

Microclimi

Polli,
ciclisti
e titoli dopati

Enzo Costa

"Sagra del pollo alla cacciatore", recitava uno striscione inalberato in un paesino dell'ovadese che ho attraversato giorni fa viaggiando da Genova verso il Monferrato. Non so se l'appetitosa manifestazione sia stata effettivamente tenuta, o se per cause di diossina maggiore sia stata rimpiazzata con la "Festa della zuccina alla salvia". Certo è che quella scritta celebrativa - letta col senno belga del po' faceva un po' lo stesso effetto dei "Viva Pantani" che decorano tuttora le strade della penisola: tristi vestigia grafiche di un'era innocente sepolta dalle ultime di cronaca. Banale ma anche naturale il parallelismo tra i polli alla diossina e i ciclisti all'Epo: al di là delle differenze, fenomeni derivati dall'ossessione iperliberista di massimizzare i successi (economici e/o sportivi) a tutti i costi (sanitari e morali).

In attesa dell'inevitabile maxi-inchiesta di Guariniello (che interrogherà simultaneamente tacchini fiamminghi e grimpeur romagnoli, sprinter toscani e galletti valloni), resta da augurarsi che gli attuali allarmi mediatici siano eccessivi. Piuttosto che i polli e i ciclisti, meglio le notizie dopate.

Metropolis



DOPO LA CITTÀ VERTICALE DEI GRATTACIELI, LA CITTÀ INFORMALE DELL'INNOVAZIONE TECNOLOGICA ATTRAVERSO I CAVI DELLA COMUNICAZIONE. INTANTO A BOLOGNA SI SPERIMENTANO I VIGILI ELETTRONICI E ALTRE CITTÀ, DA COMO A ROMA, SEGUIRANNO L'ESEMPIO

Non più vigili in carne ed ossa, ma al loro posto occhi elettronici in grado di sorvegliare gli ingressi delle città, le zone a traffico limitato, e identificare implacabilmente secondo per secondo tutti gli eventuali «clandestini» e trasgressori, senza sviste o arbitrii troppo umani. L'introduzione del vigile elettronico è notizia di questa settimana: si parte prima a Bologna, poi a Firenze, poi a Como e poi via via a Cagliari, Perugia, laddove insomma ci siano zone off limits da proteggere dagli invasori a quattro ruote. Intanto Roma sta predispone un'autentica pattuglia di cybervigili per proteggere l'urbe dall'invasione dei pellegrini del Giubileo. I vantaggi? Risparmio evidente di personale: un vigile elettronico fa il lavoro di dieci vigili umani e non si stanca mai. E poi certezza del diritto, il robot emette automaticamente la contravvenzione che via bit finisce al centro di smistamento e da lì direttamente a casa vostra.

È l'innovazione applicata alla gestione della mobilità nella città, seppure a livelli ancora rudimentali. Un passettino nella direzione di un futuro prossimo che in teoria dovrebbe trasformare anche molto radicalmente l'aspetto dell'ambiente urbano. Anche se la sfida vera, radicale per risolvere il problema della mobilità nelle nostre metropoli congestionate non è tanto perseguire e reprimere, ma è evitare che la gente si sposti inutilmente per fare cose che grazie alle nuove tecnologie si potrebbero fare comodamente da casa propria.

A Bologna da anni, con il progetto Iperbole, il Comune si sta muovendo in questa direzione di estensione dei servizi on line, sul-

la base di un concetto più avanzato di cittadinanza e di democrazia telematica. Lo scopo di «Bologna digitale» è di offrire servizi «per restituire tempo ai cittadini - come si legge nel documento programmatico - Cioè è possibile eliminando diversi passaggi agli sportelli del Comune, superando la necessità di recarsi personalmente a pagare presso sportelli bancari e postali». Invece della strada, del marciapiede, del tram, dell'automobile, i nuovi canali del traffico della città del futuro, che orientano la strategia di Bologna digitale sono il telefono, Internet tramite la rete civica (mediante il PC o i set-top box, marchingini collegati al telefono e al monitor televisivo che già consentono ad alcune centinaia di bolognesi la ricezione di Internet via TV) e presso i professionisti, sportelli self service, uffici multi-servizio con operatori, che si affiancheranno ai tradizionali sportelli monoservizio, agli sportelli bancari e postali e alla consegna a domicilio. Già ora i bolognesi possono pagare da casa le rette dell'asilo nido, le multe, fare visite Imps, pagare l'Ici. A breve saranno dotati di una citycard dotata di microchip che permetterà loro di accedere ad un'ampia gamma di servizi in rete, sia pubblici che privati utilizzando anche la firma digitale.

Ma quella di Bologna, dove ben il 25-30 per cento della popolazione utilizza Internet, come rivendica orgogliosamente l'assessore alla partita Domenico Pellicani, è un po' un'eccezione, in un panorama italiano, dominato da una certa «sclerosi» amministrativa. L'espressione è di Corrado Beguinot, direttore del dipartimento di Pianificazione e scienza

Le cento città



Innovazione

Vigili intelligenti e piazze telematiche: i Comuni si attrezzano ma i ritardi sono ancora molti
Le previsioni dell'urbanista Corrado Beguinot

Telelavoro nella cybercittà
ma per divertirmi vado a spasso

PAOLA RIZZI

Panorama di New York. Festa in costume nel 1931 degli architetti «rivestiti» dai disegni dei loro stessi grattacieli

del territorio dell'Università «Federico II» di Napoli, dove insegna Urbanistica, membro del Cnr. Soprattutto fondatore e coordinatore del gruppo «Innovazione tecnologica e trasformazioni territoriali per la città del XXI secolo». Un gruppo che si propone di integrare la «città di pietra», la «città dei luoghi», con la «città dei flussi» di comunicazione, una città fatta di «teleporti» e «piazze telematiche», che coincide con la città del lavoro, dello studio, dei servizi, mentre la città concreta resta la città della memoria storica, della bellezza, del tempo libero. Sembra un'utopia, ma invece si tratta di un problema scientifico e politico di pianificazione urbana.

Dal suo osservatorio Beguinot calcola gli sprechi che gli investimenti in una certa direzione della tecnologia piuttosto che in un'altra portano al sistema città: «Facciamo qualche esempio: nel corso dei decenni la velocità media di una macchina nel territorio urbano è diminuita radicalmente, ora ci troviamo su una media di dieci chilometri orari. Questo vuol di-

re che un'automobile mediamente è molto più lenta di una carrozza a cavalli. Evidentemente l'uso dell'automobile nella città è uno spreco, eppure le case automobilistiche continuano ad investire sulla potenza delle automobili, anche le piccole utilitarie da città, che comunque non potranno mai superare, mediamente, i dieci chilometri all'ora. Un altro esempio, la tratta aerea tra Roma e Milano è messa a dura prova dal treno, che ormai è realmente competitivo visti problemi di accessibilità di Malpensa e Fiumicino. Il denaro investito nel progresso tecnologico di un jumbo è annullato dall'inaccessibilità dell'aeroporto. La ricchezza viene ancora e sempre indirizzata in direzioni sbagliate, mentre le città soffocano e si esauriscono».

La risposta è quindi la città cablata, dove le informazioni corrono sulle fibre ottiche invece che sulla strada?

«Il cablaggio è una parola molto usata, ma che può avere anche poco significato: molte città italiane sono impegnate a sventrare le strade e a buttar giù cavi, un'atti-

vità in cui la Telecom si è data molto da fare. Però se non si decide cosa deve correre su quei cavi, se non si ha un'idea, non si fa molta strada. L'automazione, la robotizzazione, deve essere governata. La città del futuro, la città cablata, non è la città dei tubi, ma la città della storia e della cultura urbana».

Città cablata, città della storia, sembrerebbero due elementi in contraddizione.

«Una delle cause della crisi della città è dovuta alla maniera caotica in cui si sviluppano i servizi e le funzioni. Ancora oggi noi dobbiamo prendere il nostro corpo e spostarlo là dove vengono erogate le funzioni. È evidente che non sarà possibile andare avanti così. È evidente che non è più possibile fare il passaporto nello stesso modo in cui lo si faceva a Napoli o a Milano quando ad avere bisogno del passaporto erano al massimo cinquanta persone. Ma anche oggi il sistema è lo stesso: si va una prima volta per sapere quali sono i documenti, poi si torna con i documenti, poi ne manca qualcuno e bisogna tornare di nuovo, poi bisogna tornare a ritirarlo. Questo modo di gestire ed erogare funzioni ha determinato la complessità della città che ha prodotto congestione, inquinamento, degrado e insicurezza. Il dato comune ormai a tutte le città è l'elevato grado di insicurezza di fronte ad eventi eccezionali per la fragilità e la complessità del sistema».

Ma a che punto siamo in Italia nel governo di questi processi?

«Modesto. In parte qualcosa si sta muovendo, ma è un problema soprattutto culturale. Ed è proprio su questo fronte che noi a Napoli ci stiamo muovendo, anche con alcuni progetti sperimentali finanziati dalla Ue, che riguarderanno in particolare Cosenza e Trieste. Per esempio a Cosenza il riuso innovativo del patrimonio storico».

Punti di riferimento significativi all'estero?

«All'estero ci sono segnali. A Stoccolma per esempio c'è un ospedale meraviglioso, in cui il

INFO

Torino e Siena tra bit e card

Tra le città che impegnano sul futuro telematico segnaliamo Torino e Siena. A Torino nel 1996 è stato varato il progetto Torino 2000 da una



collaborazione tra il Comune e Telecom Italia che prevede tra l'altro sperimentazioni di servizi innovativi come la teledidattica per i bambini ricoverati. Al via anche Torino facile, una citycard modello bancomat che permetterà ai cittadini di ottenere servizi e documenti da un semplice sportello elettronico. Anche a Siena dal '96 si lavora alla città interattiva, ma non è utilizzabile dal televisore.

anche un po' di tristezza: una metropoli fatta di cittadini che lavorano, che fanno la spesa da casa, che votano da casa, che consultano il medico in videoconferenza. Insomma una città di reclusi ed esocializzati.

«Questa è la più grande mistificazione: la città futura semplicemente permette di sostituire alla mobilità coatta la mobilità della libertà. Il cittadino non sarà più obbligato ad uscire per andare a pagare le tasse o per consultare un libro in biblioteca, ma uscirà per trovarsi con gli amici, per andare a fare footing, per godere delle bellezze dei monumenti, dei percorsi. Le faccio un altro esempio concreto: nella biblioteca nazionale di Roma, per la complessità delle modalità di accesso il coefficiente di uso da parte degli studenti sta diminuendo radicalmente. Ma con la possibilità di consultazione da casa, il consumo è destinato ad aumentare, liberando tempo che può essere poi utilizzato dallo studente per andare a spasso con la fidanzata».

STORIE

Un voto al cimitero

OSCAR DE BIASI

Come rispondere a Pannella che minaccia dieci, venti, trentareferendum? Citando l'esempio di un unico referendum, però davvero decisivo, un sì o un no definitivo, senza appello, un referendum che decide per il corpo e per l'anima, per il presente e il futuro di ciascun votante. Due comuni liguri del Levante, Sorì e Pieve, rispettivamente 4.500 e 2.700 abitanti, hanno stabilito di ricorrere al referendum per sapere a chi appartenga il cimitero, un cimitero a picco sul mare che è di Sorì ma che per una vecchia divisione dei confini insiste sul territorio comunale di Pieve. L'ambigua localizzazione ha provocato non tanto contrasti quanto complicazioni burocratiche: difficile capire ad esempio a chi tocchi il compito della manutenzione. È vero che finora ogni problema è stato risolto in buona armonia, con pieno rispetto di tutti gli interessati, ma alla fine i due comuni hanno deciso che era tempo di sciogliere il nodo, ricorrendo allo strumento più democratico: il referendum. Così gli elettori di Sorì e di Pieve domani andranno alle urne non solo per le europee ma anche per il «loro» cimitero. Date le proporzioni degli elettori, sarebbe facile prevedere il successo di quelli di Sorì. Capitatesse il contrario, si potrebbe pensare che qualcuno a Sorì consideri il no (e quindi l'extracomunalità del cimitero) una viasacramentale all'immortalità.

