zare il cuore » alla gente; ma la gente non ne parla perché si sa riprovata. I giovani poi (come sempre) dalla realtà del cinismo borghese hanno assunto le *parole* del cinismo, le recitano e fingono di credere che l'amore sia una invenzione cristiano-umanistica, una trappola ideologica; onde, a chi ci casca, ben gli stia. Eppure il delicato fossile che uno, giorni fa, è venuto a porgermi, la situazione psicologica dell'amore non ricambiato, testimonia oggi di qualcosa di essenziale: « Nell'assurdità del rifiuto » (trent'anni fa scriveva Adorno) l'innamorato respinto « comincia a rendersi conto della non verità di ogni realizzazione puramente individuale ». D'altronde, « chi ama *in più si mette* » (in una società fondata sul rapporto di scambio) « dalla parte del torto » e « degenererà in crudeltà possessiva o fantasia autodistruttiva ».

Chi, per il non-riamato, parla solo di narcisismo vuole invero fargli accettare la legge della realtà ossia la realtà della legge fondata sul valore di scambio. Invece chi ama non solo vuol essere riamato ma, anche se non lo sa, vuol essere amato sempre e da tutti e dunque amare tutti e sempre. D'altronde, anche l'amore ricambiato e felice, se si accompagna alla secessione dal mondo, alla cosiddetta solitudine in due, se non osa rischiare il proprio piacere di fronte alla nemica « realtà » e al suo «principio », si condanna al deperimento. Abbiamo tutti sorriso, anni fa, degli amori che nascevano nelle occasioni « contestatarie »; ma avevamo torto. Il rapporto amoroso, che chiede il riconoscimento del sé più oscuro, e lo offre, tendeva a misurarsi immediatamente sulla propria socializzazione; anche se quella — per la sete di sacrificio e autonegazione che tormentava quei giovani — finì col configurarsi, paradossalmente, come una fuga dall'amore e dalla stessa identificazione di sé. (La dialettica è come il sole, se la guardi direttamente ti acceca ma se aspetti che passi viene notte). Credevano di poter passare alla padronanza totale di sé prevista nel Comunismo. Non sapevano stico: essa si fonda sull'assunzione che l'impero (quale società complessiva composta di numerose e varie sottosocietà, metropolitane e non) sia attraversato da una spaccatura irrecuperabile lungo un fronte in movimento. Questa interpretazione è opposta all'altra, che esclude il carattere dicotomico della società complessiva (e, conseguentemente, delle sottosocietà) e per la quale l'ineguaglianza si riduce ad una serie di differenze scalari regolabili... a queste due interpretazioni corrisponde in generale e dovunque la scelta di due linee politiche... ». Per quanto è del nostro paese, « liberare il problema della gestione interna della società dall'equivoca tematica del rapporto fra partiti, ricondurlo al rapporto fra classi lavoratrici e capitalismo e collocarlo nella dimensione internazionale serve a chiarire senza equivoci dove si pone la discriminante fra opposte linee politiche... ».

Ma si vada a leggere, sul numero nuovo (58-59) dei vecchi « Quaderni piacentini » quanto precede e accompagna questa citazione. E' scritto da E. Masi. « *Il grado di libertà reale degli operai e in generale dei produttori è aumentato nella misura stessa in cui la complicità loro richiesta e la subordinazione loro imposta sono più totali di quelle già richieste e imposte dalla borghesia* ». Altro che formiche. Per chi crede alle idee, ce ne sono; e soprattutto per chi ha coraggio.

Franco Fortini

I francesi leggono poco

PARIGI — Il 30 per cento dei francesi non ha aperto, l'anno scorso, un solo libro e il 27 per cento non possiede a casa neppure un libro: lo rivela un'inchiesta del segretariato di Stato alla cultura, pubblicata a Parigi.

Secondo i risultati dell'inchiesta, un francese su 3 non legge praticamente mai, il 24 per cento legge da uno a 9 libri per anno, il 25 per cento da nove a 26, il 22 per cento da 26 a 50 o più.

Al primo posto di lettura sono i romanzi moderni (35 per cento di preferenze), seguiti dai libri storici (17 per cento), dai saggi di vario genere (6 per cento).

TAVOLA ROTONDA A URBINO SULL'INCOMPATIBILITA' FRA CENTRI STORICI E TRAFFICO MOTORIZZATO

14-4-1976

Le strade da riservare all'uomo

DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE

URBINO — Per due giorni Urbino ha discusso la sorte dei nostri beni culturali. Per celebrare il ritorno dei tre quadri rapiti, il consiglio comunale si è riunito domenica nella sala del trono di Palazzo Ducale: sono stati distribuiti attestati a chi ha partecipato all'opera di recupero, si è tenuta una tavola rotonda cui hanno partecipato Carlo Bo, il soprintendente Bernini, Maurizio Calvesi, Antonello Trombadori, Andrea Emiliani, Italo Faldi; il giorno prima un'affollata assemblea promossa dall'ARCI (associazione ricreativa e culturale italiana) nel salone del Collegio Raffaello è stata dedicata all'incompatibilità tra centri storici e traffico motorizzato.

Delle due manifestazioni, la più importante è stata quest'ultima: perché ha spostato l'attenzione dalle singole opere d'arte all'insieme del patrimonio storico-ambientale, perché all'esultanza per il ritorno dei quadri ha contrapposto la preoccupazione per le offese ogni giorno patite dalla città antica, e perché a gran voce la civica amministrazione è stata invitata a contrastare l'invasione del traffico che irrimediabilmente rischia di degradarla.

E infatti i centri storici, come e più dei musei, sono da sempre oggetto di gravi offese e manomissioni. Sono le trasformazioni arbitrarie imposte dalla speculazione e dalle società immobiliari che destinano gli edifici ad usi incompatibili, espellendone gli abitanti in periferia: è la rozza intrusione del traffico motorizzato che distrugge ogni rapporto d'ambiente, elimina gli spazi destinati agli incontri e alla vita sociale, ingorga con carcasse metalliche ferme e in movimento vie e piazze costruite per essere percorse, contemplate, godute a passo d'uomo.

E' dunque necessario cambiare sistema, adottare misure che riducano drasticamente l'accesso dei mezzi privati, istituendo zone pedonali e potenziando il mezzo pubblico (come da qualche anno stanno facendo parecchie città): e generalizzare, sul piano urbanistico, la politica del risanamento conservativo che mira a salvaguardare sia l'antico tessuto edilizio sia la struttura sociale che lo regge, come hanno cominciato a fare con in testa Bologna una decina di amministrazioni tra le più evolute e consapevoli.

Uno scorcio del centro di Urbino con il Palazzo Ducale.

All'assemblea dell'ARCI tale necessità è stata ribadita con energia. Il consigliere comunale Antonio Cipollini ha fatto risalire l'esaltazione indiscriminata della motorizzazione privata all'industria automobilistica, diventata elemento trainante dell'economia nazionale in virtù di un cosiddetto « miracolo » sfuggito a ogni controllo di interesse pubblico. L'assessore senese all'urbanistica Mezzedimi ha portato l'esperienza della sua città: la pedonalizzazione di vie e piazze significa tra l'altro riconquista di nuovi spazi liberi e pubblici, risparmia da sconquassi e lesioni pavimentazioni e edifici, ma non può ovviamente prescindere da un'azione globale di risanamento, per evitare che i vantaggi così ottenuti vadano a beneficio di speculatori e immobiliari.

L'antica rete stradale — ha detto Leonardo Benevolo — non può più essere considerata uno spazio generico da riempire con le automobili: essa è parte integrante dell'organismo urbano, e quindi inseparabile dagli edifici e dalla loro tipologia. Essa non può, come nell'epoca dei disastrosi sventramenti, essere « adattata » al traffico, ma è questo che deve essere subordinato alle esigenze della città antica, alle esigenze del trasporto pubblico, alle esigenze dei pedoni. Come si devono attentamente vagliare e selezionare gli usi moderni degli edifici antichi, così si deve fare per le antiche strade: rendere pedonale un centro storico presenta sempre, sulle prime, qualche inconveniente, ma in seguito i vantaggi diventano certi e duraturi.

L'esempio di Roma, dove i commercianti anni fa spensero le luci delle loro vetrine e protestarono violentemente per il divieto di traffico in alcune vie, è probante: passato qualche tempo, sono diventati i primi sostenitori della pedonalizzazione.

Il valore umano dell'automobile — ha scritto una volta l'ecologo americano Barry Commoner — è annientato dal suo fallimento ambientale.

Riprendendo il giudizio, l'architetto Giancarlo De Carlo ha così sintetizzato la vicenda: nata per favorire mobilità e libertà, l'automobile è presto diventata uno strumento di violenza contro la città (congestione, inquinamento, bruttura, paralisi del traffico), un modo per desocializzare e atomizzare l'uomo chiuso nel suo abitacolo, vietandogli ogni possibilità di comunicare con l'ambiente e i propri simili. A un uso ragionevole dell'automobile si oppongono arroganza, pigrizia e oscuri timori: che vanno vinti con la volontà politica, con la persuasione, con l'informazione, con un'effettiva partecipazione popolare. Come tutte le invenzioni, anche quella dell'automobile non è stata neutrale: si può far risalire agli anni intorno al 1910 la scelta di buttare a mare tutti gli studi che fin allora erano stati condotti per i mezzi di trasporto pubblico, in favore della scelta esclusiva del mezzo privato (un caso limite: la General Motors che smantella le ferrovie di Los Angeles).

Dal problema generale il dibattito dell'ARCI è passato a quello particolare, di Urbino. Tutti hanno concordato che se c'è una città che può e deve essere praticamente preclusa al traffico privato questa è proprio Urbino: sia perché, come ha ricordato il professor Livio Sichirollo (già assessore all'urbanistica) va ad ogni costo salvaguardato uno dei suoi caratteri più tipici, cioè la straordinaria fusione tra pavimentazioni e muri, tra materiali orizzontali e verticali; sia perché, posta com'è su una dorsale lunga un chilometro e larga mezzo, essa consente (pur che l'auto privata possa attestarsi ai suoi margini) di raggiungere a piedi qualsiasi punto non percorrendo più di 400 metri, cioè il canonico quarto di miglio dei manuali di urbanistica.

Proposte in questo senso sono contenute nel piano regolatore adottato nel 1964; un piano però che, stranamente, è rimasto in buona parte lettera morta, sia nel settore del traffico che in altri (e basta osservare la squallida periferia che si è venuta costruendo).

A Urbino non esiste ancora una sola via pedonale e, quel che è più grave, non pare che l'amministrazione abbia idee chiare e programmi precisi per il futuro. Un'incongruenza che salta subito all'occhio è che si è fatto il parcheggio sotterraneo nel Mercatale, ma non si è voluto rinunciare al parcheggio in superficie, che fa davvero un ben brutto vedere, incuneato com'è tra il colle del Palazzo Ducale e quello verde antistante.

Il piano regolatore era frutto delle indagini approfondite condotte dallo stesso De Carlo; al quale si deve anche la sistemazione della bellissima rampa di Francesco Giorgio Martini che dal Mercatale sale ai piedi del palazzo, e l'adattamento di alcuni antichi complessi a istituti universitari, facoltà di giurisprudenza e facoltà di magistero (oltre al collegio universitario sul Colle dei Cappuccini), altrettanti esempi di corretta utilizzazione moderna di un centro storico.

Da un'inchiesta condotta tra gli abitanti, risulta che quasi tutti sono favorevoli a una politica di pedonalizzazione (con la curiosa eccezione, sembra, dei barbieri). Essa sarà, ha concluso Leonardo Benevolo, « un atto di fiducia nell'avvenire »: e come oggi guardiamo i quadri recuperati in modo nuovo, così Urbino pedonale rivelerà nuovi valori.

Solo se le sarà così restituito il suo carattere inconfondibile, Urbino meriterà di diventare, come è stato proposto, un centro nazionale dove fare periodicamente il punto sullo stato del patrimonio artistico nazionale.

Antonio Cederna