di pubblica utilità si è avuta proprio nei riguardi di un elemento essenziale come l'acqua che, oltre ad essere ritenuta poco buona, ha lasciato filtrare nei bicchieri delle piccole larve. Non preoccupatevi, non danneggiano la salute e sono di gusto insapore, hanno detto i responsabili dell'Ente idrico. Ma la notizia ha suscitato una certa apprensione soprattutto fra coloro che abitano qui da tempo. Solo cinque anni fa una notizia del genere sarebbe sembrata inconcepibile. In maggio, con quel senso di *black humour* al quale gli inglesi fanno appello nei momenti di crisi, un giornale ha riportato la notizia che un branco di porci, arrivati nel famoso Hyde Park per una fiera, si è rifiutato di bere l'acqua della capitale. Niente *humour* invece su un quotidiano come l'*Independent* che ha pubblicato un'analisi sulla qualità della vita col titolo: «Londra intrappolata in una spirale di squalore».

Uno dei problemi principali è quello dei trasporti, soprattutto il metro, usato in media da quasi 2 milioni di persone al giorno. Si comincia col pagare un biglietto per tre fermate (90 pence (2mila lire) e il prezzo sale a seconda delle distanze. Non c'è dubbio che nel metro più caro d'Europa si respira aria altamente inquinata. Nella stazione di Belzise Park, il treno arriva preceduto da una nuvola di polvere grigia. Il metro ha anche un brutto record di incidenti e la gente si fida sempre di meno dopo l'incendio che due anni fa causò la morte di 31 persone. Due settimane fa la rivista specializzata sulla vita londinese, *Time Out*, ha scritto che in una delle stazioni più frequentate, Tottenham Court, esistono 126 «pericoli di incendio». Resa di passeggeri, treni in ritardo,



Ebbene sì, Parigi funziona E non s'illude di essere Eterna...

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE
GIANNI MARILLI

PARIGI. Ebbene sì, in mezz'ora si va da un capo all'altro della città in metropolitana, e in tre quarti d'ora si può farcela in autobus (le corsie preferenziali solitamente sono libere). Ebbene sì, il decentramento funziona: i servizi di quartiere sono gestiti con vera autonomia municipale, terminali di uno Stato esigente con se stesso. Ebbene sì, gli orari dei negozi fanno dormire il consumatore tra due guanciali. Troverà sempre, domenica compresa, quello che gli serve. Ebbene sì, la nettezza urbana è discreta ed efficiente, il camion non blocca i boulevard nelle ore di punta. Ebbene no, non si fa un'ora di fila (tranne casi eccezionali) per trovare un taxi alla stazione (anzi, alle varie stazioni «decentrate»: Gare de Lyon se si viene dall'Italia, Gare du Nord, Gare Saint Lazare e via dicendo). Insomma, Parigi funziona. Pubblica o privata che sia, funziona. Perché non bisogna trascurare che se si va al ristorante si sa prima quello che si paga. Perché la bistecca del menù fisso è la stessa dei menù che costa tre volte tanto. Perché un buon

albergo costa spesso meno di un buco a Roma...che noioso elenco. Ma come non arrendersi davanti a tale schiacciante evidenza? Certo, c'è la banlieue, la periferia, fatta apposta per punirci contro un dito accusatore. È lì che stanno sette dei dieci milioni di abitanti della città. È lì che sono sorti, tra gli altri, insediamenti senza anima, anche se raramente paragonabili a Tor Bella Monaca. È lì che si è applicata quella teoria che l'architetto Roland Castro definisce come «l'attività umana divisa in quattro: abitare, divertirsi, lavorare e circolare. Le ultime tre attività si svolgono a Parigi, la prima in periferia. E la periferia diventa dormitorio senza vere strade, solo selciato da percorrere in macchina. Ma anche in questo caso è scattato un anticorpo, che conduce una battaglia difficile ma fertile. È il progetto «banlieue '89», una avventura di democrazia. Sono 127 progetti uno diverso dall'altro per cambiare, vitalizzare, umanizzare, per trasformare lo stato di monofunzionalità di alcuni

immobili, per inventare piazze e luoghi d'incontro. L'*égalité urbaine*, la chiama Roland Castro. Fare in modo che i luoghi ai margini siano belli e complessi come il centro, perché non ci siano «colori che hanno diritto alla città baudelairiana del segreto e del sogno e altri all'immagazzinamento e al controllo». Insomma è battaglia, non è palude. È battaglia, tra progetti come quello di Castro, di committenza municipale di Jacques Chirac, che dell'*égalité urbaine* non ha fatto propriamente un fiore all'occhiello. E infatti l'altra faccia della medaglia presenta una Parigi di milioni, di manager inscatolati nelle loro Mercedes e Jaguar e Bmw fermi ai semafori impegnati in concitate e recitate telefonate, di diplomatici, rappresentanti di compagnie, businessmen di ogni tipo ed estrazione. Il cuore del centro, quell'area che va più o meno dalla Defense alla Gare de Lyon e dall'Opera ai giardini del Lussemburgo, ospita ormai un popolo di privilegiati. Si acquista a partire da cinque milioni di lire al metro quadro, si affittano cinquanta metri quadri decenti a partire dal milione e passa al mese. Tra le dodici «fatidiche d'Ercole» - così le ha definite - messe in campo da Michel Rocard al rientro di settembre c'è un piano per la costruzione di alloggi a Parigi. Ma Rocard intende anche rivedere criteri e competenze delle autonomie funzionali dei comuni che costituiscono la metropoli, ed ha ingaggiato un braccio di ferro con Chirac, da oltre un decennio «re» incontrastato del municipio più importante. Il rischio è che il centro della città venga vissuto solo da stranieri in nota spese, banchieri, finanzieri, politici e ricconi in genere, e che il popolo, quello che dà respiro e volto a una città, sia sempre più confinato ai margini e che Parigi, in definitiva, vada l'anima al diavolo.

Ma si sa, è una città veribrata. Si piega ma non si spezza. È di fibra forte, irrobustita dalle cure che le somministrano, quasi in gara, l'Eliseo, l'Hotel de Ville e l'Hotel Matignon. È ancora bella bionda

Le due Berlino e il fascino della regolarità

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE
LORENZO MAUGERI

BERLINO. Tratteggiare in breve la qualità della vita a Berlino: ma quale delle «due Berlino»? Trent'anni del muro sono trascorsi marcando una forte diversità tra le due parti della città. E anche banale ricordare qui le luci che inondano le sere del Kurfürstendamm, con i suoi cento ristoranti e caffè dove si servono le cucine di tutto il mondo, con i suoi opulenti magazzini, per un facile raffronto con la modestia dell'altra Berlino. Questa, tuttavia, mostra con orgoglio, nel vecchio centro storico, alcuni dei ricostruiti monumenti - il Duomo, la sua «isola dei musei», l'Opera, l'Università - tra i più significativi del passato della città. Per buona sorte, alle due parti tagliate dal muro permangono comuni i segni caratteristici della città nell'epoca del suo splendore massimo, gli anni tra le due guerre mondiali, quando Berlino divenne la «Gross-Berlin», la grande Berlino istituita per legge il 27 aprile del 1920 mediante l'incorporazione di altre sette città vicine, 59 comuni rurali, 27 grandi aziende agricole: un gigantesco agglomerato, su una superficie di 883 chilometri quadrati e, con quattro milioni di abitanti, la seconda città d'Europa.

Una metropoli immersa nel verde di boschi, che si stendono vastissimi all'interno della cinta urbana, chiazze di distese d'acqua; attraversata dai corsi della Sprea e dell'Havel, navigabili, con la rete di canali che li collegano all'Oder e all'Elba, per 182 chilometri. Oggi i boschi coprono a Ovest il 16% della superficie, con 35 milioni di alberi; a Est la superficie boschiva è ancora maggiore, il 18%.

Boschi e laghi, con i sessanta parchi, non sono a Berlino un corredo ornamentale, sono veri protagonisti della configurazione metropolitana e territoriale.

A Est vivono oggi un milione e duecentomila persone, a Ovest quasi due milioni, di cui 250mila stranieri, di cento diverse nazionalità. Chi ha percorso le strade di questa città sa quante insegne con nomi italiani, a centinaia, indicano ristoranti, caffè, pizzerie. Molti, venuti qui da emigrati, ci restano. Perché? Qualcuno che era rientrato in Italia, seguendo un po' il richiamo del suo nativo, non ha resistito a lungo alla nostalgia di Berlino. Ora è di nuovo qui.

È il fascino di questa città, difficile a raccontarsi. La vita vi si svolge ordinatamente, come regolata da un computer. Al traffico urbano è imposta una inesorabile regolarità dalla rete interna di autostrade (a Ovest), dalle larghe strade a due sensi, dai rapidi puntuali servizi delle metropolitane («U-Bahn», con otto linee di 108 chilometri a Ovest, due linee per 18 chilometri a Est). Con le ferrovie di superficie («S-Bahn») si possono percorrere 71 chilometri a Ovest e 93 a Est.

Una vita culturale intensissima, nelle due parti della città, non lascia fiato a chi volesse davvero seguirla. Venti teatri a Ovest (uno per la lirica, l'Opera tedesca) e altrettanti a Est (con l'edificio storico dell'Opera di Stato e l'Opera comica), attivi per l'intero anno, salvaguardano in tacita perplessità la tradizione teatrale della città.

A Est, con la costruzione del nuovo «Friedrichstadt-Palast», sulla strada omonima, rivive splendidamente la fama dei varietà berlinesi degli anni Venti.

Nel mese di ottobre le «Settimane di feste berlinesi» a Ovest e le «Giornate berlinesi del teatro e della musica» a Est presentano per tutto il periodo centinaia di spettacoli, con complessi teatrali, orchestre, solisti di ogni continente.

Nella parte Ovest della città, il Festival internazionale di film («Febbraio-marzo»), gli Incontri teatrali (a maggio), il Festival del jazz (a novembre) con le manifestazioni annuali nel grande complesso fieristico (oltre venti, tra cui la «Settimana verde internazionale», la Borsa del turismo, la Mostra biennale della radio-tv) richiamano ospiti da tutto il mondo.

L'Urania, nella parte occidentale della città, nelle sue sale per conferenze, concerti, esposizioni, congressi, serate di lettura di autori e attori, proiezioni di film, offre ogni anno 700 manifestazioni: ci si va, a una conferenza di Willy Brandt o a un dibattito su un film, acquistando un biglietto di 5-6 marchi (4-5mila lire).

È tutto così comodo, rilassante a Berlino, nelle due Berlino. Il borgomastro socialdemocratico, a Ovest, denuncia l'altissimo numero di automobili private - sono 775mila - con il rischio maggiore per l'ambiente: di tanto in tanto turbe di «Chaoten» si scatenano contro le vetrine dei grandi magazzini e delle banche; certe giornate di inverno una nube cupa di smog si blocca immobile sulla città tutta, incurante del muro. Ma per poco. La vita torna presto a svolgersi ordinatamente, come sempre

La città vista con gli occhi dei corrispondenti esteri

Daily Telegraph
Trent'anni di taxi carote e caffè «Hai perso smalto ma non sei malaccio»

LESLIE CHILDE

Non possiamo lamentarci. L'Italia tratta i suoi stranieri meglio, probabilmente, di ogni altra nazione. Naturalmente ha secoli di esperienza nel trattarli. Ma ci sono ancora molte cose che fanno un brutto effetto. Una collega americana, che ha vissuto a Roma per più di vent'anni, è inorridita l'altro giorno quando è entrata in un bar per un cappuccino e le sono state addebitate 1.500 lire. «Questo è troppo», ha esclamato. «È pazzesco, non andrò più al bar a prendere un cappuccino...».

La bionda signora di Cleveland ha ragione. Prezzi come questo sono pazzeschi. E a meno che si faccia qualcosa per fermare questo trend, l'Italia si «prezzerà» da sola al di fuori del mercato turistico internazionale. (Ma cosa si può comparare al piacere di una passeggiata nel centro storico di Roma? Il denaro non può comprarlo).

Il costo della vita è una delle preoccupazioni maggiori che uno straniero deve affrontare a Roma. Gli affitti, per esempio, sono terribilmente alti. Gli appartamenti sono difficili da trovare. L'inefficienza regna nella burocrazia stanca e usata dell'Italia. Molti impiegati di banca ti trattano come se fossi un potenziale bandito (Ma almeno il tuo denaro è al sicuro, al contra-

Dagens Industri
«Autobus pieni, scortesia e notti di paura: ma si può cambiare»

KRISTINA KAPPELLIN

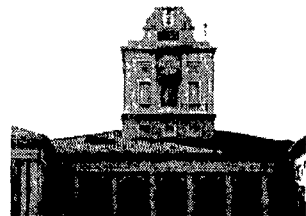
STOCOLMA. Quando l'autobus arriva alla fermata, dopo mezz'ora di attesa, ci sono 500 passeggeri a bordo.

Arrivo in ufficio. Chiamo e trovo finalmente quella persona che ho cercato per un'intervista per una settimana e la linea cade cinque volte in cinque minuti.

Vado alla Posta per pagare le mie bollette. La fila comincia fuori dall'ufficio. Quando tocca a me, l'impiegato mummificato da polvere e tristezza mi dice che ho sbagliato sportello. Una pittoresca trattoria romana mi fa pagare 20.000 lire due spaghetti ed un'insalata mista. La scortesia del cameriere è inclusa.

Ora di shopping. Nel negozio la commessa mi guarda dalla testa ai piedi, in frenetica ricerca di tutti i difetti fisici. Quando ha deciso che sono più brutta di lei, dice come un agente di polizia a un criminale: «Dica».

Tornando in ufficio mi travolge una mac-



Wall Street Journal
«Ahi, che invidia! Ma anche che pena per tanta bellezza lasciata sfiorire»

JOHN PERROTTA

Vengo da Washington, una città fondata nel 1800, meno di due secoli fa. È per questo che quando penso a Roma, ai suoi tremila anni di civiltà, il confronto mi appare schiacciante. Poche esperienze sono così soddisfacenti come quella di vivere in mezzo a tanta storia.

Generalmente la gente considera Washington e gli Stati Uniti come una moderna Roma. Questo perché, attualmente, sono il centro del potere politico ed economico del mondo. Così è molto stimolante vivere in un luogo che fu nell'antichità quello che oggi sono la mia città e la mia nazione. È salutare e favorisce l'apertura mentale. Fa pensare molto di più al senso della vita e al ruolo dell'uomo nell'universo.

Washington, nonostante siano passati due decenni dal movimento per i diritti civili, resta, ancora oggi, sfortunatamente, una città largamente percorsa da divisioni razziali e culturali. Ed ecco perché è rincuorante vivere in una città come Roma che si presenta più culturalmente unita.

Ma la Città Eterna ha altri problemi, problemi causati dalla tecnologia e dall'incontrollato sviluppo urbano. La tecnologia ha condotto ad uno smodato dell'automobile, i cui gas di scarico e vibrazioni stanno portando alla rivi-

na il grande patrimonio culturale della città. I turisti si lamentano sempre delle facciate delle chiese rinascimentali, una volta magnifiche e oggi rese nere dallo smog, del lento sgretolarsi dei monumenti romani e dello stato pietoso di alcuni musei. La città sta distruggendo, con spaventosa indifferenza, la sua più grande base culturale ed anche economica.

Gli abitanti di Washington sono sempre stati invidiosi di questa base culturale e del fatto che molta parte di essa si possa godere all'aperto. La ammirano immensamente. E prova ne sia il fatto che molti edifici governativi sono in stile neoclassico, nonostante il neoclassicismo in architettura fosse tramontato da tempo quando furono costruiti. E Washington ha edifici in stile fiorentino, veneziano, palladiano e altri ancora, così come il palazzo «Pension» fu costruito seguendo lo stile di Palazzo Farnese. Fontane e statue ispirate all'Italia punteggiano tutta la città. E ancora, dignità ed oggetti d'arte che arrivano da Roma o da altre parti d'Italia sono venerati nei nostri musei. Per questo quando i washingtoniani vedono il penoso stato in cui versa la sorgente di quello che loro considerano bello nella capitale americana, rimangono delusi.

L'altro problema è rappresentato dalla crescita incontrollata del tessuto urbano, che ha portato alla nascita di orrendi agglomerati urbani fuori dal centro. I caseggiati sono stati edificati con poca attenzione anche per le minime necessità umane, come marciapiedi, posti auto e parchi pubblici. Le cose da vedere confondono il visitatore abituato, invece, a credere alla reputazione che l'Italia si è fatta all'estero come leader mondiale in fatto di stile e di buon gusto.

Una volta un visitatore disse che Roma offre molto più di ogni altra città nel mondo. Solo che trascuratezza ed abusosità impediscono il giusto apprezzamento di ciò.

Corrispondente da Roma del «Wall Street Journal» Europe