



IL FLÂNEUR

di Oreste Pivetta

Ho scoperto grazie all'Ufficio europeo dell'ambiente quanto già ben sapevo e che cioè Roma e Milano stanno agli ultimi posti, ultima e penultima, nella classifica tra diciassette città, ritenute tra le più importanti a occidente del Vecchio continente (l'est non è considerato), nella classifica che premia le pubbliche amministrazioni che abbiano più a cuore la qualità dell'aria, la vivibilità dell'ambiente urbano, la mobilità... (per chi vuole approfondire il link è: <http://sootfreecities.eu/>). Che dire: sapevo e sapevo tutto, non solo perché ce lo raccontano i giornali (poco), non solo perché di tanto in tanto ci avvisano di domeniche senz'auto e l'informazione televisiva locale ci illumina della visione leggiadra di padri sui pattini a rotelle, bambini in bicicletta, signore a cavallo, famiglie in carrozza come ai vecchi tempi. Sapevo e sapevo tutto perché ogni giorno della nostra vita, e ogni giorno peggio, ci siamo misurati con il respiro pesante, con la raucedine, con le auto sui marciapiedi, con l'autobus a passo d'uomo... Inferno quotidiano, cui si sopravvive, chi con rassegnata pazienza chi con italianissima furbizia, cercando di cavarsela alla meno peggio, infischiosene delle regole e pure del disagio del nostro prossimo. Scusate il moralismo, ma non so trattenermi... La bocciatura europea risale alla fine del 2011. A Roma, nel frattempo, non è successo nulla. A Milano è cominciata l'Area C. Le proteste, non considerando quelle d'ufficio dell'opposizione, sono state dei residenti (mi pare siano stati accontentati con tariffe agevolate) e naturalmente dei commercianti, peraltro presto compensati grazie alle visite della Guardia di Finanza che hanno miracolosamente promosso fino al raddoppio vendite e incassi. Dopo due mesi, mi azzardo a pensare che l'esperimento sia stato in qualche modo apprezzato dai più. Ho avvertito soddisfazione nelle espressioni di tante persone che riconoscevano come il traffico fosse calato (e il traffico è la prima ragione di inqui-

namento urbano) e ho cominciato a pensare a Berlino (naturalmente capoclassifica tra i virtuosi), Copenhagen, Stoccolma, Vienna, Parigi, Londra, Madrid, meno lontane, anche se probabilmente inavvicinabili, dal momento che lì, in quelle capitali, le politiche del trasporto pubblico si sono fatte sentire, massicciamente, ormai più di un secolo fa. A Berlino la metropolitana, una decina di linee, integrata con le ferrovie, ebbe la sua origine all'inizio del Novecento. A Berlino il 16% dei suoi abitanti si muove in bicicletta, il 29% a piedi, il 27% con i mezzi pubblici. A Berlino ci sono trenta macchine ogni cento abitanti (a Milano e a Roma siamo al doppio). Vorrei aggiungere che a Berlino fa freddo, nevicata, piove, che Berlino si estende per quasi novecento chilometri quadrati (a Milano siamo a 182). Altra storia, soprattutto altra cultura. Speriamo che l'esperienza degli altri serva a qualcosa, a recuperare qualche ritardo. Da noi, purtroppo, non è questione di persuasione, ma di divieti: vietare la sosta, vietare la circolazione, vietare i marciapiedi alle auto, vietare la costruzione dei cosiddetti parcheggi a rotazione (che richiamano solo traffico, rimanendo peraltro semivuoti), multare... Mi accorgo d'aver in testa una città un po' "di polizia", con i "gendarmi" a ogni angolo di strada. In qualche modo bisogna cominciare e la "trasgressione", coniugata in varie voci, furbizia, opportunismo, arte di arrangiarsi, accomodamento, è dato antropologico dell'uomo italico (che avrà le sue buone ragioni storiche, ma non si può partire ogni volta dalla caduta dell'Impero romano o dal Concilio di Trento). "Trasgressione" è stata anche "ribellione" politica, ma ormai tanto tempo fa. Vorrei aggiungere che osservare a Milano strade meno intasate, percependo qualche tratto di silenzio, mi sembra conquista di civiltà. E allora? Per quanto mi riguarda, bisognerebbe fare di più, osare di più, soprattutto con la crisi di fronte e la benzina alle stelle. Crisi vuol dire cambiamento e forse sarebbe l'ora di cambiare. Una città che è molto cambiata nell'ultimo ventennio è Barcellona.

L'indagine europea l'ha trascurata, pur essendo la capitale catalana una metropoli di un milione e mezzo di abitanti in un'area regionale di quattro milioni, pur essendo Barcellona (si può dire dalle Olimpiadi del 1992) un po' mito un po' termine di confronto universalmente riconosciuti. Per colmare la lacuna, vi segnalo allora un libro pubblicato da **Voland**, scritto da un giornalista spagnolo, Guillem Martínez, *Guida alla Barcellona ribelle*, guida attraverso la storia di una città, città affascinante non solo per il richiamo di nomi come quelli di Mirò, di Picasso, di Gaudí, di Salvador Dalí, di Ildefonso Cerda, per le descrizioni che ne diedero scrittori come Hemingway, Dos Passos, Paul Morand, Vázquez Montalbán, non solo per la fama universale del Barcellona di Pep Guardiola e di Lionel Messi, ma soprattutto per il segno di una cultura politica che l'animò nel corso dei secoli e che ancora l'anima, istituzionalmente nella sua rivendicazione di autonomia dai governi centrali, dai re cattolici o dal dittatore Franco, ma anche in modo spontaneo, originale, imprevedibile come stanno a dimostrare migliaia di indignados in piazza per denunciare una condizione di malessere. Barcellona ribelle, dunque, e la ribellione ispira le pagine di questo libro, che mi piace appunto perché è storia che si fa camminando tra i luoghi della storia, nel corpo materiale di una città, ed è racconto che si sviluppa di passo in passo, racconto che mi riporta alla memoria altri libri a proposito di un'altra grande città, New York, descritta da John Dos Passos nel memorabile *Manhattan Transfer*, o da Jerome Charyn, meno noto autore americano di origine polacca, in *Metropolis*. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Guillem Martínez
Guida alla Barcellona ribelle
Voland,
pp. 448, € 16.50