

Maledetto ingorgo/4

L'aspirazione alla mobilità diventa paralisi collettiva

Intervista al prof. Mario Tronti: crisi della città, disagio della civiltà

«Conversione» Fiat al pubblico? La politica deve utilizzarla, non subirla

Muoversi, un paradosso urbano

Muoversi, dalla casa al posto di lavoro; spostarsi, decine di volte ogni giorno; inseguire relazioni e occupazioni; attraversare lo spazio della città, disperdere in questa continua transumanza il tempo, quello che c'è, quello che resta, quello che non basta. Una faccia del disagio urbano, sul quale abbiamo chiesto una riflessione al professor Mario Tronti, ordinario di Filosofia politica all'Università di Siena.

VITTORIO RAGONE

ROMA. Professor Tronti, lei ha avuto modo di scrivere che la storia della città è a un punto di crisi, che la stessa idea di città è ormai in gioco, e che è in dubbio la possibilità di concepire la forma urbana e di organizzare su di essa una comunità di cittadini. Vuol ripercorrere questo concetto isolando un aspetto specifico, quello del diritto alla mobilità, ormai largamente sacrificato nell'organizzazione delle città?

Oggi c'è un nesso molto forte tra problema urbano e problema civile, tra crisi della città e crisi della civiltà. Anche perché è venuta a maturazione un'esito di lunga durata di questa civiltà moderna, che è nata sul corpo della città, e ha curato questo corpo in modo a volte anche efficace, e con grandi risultati: poi pian piano è cominciata un'epoca di decadenza, di degrado, che noi oggi stiamo vivendo fino alle ultime conseguenze. Se vogliamo collocare storicamente il degrado, esso nasce con i grandi processi di industrializzazione. Naturalmente è stato contenuto in luoghi, paesi e nazioni che hanno avuto una forte capacità di intervento, anche governativo. È stato invece più

forte quando ci si è affidati alle famose leggi spontanee del mercato. Se vogliamo parlare più da vicino delle cose nostre, il degrado è più recente, e ha due passaggi (diversi nella qualità ma ambedue significativi) nel fascismo e nell'era democristiana. Noi abbiamo avuto poi un'accelerazione dei processi di degrado dagli anni Sessanta in poi: gli anni di ritorno delle città al centro dello sviluppo neocapitalistico, con i grandi flussi migratori che hanno provocato, insieme al non governo delle città, uno sbandamento che ha portato oggi alla condizione che descriviamo. Il nesso tra crisi della città e disagio della civiltà è vero in un modo molto specifico, non genericamente romantico.

In che senso?

Per esempio: il tema della mobilità delle persone è molto legato alla costruzione di questo tipo di città. Pensiamo solo alla politica della mobilità della forza-lavoro, che è stato un elemento di modernizzazione storica, per lo meno in tutto l'Occidente, e ha avuto anche grandi effetti positivi (rottura delle particolarità locali, delle ristrettezze mentali di persone legate tradizionalmente a un

luogo, e spinte invece a muoversi anche nella ricerca e nell'esercizio del lavoro, e così via). Questo tipo di mobilità oggi si ripresenta, si è ripresentato sempre all'interno della città. In città appunto si è costretti a muoversi per lavorare. Il tema del lavoro e quello della mobilità personale sono molto intrecciati. È proprio su questo che si è inserito - ac-

canto al non governo delle città, amministrativo e politico - un certo tipo di intervento e di iniziativa produttiva direttamente capitalistica. Perché il mezzo della mobilità è diventato l'automobile, in mancanza appunto di una capacità governativa o amministrativa di regolare questo flusso interno della città. Tutto si è abbandonato alla spontaneità del

singolo, e la spontaneità del singolo si è naturalmente riversata sulla proprietà di un mezzo privato.

La motorizzazione forzata, il modello Fiat?

Quando diciamo modello Fiat pensiamo alle grandi autostrade che hanno attraversato e collegato il paese, al legame con una politica dell'intervento pubblico. Però spesso si dimentica che la stessa cosa si è ripresentata dentro le città, ma senza questa capacità, che tutto sommato ha avuto la mobilità extraurbana, di grandi flussi autostradali. Indubbiamente il tipo di città italiana, fortemente strutturata nel tempo, cresciuto nel tempo, quindi

aggregatosi entro passaggi di lungo periodo, ha creato un tipo di problemi. Però non sottovaluterli, anche rispetto ad altri paesi, una ristrettezza mentale di classi dominanti... prima dicevo dei due periodi, quello fascista, l'era democristiana. Ma forse possi mo risalire anche prima, a classi dirigenti prefasciste che a differenza di altri paesi non hanno avuto per tempo la capacità di prevedere un processo che non era sicuramente di breve periodo. Hanno creato così un tipo di problemi, forse anche un muro di problemi al di là del quale ora sembra difficile cercare di andare.

Quali conseguenze ha provocato questa somma di fattori, dal punto di vista della mobilità, dentro e fuori città? Quali tentativi vede intorno,

di andare oltre «il muro dei problemi»?

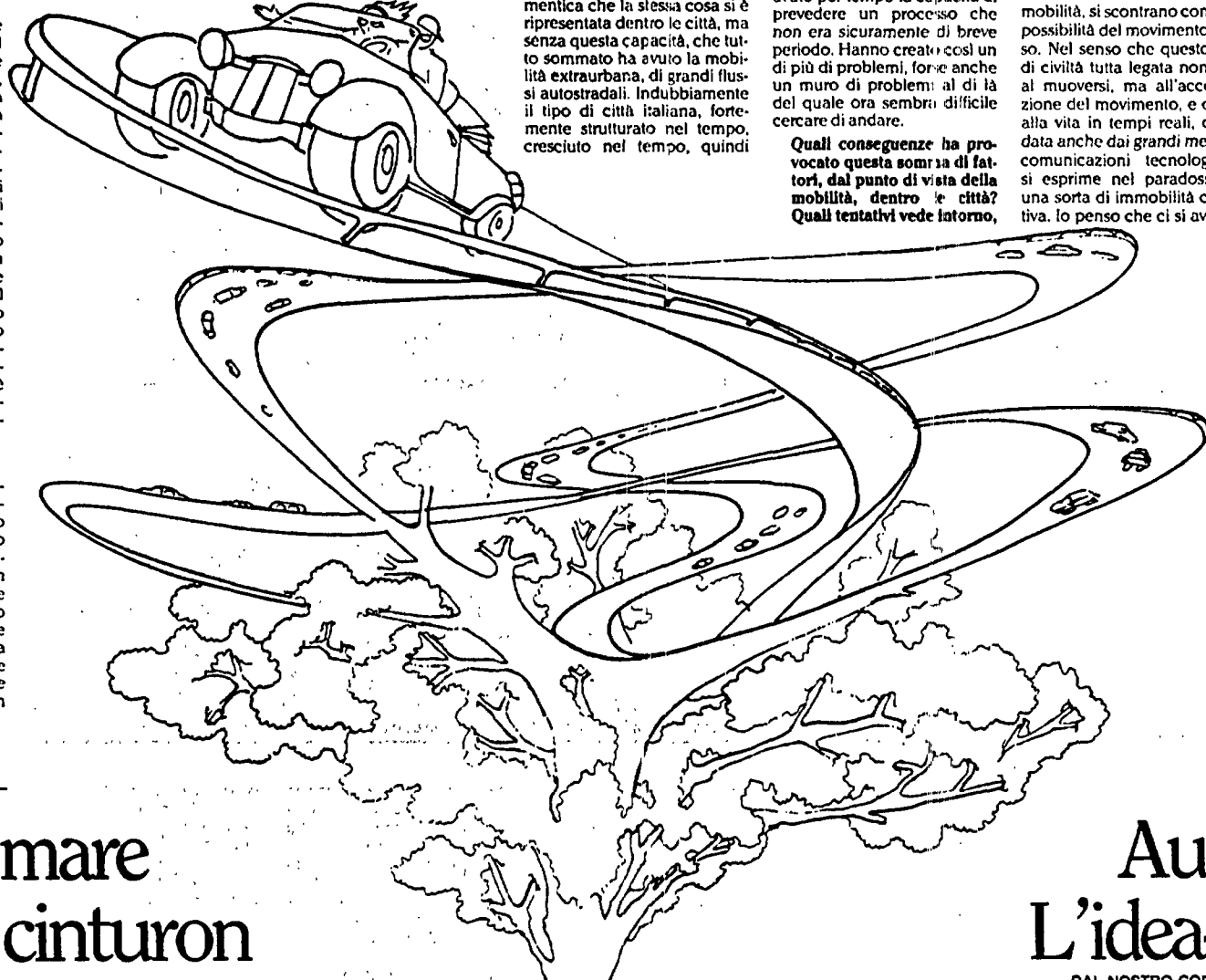
La situazione di fatto è praticamente questa: c'è un grande bisogno di mobilità, anche di mobilità in proprio, della singola persona che abita la città, che però si scontra con la quasi impossibilità di movimento. Un paradosso urbano. Il diritto alla mobilità, e il bisogno della mobilità, la costrizione alla mobilità, si scontrano con l'impossibilità del movimento stesso. Nel senso che questo tipo di civiltà tutta legata non solo al muoversi, ma all'accelerazione del movimento, e ormai alla vita in tempi reali, che è data anche dai grandi mezzi di comunicazioni tecnologiche, si esprime nel paradosso di una sorta di immobilità collettiva. Io penso che ci si avvicini

sempre di più, in questo, ad un punto di catastrofe. Lo chiamerei così, di catastrofe urbana, che noi in qualche modo dovremmo riuscire anche a prevedere, a prevenire. Bisogna scegliere con molta attenzione le esperienze di nuova pianificazione che fanno alcune delle città che sono state anche raccontate sull'Unità. Però in alcune altre, Roma, Napoli, le città più metropolitane, che in Italia non sono «ante, il problema non si sveglia se non attraverso il passaggio per un punto di catastrofe. Dovremmo riuscire ad immaginare una immobilità collettiva, piuttosto che una mobilità personale. Alcune esperienze romane, i famosi «venerdì neri», hanno fatto intravedere che cosa può accadere da un momento all'altro. Quanto alle soluzioni prospettate dalle istituzioni locali, se guardo indietro vedo una certa opacità di esperienze. Va tenuto conto che ho un'ottica molto romana, e quindi qualche volta mi capita di sottovalutare esperienze positive che sono state fatte in alcune città, quelle amministrative da noi. Perciò ho piuttosto un'ottica negativa, vedo poco una capacità di interventi strutturali. Secondo me, comunque, la ricerca della soluzione è problema legato a qualcosa d'altro. Intanto, sicuramente, a una forte capacità di riforma istituzionale del governo della città, che mi pare essenziale. Non va avanti l'idea dell'autorità metropolitana. E invece c'è bisogno di un'autorità metropolitana forte che abbia però dentro la stessa realtà metropolitana una serie di luoghi di autogoverno locale,

locale nel senso di interno alla città, dentro la metropoli stessa.

La Fiat oggi bacchetta i governi, chiede il riequilibrio fra mobilità pubblica e privata, lamenta anch'essa la congestione nelle città. Come leggere questa «conversione»?

È una politica di nuovo aziendale, capitalistica nel senso di quello tipico della Fiat, della grande impresa. Di una grande impresa che oggi non è soltanto una casa automobilistica, ma è un grande complesso finanziario e industriale. È chiaro che la Fiat intravede uno spostamento anche di mercato, di investimenti rispetto al mercato: dinanzi a questo blocco che è tipico della mobilità intraurbana, è chiaro che intravedono anche un grande spostamento strategico verso la ricostruzione del servizio pubblico. È un tipo di politica che in questo senso va ascoltata politicamente, al di là dell'interesse diretto che avrà la grande impresa a costruire su questo una nuova soglia di profitti. Non credo che la mano pubblica sia in grado da sola, attraverso investimenti e politiche di piano, di risolvere il grande tema della mobilità urbana. Ci vuole una capacità politica di direzione dei processi che a volte sia in grado anche di utilizzare l'interesse capitalistico. Siamo a un tema di politica generale, cioè il primato dell'idea strategica della politica che non subisce un'iniziativa (come l'ha subita, invece, in tutta una fase precedente, la costruzione delle autostrade ecc.) ma la utilizza.



BARCELLONA

La città cerca il mare

La aiuteranno i cinturoni

DAL NOSTRO INVIATO

BARCELONA. Barcellona, posta su guapa. Barcellona, fatti belli. Due anni fa il municipio, l'ajuntament della capitale catalana, annunciò che la cosmesi preolimpica si avviava allo sprint. Da allora Barcellona è un grande, vivacissimo cantiere. E le Olimpiadi del '92 una missione collettiva sotto le insegne di Cobi, il cane-mascotte dai sorrisi a smorfia, che incanda magliette, ciondoli, portachiavi e accendini nei chioschi delle Ramblas e fra i vicoli del centro antico, il Barri Gòtic.

Gli uffici della Holsa, dell'Impresa, dell'Aomsa e della Vosa, le società pubbliche alle quali è affidata la gestione delle opere olimpiche, lavorano a regime, sprizzando informatica ed efficienza. Le quattro zone neutralizzate per lo svolgimento dei Giochi - la collina di Montjuïc, l'area della Diagonal, la Vall d'Hebron e il Parc del Mar, la Città olimpica - si spartiscono centinaia di ruspe e gru titaniche, in una corsa contro il tempo che ormai è una frenesia.

Gli impianti sportivi, a cominciare dallo Stadio (firmato Gregotti) e dal Palazzo dello sport (firmato Zevi) di Montjuïc, sono quasi tutti già completi. Altre opere, come la Città olimpica, risentono dell'entità di uno sforzo finanziario (in totale si andrà oltre i 4.000 miliardi di lire) che la mano pubblica e i suoi partner privati faticano a sostenere. Ma la febbre dei Giochi travolge gli ostacoli, l'ottimismo è un comandamento, ed è probabile che per il '92 Barcellona sia guapa come aveva promesso.

Dal palazzo del Comune, a piazza Jaume, proprio di fronte alla Generalitat (il governo autonomo regionale, guidato da Jordi Pujol), il giovane sindaco socialista Pasqual Maragall, per i concittadini Pasqui, vede rosa: «I giochi olimpici sono stati un po' pretesto per rendere veri i sogni che la storia di Barcellona aveva ritardato a lungo». E quali sono questi sogni, signor alcalde? «Fondamentalmente sono tre: l'apertura al mare, il raccordo anulare e le strutture culturali».

I primi due sogni, messi insieme, formano l'intervento più colossale

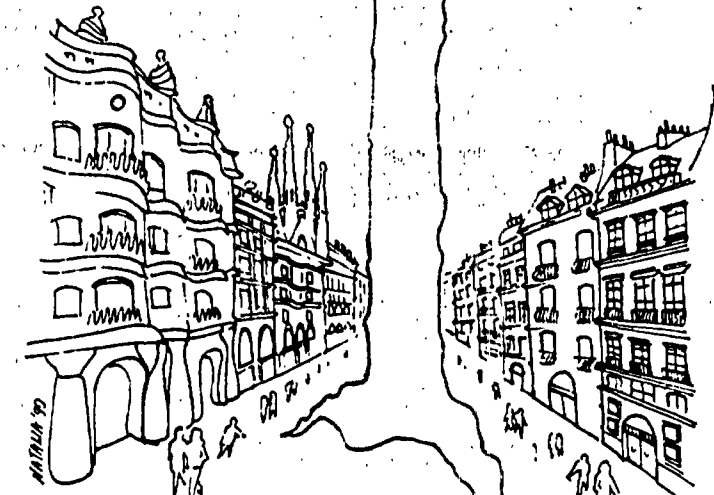
che sia stato intrapreso da quando, nel 1859, l'urbanista lldelfons Cerdá, una delle glorie catalane, tracciò nel piano regolatore di Barcellona il quartiere dell'Espansione, l'Exaímple, una trama di grandi arterie incrociate ad angolo retto, e i palazzi ortogonali con corti interne e decorazioni floreali. Altre riqualificazioni urbane datano agli anni delle due Esposizioni universali, che Barcellona ospitò nel 1888 e nel 1929, e furono marcate dalle architetture moderniste di Antoni Gaudí.

L'apertura al mare e il raccordo anulare trasformeranno in modo radicale il sistema della mobilità barcelonense. Da qualche anno, il traffico comincia a preoccupare tecnici e politici. La città ospita un milione e 700mila abitanti, e 850mila auto private, in soli 97 km quadrati; l'area metropolitana si estende per circa 476 Km quadrati, con 27 Comuni e più di tre milioni di persone.

La rete del metrò, quattro linee per un totale di 69 chilometri, e il servizio municipale di bus, ramificato su 76 linee urbane e 16 intermunicipali, cominciano a perdere colpi davanti alla invasione del trasporto privato. Il mitico servizio di taxi - undicimila nell'intera area, l'attesa non è mai superiore ai tre minuti - se fa da buon supporto per chi rinuncia all'auto propria, contribuisce però ad affollare le strade e alimenta l'inquinamento sonoro, che per l'80% è dovuto proprio al traffico urbano. La velocità media in centro è di 15 Km orari per i veicoli privati, di 11 per i bus. Non è ancora la congestione metropolitana, ma è quanto basta per voler correre ai ripari.

«Il problema principale di Barcellona - dicono gli ingegneri Manuel Villalante e Julio Garcia, responsabili tecnici dell'assessorato al traffico - è che il centro della città è un passaggio quasi obbligato per chi vuole andare da un lato all'altro della Catalogna, e che quasi il 20% del traffico è di transito. Dentro la città, le vie dell'Exaímple e le grandi avinguda del centro sono una vera e propria spugna, che attira e assorbe le automobili. Ecco perché Barcellona ha biso-

Disegno di Natalia Lombardo



gno del cinturoni, le tangenziali i cui progetti aspettano da 20 anni, e che devono alle Olimpiadi la resurrezione: a loro saranno affidati il traffico non cittadino e la regolamentazione degli spostamenti verso le diverse zone del centro. I cinturoni saranno due: quello del mare connette la collina di Montjuïc, ad est, con la costa occidentale, passando per il Villaggio olimpico. Quello della montagna è una trasversale che passa ai piedi della collina del Tibidabo, da cui la città è chiusa verso l'interno. Un terzo cinturoni racconterà i primi due, e sarà un semicerchio più prossimo al centro.

Una volta completati i lavori (il settanta per cento dei cantieri è già molto avanti - Barcellona avrà un raccordo anulare, pronto a raccogliere 900mila automobili al giorno e l'invasione olimpica, i cinturoni saranno corredati da un sistema intelligente che fornirà agli automobilisti una molteplicità di consigli: la segnaletica elettronica chiuderà le uscite verso le zone urbane troppo affollate e dirà al guidatore dove i parcheggi sono pieni e dove c'è ancora posto.

A complemento del raccordo, procede l'operazione Villa olimpica, quella che dovrebbe restituire a

Barcelona lo sbocco a mare. La tensione verso la costa - dice lo scrittore Manuel Vazquez Montalban - «per i barcelonensi è una vera e propria aspirazione poetica». A parte il vecchio porto, tutto il litorale urbano, quattro chilometri, è tradizionalmente interdetto alla città. Una linea ferroviaria, la più antica di Spagna, dal 1848 correva lungo il mare, e costituiva una prima barriera. La vecchia zona industriale, e il quartiere di Poble Nou, chiudevano ogni residuo spiraglio. Il litorale, lasciato a se stesso, è stato per secoli il serbatoio di sversamento delle acque nere.

La Villa Olimpica - duemila appartamenti per 15mila atleti, parchi e giardini - è in costruzione sulla costa. La linea ferroviaria è stata in parte demolita, in parte ora corre sotterranea. È stato abbattuto il vecchio quartiere industriale e una parte di Poble Nou. La spiaggia rinasce, grazie ai depuratori e al riciclaggio dei materiali di risulta delle opere olimpiche. Il cinturoni del mare, che per un buon tratto è sotterraneo, collegherà il villaggio (e il mare) al resto della città, attraverso quattro strade parallele. Le case costruite per gli atleti saranno in vendita dal prossimo 15 maggio i proprietari ne prenderanno pos-

sesso solo nel 1993.

Aspirazione al litorale, o privatizzazione? Montalban è assai critico: «La Città olimpica è il primo atto di una speculazione più forte che si svilupperà senza regole sul tessuto urbanistico. Gli abitanti del Poble nou, e dei quartieri intorno, verranno cacciati via. Per l'incapacità del potere democratico di far fronte a tutte le iniziative olimpiche, ora l'ajuntament è prigioniero dell'iniziativa privata».

Eulalia Vintrol, uno dei tre vicealcaldesi cittadini, eletta nelle liste di iniziativa per la Catalogna, della quale fanno parte i comunisti, che sono nella giunta comunale, è meno pessimista: «Sulle opere, l'accordo è generale. Ci si può dividere, e ci si divide, sul merito». Per esempio, un argomento di conflitto è la destinazione del vecchio porto. Lì, a poche centinaia di metri dalla Villa olimpica, i socialisti intendono far nascere un centro commerciale, con uffici e attività da vendere per finanziare le opere in corso. I comunisti, invece, e buona parte dei barcelonensi, chiedono che il vecchio porto sopravviva come parco urbano, uno spazio libero per la città che vuole ritrovare il mare.

V.R.

PARIGI

Autostrade sottoterra

L'idea-groviera di Chirac

DAL NOSTRO CORISPONDENTE

GIANNI MARSILLI

PARIGI. Sia chiaro: il parigino parla già di «ingorgo» dopo tre o quattro minuti di sosta forzata e da fuori di fatto se ci mette più di venti minuti per spostarsi in macchina dall'Opera all'Arco di Trionfo o viceversa. Non ammette di aspettare un taxi per più di dieci minuti, e sgrana gli occhi scandalizzato se un'automobile privata ostruisce una corsia preferenziale. Metrò e autobus, al 90%, garantiscono sufficiente puntualità e non comportano l'assillo del parcheggio. Accade ogni tanto - ma sono occasioni storiche, di cui poi si parla per anni - che la città si paralizzi per lo sciopero dei mezzi pubblici. Fu così nell'inverno dell'88, quando milioni di abitanti della banlieue furono costretti a prendere la macchina o far ricorso ai camion militari. Per qualche giorno sembrò che in fondo una buona maggioranza degli utenti comprendeva le rivendicazioni dei lavoratori.

Eppure, da qualche anno, un malessere generale percorre Parigi, come se ci si stesse avvicinando ad un punto limite di sopportabilità. In effetti gli ingorghi sono aumentati del 400% in dieci anni, la circolazione nell'ambito urbano cresce inesorabilmente del 2-3% l'anno. È stato calcolato che il tempo perso in macchina ammonta a circa 250 milioni di ore, pari ad un mancato guadagno dell'apparato produttivo che sfiora i 15 miliardi di lire. E soprattutto, per il milione e passa di automobilisti che ogni giorno percorrono le strade parigine ci sono a disposizione non più di 700mila parcheggi, dei quali 240mila sulla pubblica via, in buona parte a pagamento.

Jacques Chirac, sindaco della capitale da 13 anni, ha lasciato dormire il problema un po' troppo a lungo: non lo dicono soltanto le opposizioni, ma anche la prefettura e la stampa «amica». Poi, poco più di un anno fa, ha battuto l'idea faraonica di trasformare il sottosuolo parigino in un groviera di autostrade, nell'intento di alleggerire il traffico in superficie. Ai suoi occhi il progetto ha il vantaggio di non modificare il paesaggio urbano, e sarebbe inoltre interamente finanziato da capitali privati. Il con-

tributo, insomma, non cavrebbe un soldo di tasca sua, salvo pagare in seguito l'attraversamento sotterraneo della capitale. L'idea è ancora in embrione: numerosi sono le voci contrarie, innanzitutto quelle che imputano a Chirac di curarsi soltanto della sua giurisdizione, della Parigi «dentro le mura» della quale è sindaco. Il preletto, ad esempio, gli obietta l'insufficienza in tema di sicurezza e rapidità di successo e il rischio di strozzamenti supplementari dovuti al sistema di pagamento. Non solo, ma oppone all'intervento delle imprese private la necessità di una concertazione con il piano regionale dei trasporti nel sistema urbano de l'Île de France». I socialisti, per bocca di Georges Sarre, che è presidente del gruppo in municipio e anche sottosegretario ai Trasporti, non vedono altra soluzione che «un'altra politica urbana» in prospettiva e una scelta chiara e netta per il trasporto pubblico nell'immediato. L'astor - questo il nome del megaprogetto di Chirac - non è la soluzione. Anche perché taglierebbe la città in senso radiale, laddove bisogna invece approfittare degli anelli concentrici che già circondano Parigi, a cominciare dalla circosvalazione e dai boulevard «dei marescialli». Dentro gli anelli, l'automobile diventerebbe un mezzo di complemento, e non il mezzo principale, se si incrementassero le strade ferrate che portano dalla banlieue in città e se si attuasse una «strategia di riconquista del centro di Parigi attraverso trasporti pubblici, taxi, biciclette e pedoni». Georges Sarre aggiunge una chicca di proposta: perché non ricorrere ai vecchi tram? Sono particolarmente adatti per legare i comuni che circondano Parigi tra di loro e con la periferia della città, sono «più liti» e godono del naturale rispetto dell'automobilista, più dell'autobus. Oltretutto, fanno tanto «belle époque», il che non guasterebbe nella Parigi un po' monumentale delle «grandi opere» e in quella periferia anonima in cui vivono una decina di milioni di persone.

Maggior consenso ha trovato Chirac allorché, lo scorso ottobre, ha presentato il suo piano d'urgenza per la capitale. Trasformare in

vie di scorrimento veloce, con assoluto divieto di sosta, 300 dei 1400 chilometri delle strade parigine, moltiplicazione delle corsie di preferenza; multe a tutto spiano; l'obbligo per i costruttori edili di prevedere un numero di posti macchina superiore a quello degli abitanti del nuovo immobile; incentivi ai tassisti per aumentare il numero. E per quanto riguarda i nuovi raccordi sotterranei, una forte concertazione con lo Stato, la Regione e i dipartimenti periferici interessati. Rispetto al lancio iniziale dell'idea, una piccola marcia indietro o quantomeno una pausa di riflessione. Vi è obbligato anche perché la Francia ferroviaria sta cambiando volto: tra pochi anni i treni superveloci saranno una fitta rete, e si potrà lavorare a Parigi abitando a 250 chilometri, distanza che sarà coperta in un'ora di viaggio comodissimo.

Oggi a Parigi gli uffici e i posti di lavoro si concentrano al centro e nella parte occidentale, gli alloggi si estendono sempre più verso l'est. Ne deriva quell'esplosione di spostamenti quotidiani sempre più difficilmente sopportabili dalla città. Il 70% del traffico che passa per il centro è «di transito». Il piano d'urgenza di Jacques Chirac è calcolato su un decennio, periodo che molti giudicano troppo lungo. Non va scordata neanche la filosofia politica del sindaco, dominatore incontrastato in tutti e 20 gli arrondissement della capitale: va libera al privato, ovunque e in tutti i campi. Del privato, negli anni 80, l'automobile è diventata il simbolo sempre più costoso e potente. È l'accusa che gli muovono i socialisti: di coltivare, anche per i problemi di traffico, una Parigi a due velocità, quella dei ricchi e quella dei poveri. L'obiezione è saltata fuori quando Chirac ha deciso di incrementare i posteggi a pagamento. Giusto, ma 300mila lire al mese per posteggiare non hanno la stessa incidenza su un salario di un milione e mezzo e su uno di cinque milioni. Un po' come per gli alloggi: dentro le mura li comprano ormai soltanto i milionari. L'elettorato di Chirac, del resto, al metrò preferisce la Bmw.

(Fine. Le puntate precedenti sono state pubblicate il 29 e 30 aprile e il primo maggio).