

Ca va llo Pazzo

OTTOBRE 88

N°17

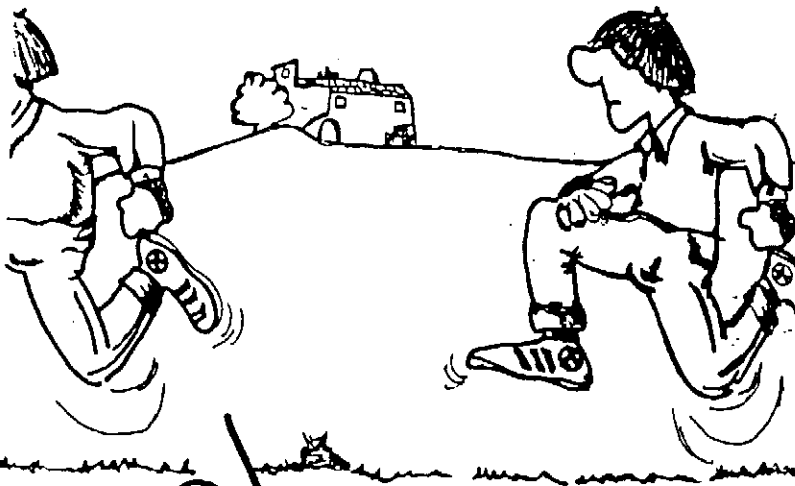
PERIODICO dei LAVORATORI della PROVINCIA di ROMA e dell'ASS. CULT. CASBAH
Cicl. in prop. VIA APPIA NUOVA, 357 00181 ROMA



- VIII GIRO della CAFFARELLA - corsa campestre per la Valle della caffarella

6 NOVEMBRE 1988

PER UNA NUOVA QUALITÀ' DELLA VITA ESPROPRIO DEL PARCO DELL'APPIA ANTICA



FORSE ASPETTANO CHE IL PRIMO PASSO LO FACCIAMO NOI.

ANCHE QUEST'ANNO STANZIATI 3 MILIARDI PER L'ESPROPRIO DELLA CAFFARELLA MA COME GLI ALTRI ANNI QUESTI SOLDI NON SARANNO UTILIZZATI.....

NO ALLO S.D.O.



DELLA SERIE: NON PRETENDETE TROPPO NELLA VITA

IL NUOVO SACCO DI ROMA



Sistema Direzionale Orientale (S.D.O.), Roma Capitale, Mondiali di calcio del '90, questi i nomi dei nuovi progetti di ristrutturazione previsti per la nostra città.

Essi vogliono dire operazioni speculative per miliardi di lire e soprattutto colate di cemento che ricordano la devastazione urbanistica e sociale della Roma degli anni '50.

Le grandi città come Roma sono il prodotto concreto di un modello di sviluppo che quotidianamente degrada la qualità della nostra vita sacrificando la dimensione umana per soddisfare i ritmi e le esigenze del sistema produttivo.

Con ciò intendiamo ribadire ancora una volta che l'attuale modello di sviluppo comporta una doppia violenza che viene perpetrata sia nei confronti del territorio che degli esseri umani.

Le opere all'inizio menzionate, in particolar modo il Sistema Direzionale Orientale, interessano in gran parte la zona sud-est di Roma. Questa zona comprende quartieri popolari come Centocelle, Prenestino, Casilino, Quadraro e altri ancora; è evidente quindi che un simile progetto di ristrutturazione urbanistica significherà l'espulsione da questi quartieri dei cittadini più poveri.

La storia si ripete: i cittadini meno abbienti vengono prima relegati in borgate prive di strutture e servizi sociali, poi quando questi si organizzano e la loro condizione comincia a migliorare riecco spuntare vecchi e nuovi padroni che vedono concretizzarsi la possibilità di realizzare lucrosi guadagni e così i cittadini più poveri vengono espulsi verso nuovi quartieri periferici.

Nei quartieri prima menzionati i prezzi delle case sono arrivati alle stelle mentre una valanga di sfratti incombe su di essi. Esplode quindi il dramma della gente che rimane senza casa e che sarà costretta ad una nuova emarginazione in nuove borgate.

La battaglia che si sta svolgendo nel Consiglio Comunale di Roma tra i vari partiti politici non tiene affatto conto di questi problemi, essa verte esclusivamente sulla procedura dell'assegnazione degli appalti. Ora, sebbene questo elemento sia importante, esso però non consente di affrontare l'aspetto più rilevante del problema: "Quale sviluppo e per chi?". Il vero problema non è quello della trasparenza amministrativa bensì quello di garantire una reale riqualificazione del quartiere periferici e soprattutto la permanenza in essi delle persone che vi abitano.

Ma poi siamo così sicuri che sia proprio necessaria questa nuova megalocolata di cemento?

L'uso non speculativo delle strutture già esistenti non è sufficiente a rispondere alle esigenze della città?

Siamo convinti che quella che si sta giocando è una partita molto difficile, ma vogliamo vedere se ancora una volta a vincere saranno la lobby dell'edilizia e la logica dell'asfalto e dei grandi centri commerciali. Attorno a queste problematiche vogliamo aprire un confronto con tutte le forze sociali, con i partiti politici e con i cittadini per comprendere le cose concrete da fare.

E SE ...

Proviamo a materializzare qualche dubbio sull'effettiva dimensione del successo rappresentato dall'approvazione della legge regionale sul Parco dell'Appia Antica.

Al di là dei pericoli del tunnel sotto il Parco e delle edificazioni Legge 167, nel territorio dello stesso, il primo incombente mentre il secondo sembra scongiurato, quello che ci interessa per davvero è sottolineare una cosa, forse un pò fuori moda, ma essenziale per ottenere qualsiasi successo: il Parco diventerà realtà solo mediante il collegamento di quello che si muove nelle Istituzioni con il movimento di massa; dalle Istituzioni non c'è da aspettarsi niente di buono; non sarebbe la prima volta che un Parco istituito per legge (vedi il Parco dei Castelli Romani) non esiste nei fatti.

Considerando che nel bilancio Comunale sia l'anno scorso che quest'anno sono stati destinati circa 8 miliardi per iniziare l'esproprio di una parte della Valle della Caffarella, il nuovo nodo su cui si misurerà la reale volontà delle forze politiche è proprio l'esproprio delle aree della Valle della Caffarella ora inclusa nel parco dell'Appia Antica.

Pertanto la battaglia sarà, sul progetto esistente fatto dal Servizio Giardini, di far avviare subito dal Comune le procedure di esproprio, perché il Parco dell'Appia diventi una realtà e non lettera morta.

D'altro canto chiediamo l'immediata costituzione del Comitato di Gestione per il Parco dell'Appia Antica in modo da poter redigere subito il piano d'assetto del parco, strumento indispensabile per delineare gli interventi di risanamento ambientale nelle aree.

Altra piccola considerazione: Tunnel sotto il Parco dell'Appia Antica; questo intervento rientra nel piano di ristrutturazione urbanistica definita Sistema Direzionale Orientale che tra breve investirà Roma soprattutto la zona Sud.

La costruzione di un polo ministeriale-commerciale della zona sud di Roma è previsto da un vecchio piano regolatore, non ancora applicato, che ridisegnerebbe il tessuto urbano della nostra città.

L'analisi sul Sistema Direzionale Orientale la faremo in altra sede ma ribadito che la costruzione di un Tunnel sotto il nascente Parco dell'Appia Antica non ci vede d'accordo; perché la consideriamo una violazione dell'area del Parco ed un attentato ai numerosi reperti archeologici esistenti nel sottosuolo.

E' evidente che dietro all'unanimità sulla difesa del verde si schierano anche molte forze e interessi che sono responsabili dell'esistenza di quella serie di cause che hanno soffocato i nostri quartieri e la città.

Non possiamo illuderci che, a chi ogni giorno riprogetta la città funzionalmente agli interessi del capitale e del profitto, a chi caccia con gli sfratti migliaia di cittadini dalle case in cui essi abitano da anni, a chi approva i continui tagli della sanità e dei servizi sociali, possa veramente interessare la difesa di un bene collettivo come il verde.

Solo muovendosi su questi temi si potrà garantire la costituzione del Parco dell'Appia Antica ed in primis del Parco della Caffarella.

Wolfgang Sachs, Helmut Holzapfel
Sempre più fermi

CONTRIBUTO: (DOCUMENTO SUL TRAFFICO DALLA GERMANIA).

«Mai nella mia vita - si lamentava Otto Julius Bierbaum nel suo primo resoconto di viaggio in automobile, scritto in lingua tedesca - sono stato così maledetto dalla gente come durante il mio viaggio in auto dell'anno 1902. Hanno imprecato contro di me in tutti i dialetti tedeschi che si possono incontrare andando da Berlino a Dresda, Vienna e Monaco fino a Bolzano, e nei dialetti italiani da Trieste a Sorrento, senza poi considerare le maledizioni espresse coi gesti, come quando ad esempio si agitano i pugni, o si tira fuori la lingua, le teste che si voltano dall'altra parte e altre cose ancora».

Polvere, strade sconquassate e cavalli impauriti erano le tracce che i primi automobilisti lasciavano dietro di sé. Il risentimento della gente di campagna era rivolto verso un ceto sociale stravagante, che utilizzava le strade per godere del proprio divertimento e che lasciava agli abitanti del luogo tutta una serie di costi. Come si è modificata la situazione, a ottant'anni di distanza?

Il conflitto sembra già sparito. In Germania ventitre milioni di automobili percorrono le strade, la sfarzosa carrozza senza cavalli di una volta si è trasformata a prima vista in un bene che ciascuno può utilizzare e godere. La reputazione dell'automobile come "un partner per tutti" trae origine da questa sua travolgente carriera da giocattolo per ricchi a necessità per le masse. Dopo tutto prendono virtualmente corpo, nell'automobile più che in qualunque altro prodotto, le promesse del progresso industriale: libertà, comfort, prestigio. Ciò che una volta era riservato a pochi è oramai apparentemente alla portata di ognuno a prova di un progresso democratico a beneficio di tutti. E' pertanto naturale che nei saloni dell'automobile - questo tempio eretto in onore di sempre nuovi modelli - venga celebrata questa lieta novella.

Comunque, come in tutti i rituali elogiati, qualche cautela dovrebbe essere osservata. La motorizzazione della società ha migliorato realmente il modo di vivere della gente?

Nuove disuguaglianze.

In Germania Occidentale nel 1979 erano autorizzate a circolare 22,4 milioni di autovetture: il 61,8% dei nuclei familiari disponeva di un'auto davanti alla porta di casa - il che rende l'auto più popolare della stessa televisione a colori e del congelatore.

Questo dato può in verità essere capovolto: oltre un terzo dei nuclei familiari deve cavarsela senza un'auto. Non sorprende che ciò riguardi quei nuclei familiari che non possono disporre di beni così costosi, e in altre parole quei nuclei familiari costituiti da un'unica persona che non disponga di alcun reddito o ne percepisca uno di lieve entità e quelli nei quali il capofamiglia ha un'età di oltre 65 anni.

Comunque non tutti i membri di una famiglia possono guidare l'auto, anche in quei nuclei in cui è disponibile un'automobile. Sono esclusi innanzitutto bambini e giovani. Loro devono camminare, andare in bicicletta o usare tram e autobus. Per quanto

riguarda le auto, gli uomini sono in testa: soltanto il 17% degli uomini, contro il 58% delle donne, non hanno la patente.

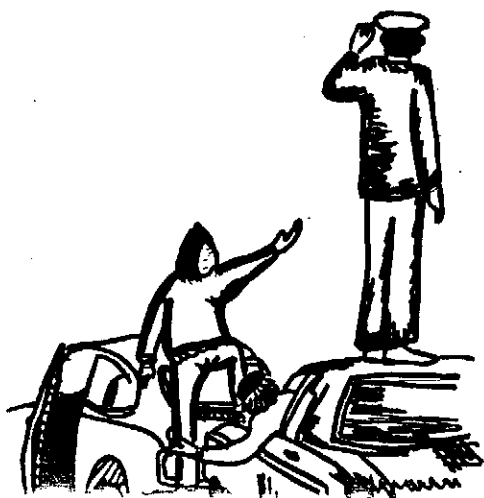
Il padrone di casa è anche in generale colui che dispone dell'auto, così nel 1979 solo il 16,5% delle nuove autorizzazioni a circolare sono state richieste da donne. Se si considerano complessivamente i gruppi della popolazione in cui il numero delle auto possedute è basso, un fatto è abbastanza evidente: per la maggioranza della popolazione in cui il numero delle auto possedute è basso, un fatto è abbastanza evidente: per la maggioranza della popolazione l'automobile non è ancora un partner. Ciò può essere dimostrato con un semplice calcolo: del totale di 22,4 milioni di auto, 3,8 sono registrate da ditte, autorità e aziende private, quindi 18,6 milioni di autovetture sono disponibili per la popolazione di 60 milioni di individui della Germania Occidentale. Tenendo conto di un margine di errore, soltanto un terzo delle persone ha un'automobile. Un partner per tutti?

La motorizzazione della nostra società ha essenzialmente reso più veloce la vita al settore maschile della popolazione, economicamente più attivo, dai 25 ai 60 anni, bambini, giovani, anziani, casalinghe e quelli che guadagnano poco ne possono usufruire marginalmente. Le iniziali disuguaglianze di classe rispetto al possesso di un'automobile sono in genere scomparse - in questo gli operai non sono più molto svantaggiati rispetto agli impiegati o ai lavoratori autonomi o agli agricoltori.

E' stato comunque creato un nuovo tipo di disuguaglianza: la divisione tra i membri della società considerati produttivi, e quelli che sono considerati improduttivi.

Un'automobile dà potere su spazio e tempo, e questo potere è distribuito a seconda della propria vicinanza al processo di produzione economica: chiunque non lavora deve andare in giro più lentamente.

"Per tutti" nello slogan dell'esposizione dell'automobile, simboleggia il modo in cui la minoranza finanziariamente produttiva della popolazione viene presa a rappresentare l'intera società, mentre il resto della popolazione viene ignorato.



Da angelo del focolare a chauffeur.

Diversamente ad esempio da un aspirapolvere, l'automobile costituisce un prodotto della tecnica le cui prestazioni vanno ben oltre l'orizzonte di chi la possiede. Questi sono chiamati dagli economisti, effetti esterni. In altre parole, anche una minoranza di motorizzati influisce sulle condizioni di vita di ciascuno, e specialmente su quelle dei non guidatori. Possiamo sintetizzare brevemente come l'avvento dell'ampia diffusione del possesso dell'automobile ha cambiato la nostra vita.

Paradossalmente, una delle speranze non è stata esaudita: l'auto non ci aiuta a risparmiare tempo. Sebbene i guidatori viaggino molto più velocemente delle altre persone, essi non impiegano meno tempo per la loro mobilità giornaliera. In media passano da 70 a 80 minuti al giorno viaggiando, che è pressappoco lo stesso tempo che impiegano i non guidatori. Chiunque si compra un'auto viaggia di più, invece di passare meno tempo a viaggiare.

Le possibilità, recentemente conquistate, di velocità non si traducono in tempi di viaggio più brevi, ma piuttosto in viaggi più lunghi. L'automobile è un invito a cercarsi un lavoro più lontano invece che nelle vicinanze, o, la sera, ad andare al pub in centro invece che al bar dietro l'angolo. Con la diffusione crescente dell'auto, stanno aumentando le distanze di viaggio.

Così tra il 1970 e 1978 solamente, la distanza media percorsa da una persona al giorno è aumentata del 24%, da 20,5 Km a 25,4 Km.

La configurazione degli insediamenti è mutata radicalmente con quest'improvviso aumento del nostro raggio d'azione: l'aumento delle distanze porta ad un raggio d'azione a trasporto intensivo. Per molto tempo abbiamo avuto esperienza di come non soltanto le città ma anche le aree rurali si siano sviluppate cosicché quasi tutti sentono il bi-

sogno di procurarsi un'auto - le aziende cercano terra a poco prezzo nelle periferie delle città, gli uffici pubblici sgomitano con altri uffici pubblici al centro della città e occupano lo spazio di vita urbano, le case spuntano come funghi lungo le strade principali e i supermarket si stendono sui prati. I villaggi sono stati assorbiti dalla crescita di paesi e città, e le mete che prima erano nei dintorni si sono spostate ad un raggio sempre più largo. Sia che andiamo a far spesa, o a trovare gli amici o al lavoro, dobbiamo viaggiare di più, perché il negozio all'angolo è sparito, i nostri amici si sono spostati nel paese satellite e l'azienda è all'altro capo della città. E tutto è concentrato, centralizzato e razionalizzato?

Centri commerciali e scuole medie, riforme dell'amministrazione e i centri per l'assistenza sanitaria, le zone industriali e i parchi per il tempo libero, tutto questo ha diluito la vita nell'ambiente locale e la ha portata in posti molto più lontani. Dove lo spazio d'azione della gente esplose in questo modo, le relazioni spaziali sono capovolte: i posti molto più lontani diventano più attraenti delle immediate vicinanze, i dintorni perdono la loro importanza.

In verità, la vita per molta gente è diventata più colorita e ricca di eventi, ma il prezzo che dev'essere pagato non dovrebbe essere ignorato: siamo diventati prigionieri dei trasporti. Possiamo soltanto raggiungere importanti destinazioni come passeggeri o abbonati. Non accade più nulla nei posti che possiamo raggiungere a piedi. Questo è uno degli effetti secondari dell'automobile, e in prima istanza è il problema delle persone che non hanno a disposizione un'auto: i giovani e i più anziani, le casalinghe e le persone a basso reddito. Essi hanno di fronte la scelta o di usare il trasporto pubblico che è stancante e fa perdere del tempo, o di rinunciare ad andare dove vogliono.

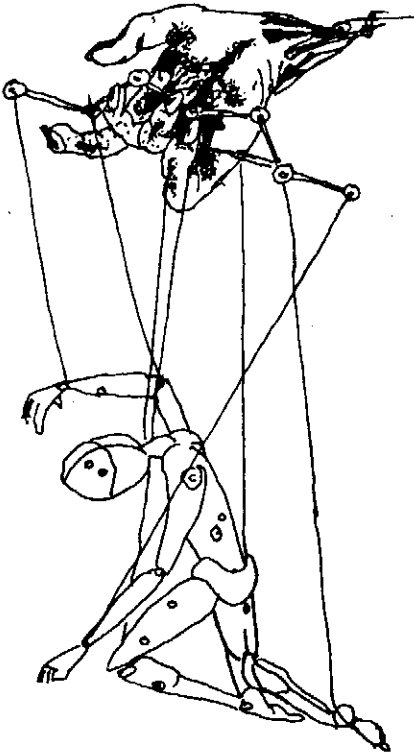
Gli scolari, comunque, non hanno questa scelta, e così tra il 1960 e il 1975 il trasporto scolastico è triplicato, sebbene il numero di scolari sia aumentato solo di un terzo. Metà di tutti gli spostamenti scolastici (per i maggiori di 10 anni) ha implicato una qualche forma di trasporto, mentre in campagna il 50% di tutti i bambini deve usare i trasporti pubblici. Le costrizioni al trasporto sperimentate dai bambini vengono trasmesse alle loro madri, così in Inghilterra, gli spostamenti «da chauffeur» contano per il 27% sul totale fatto dalle madri. Così le madri benestanti possono essere liberate dai lavandini delle cucine, ma si trovano legate al volante.

Gli obblighi al trasporto creano disuguaglianza. Anni fa, quando la maggior parte della gente era appiedata, ognuno aveva lo stesso livello di mobilità, ad eccezione degli inabili. Oggi, comunque, i non motorizzati hanno perso terreno rispetto alla mobilità. Quanto più i posti in cui la gente vuole o ha bisogno di andare si allontanano dalle loro case, oltre l'orizzonte di un pedone o di un ciclista, tanto più coloro che non posseggono un'auto sono isolati. Ciò per una semplice ragione: la crescita dell'uso e del possesso dell'automobile ha devalorizzato la mobilità indipendente dai trasporti, che dipende dall'uso delle proprie risorse fisiche.

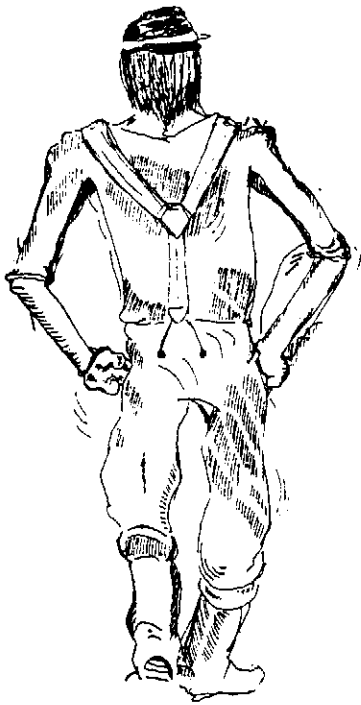
I giovani nei villaggi, le casalinghe nei sobborghi, possono tutti fare un resoconto sul loro isolamento, causato dall'automobile - o dalla sua assenza. Senza dubbio questi ci hanno rimesso in mobilità. L'automobile significa che alcuni possono andare in giro più velocemente, mentre gli altri vanno più lentamente. Il risultato netto è rimasto uguale, ma è come se le possibilità di spostamento si fossero polarizzate. Così non sorprende se i possessori di auto percorrono distanze più ampie (di circa il 92%) e viaggiano più spesso (circa il 43% in più) dei non possessori.

Futtavia, i non possessori di auto non abbreviano i tempi di spostamento, ma con lo stesso tempo impiegato a viaggiare, le distanze che possono coprire sono molto più brevi.

L'auto non è certamente un partner per i più deboli.



Passeggiare in camera.



Le distanze d'isolamento sarebbero molto più facili da sopportare se le aree intorno ai complessi residenziali offrissero eguali opportunità di ricrearsi, di fare acquisti, di sbrigare affari o semplicemente di farsi trascinare dagli ingranaggi del mondo esterno. Ma cosa succede in realtà?

Gli anziani incontrano difficoltà ad andare dal medico, i bambini non possono più raggiungere la campagna, e le donne vengono relegate nei quartieri dormitorio. Lo "svuotamento del villaggio" e la "desolazione del centro della città" sono divenuti quasi proverbiali.

I luoghi molto lontani sono divenuti più attraenti, ma il prezzo che è stato pagato è che le immediate vicinanze hanno perduto molta della loro attrazione. Con l'avanzare dell'uso e del possesso dell'auto, mentre prima era possibile passeggiare in un centro che avrebbe offerto la gran parte dei requisiti, oggi questi luoghi sono spariti. Il mondo va quindi diventando più inaccessibile, con un risultato controproducente: da un lato, nuove attrazioni destinazioni si aprono, dall'altro destinazioni vitali diventano meno accessibili; con la mobilità, sta aumentando l'immobilità.

Inoltre, lo spazio di vicinato con i suoi angoli e i suoi vicoli, con le sue tradizioni e le sue caratteristiche, è per natura tale da contrastare il traffico verso mete più lontane. Sono proprio quei quartieri che sono i più adatti ai passi brevi e svelti del pedone ad essere demoliti, con le strade che ci passano in mezzo, rettificata e standardizzate, a tal punto che il prato del villaggio diventa la via principale e il giardino del caffè un parcheggio per auto.

Così gli spazi di vita diventano spazio di trasporto, spazio morto tra meta e punto di partenza, dove si può risparmiare se la velocità di viaggio aumenta. Le strade tagliano in mezzo le aree residenziali, la dimensione dei cartelloni pubblicitari viene progettata a seconda della velocità degli sguardi che passano, e perfino i lampioni vengono regolati dai pianificatori del traffico per aumentarne la velocità.

I pedoni e i ciclisti vengono intralciati, e il rumore, la sporcizia il rischio di incidenti minacciano i residenti. Nel 1950, il 6,9% della superficie totale di Francoforte era adibita al traffico. Dal 1974, questa è aumentata al 14,5%. Così lo spazio di vicinato locale deve servire posti lontani, ed è degradato ad area di traffico. E' dunque chiaro un processo decisivo, correlato alla disuguaglianza: non soltanto l'accesso dell'automobile, e quindi l'accesso a un più largo raggio d'azione è distribuito in modo ineguale, ma allo stesso tempo la possibilità di muoversi senza auto viene strozzata, e le relazioni sociali, che prima si mantenevano sui brevi viaggi a piedi, vengono distrutte. L'accesso diseguale allo spazio dominato dall'auto viene intensificato dall'erosione delle aree non dominate da questo. Una espressione di questo fatto può essere osservata nei nostri bambini che sono particolarmente colpiti dal mutamento delle strade in vie di traffico. «Vado in cortile a giocare» è stato rimpiazzato da «vado nella mia camera». L'estensione di spazio dei bambini è stata ridotta a causa dell'automobile, e le sue attrazioni vanno sparendo. Le opportunità per loro di crescere fino a un certo punto indipendentemente sono scomparse, perché è più difficile per loro conquistare un luogo e scoprire con i loro vicini cosa nel mondo è importante.

Naturalmente anche i motorizzati sono pedoni, anche chi possiede un'auto in realtà cammina per una buona parte dei suoi spostamenti. Non è forse ovvio che le aree "sviluppatissime" hanno perso in termini di stimoli, varietà di contrasti e ricchezza di vita? Non è una coincidenza che i luoghi culturalmente storici, come i paesi musulmani o le città medievali, che venivano costruiti in modo da venire incontro alle necessità dei loro abitanti, spesso somigliavano a labirinti.

Sembra che l'inesorabilità dell'automobile stia nella seguente affermazione: l'auto, come nessun altro mezzo di trasporto, innanzitutto distrugge le alternative a sé stessa.

Guidare piace sempre meno.

Le persone con la patente (61% della popolazione adulta) possono tuttavia godere dei vantaggi dell'automobile e, come sottolineava O. J. Bierbaum nel 1903, «essi possono viaggiare in realtà come uomini liberi, con libero arbitrio, nella libertà dell'aria aperta».

A dire il vero, la libertà e l'indipendenza degli odierni guidatori, è scarsamente comparabile a quella dei primi motorizzati, dal momento che Tom, Dick e Harry oggi stanno guidando tutti da qualche parte, e l'originario privilegio ha perduto il suo smalto. In qualche modo, le cose non sono più come prima, e la automobilizzazione di massa sembra aver intaccato la gioia di possedere un'auto. Ciò è stato notato nei sondaggi di opinione: nel 1963, al 63% dei possessori di auto piaceva guidare. Questa quota ridusse al 43% nel 1973, crebbe negli anni successivi e nel 1980 si stabilì al 41%.

Oltre ai costi del combustibile, un principio della logica dell'uso e del possesso dell'auto è che una diffusione crescente va di pari passo ad una riduzione dei benefici.

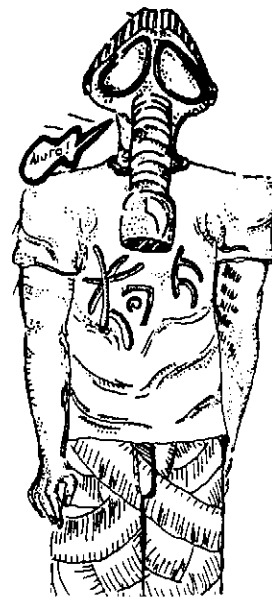
L'automobile si differenzia rispetto a un rasoio o a un televisore per un importante aspetto: i benefici del possesso di un'automobile crescono solo quanto più grande è la riduzione del numero totale di auto. Il vantaggio di andare in giro più velocemente degli altri viene cancellato quando molte altre persone possono accedere ad un mezzo veloce. Infatti tutti diventano più lenti, perché ogni ulteriore automobilista contribuisce alla congestione crescente.

Il vantaggio di poter raggiungere luoghi remoti scompare quando altra gente visita questi posti particolarmente attrattivi. L'attrazione può sgonfiare non appena, volendo trovare pace e quiete in un luogo di svago, uno può soltanto trovarci altre masse di gente.

Un automobilista orgoglioso può essere felicissimo se gli altri guardano con invidia la sua auto, ma questa attrattiva scomparirà quando tutti gli altri ne avranno una. Nel 1963, il 15,4% di coloro che possedevano un'auto, avevano una cilindrata sopra i 1500 c.c.. Queste persone sono ancora egualmente orgogliose della loro auto oggi, quando il 50,4% degli automobilisti posseggono un'auto di questa potenza?

Uno sviluppo di questo genere fa pensare al ben noto "effetto sulla punta dei piedi" - una persona che sta sulla punta dei piedi in mezzo alla folla, perderà il suo vantaggio quanto tutti lo faranno, e quindi deve trovarsi una sedia per starci sopra.....

Questo esempio illustra il modo appropriato il lato più triste della spirale, perché ognuno deve investire per non essere lasciato indietro, ma solo per finire dove ha cominciato. A parte i danni all'ambiente, nel budget del bilancio medio di un lavoratore la parte di spesa per il trasporto è cresciuta dal 4,2 al 15,3% tra il 1958 e il 1977, e nessun arresto è in vista. A loro modo, anche i possessori di un'auto si vedono intrappolati nella morsa del progresso. Da un lato, i meriti dell'automobile sono stati talmente svalutati, che il suo principale vantaggio è oggi quello di prevenire la perdita di status sociale, mentre d'altro canto i costi individuali e sociali stanno aumentando.



Weekend a piedi.

Così, nella morsa tra vantaggi calanti e costi crescenti, l'aumento dei prezzi dell'energia minaccia di condurre a un nuovo tipo di disuguaglianza, o in altre parole, a un livello di povertà moderna. Sono proprio le famiglie finanziariamente più deboli che devono stringere la cinghia - in tutti i settori del bilancio familiare - per i prezzi dell'energia che crescono e per i loro effetti inflattivi. Comunque non possono rinunciare alla loro auto, senza lo scotto di perdere status sociale.

Un pendolare della zona della Ruhr, o un agricoltore part-time con lavoro a turni, non possono nemmeno scegliere di non avere un'auto.

Quello che a loro rimane è la rinuncia a ciò che in primo luogo dà valore all'automobile - la possibilità di andare dove vogliono il fine settimana o nel tempo libero. Il passaggio alla motorizzazione di massa ha lasciato molta gente in condizioni di vita più austere, a causa di necessità economiche. La disuguaglianza per loro prende la forma della costrizione a stare più tempo a casa.

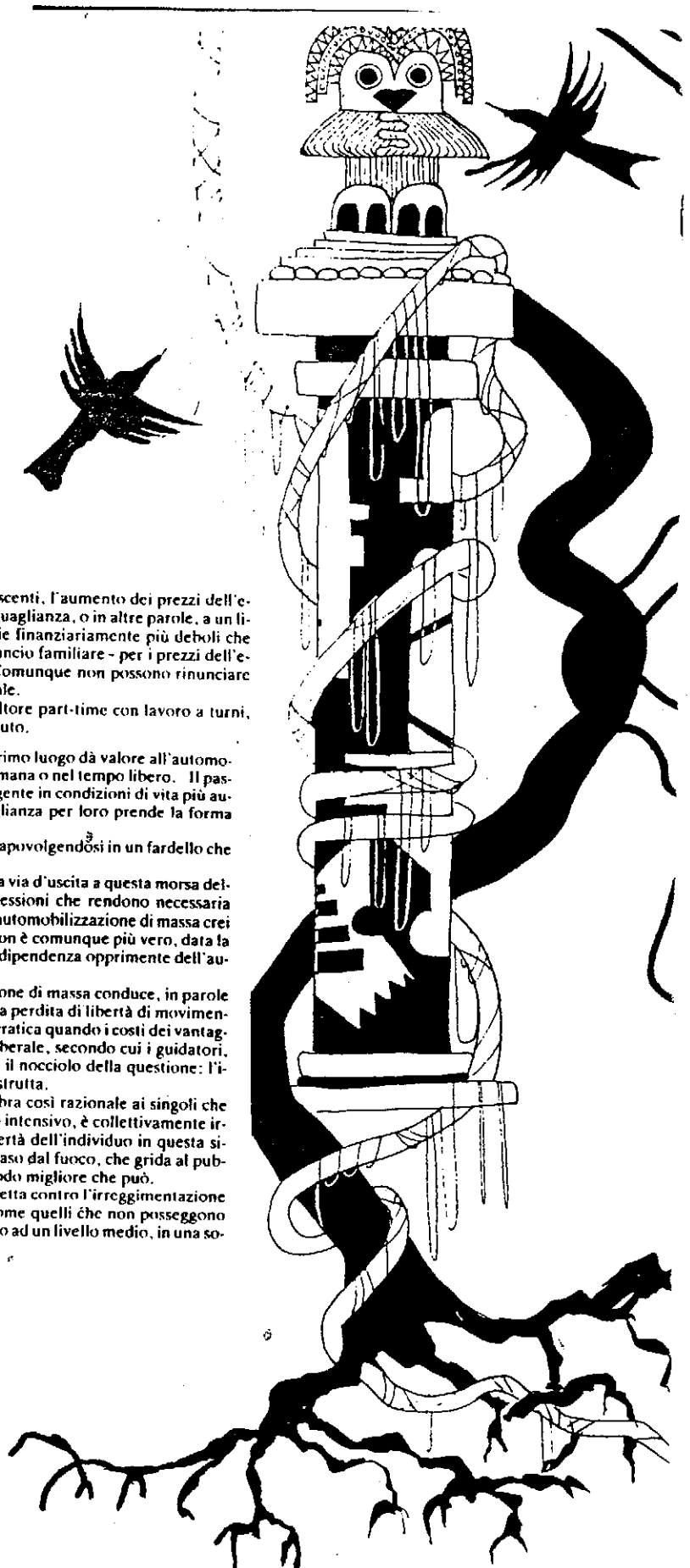
Quello che una volta era il simbolo della libertà sta capovolgendosi in un fardello che viene trascinato controvolto.

A lungo termine, solo una politica sembra offrire una via d'uscita a questa morsa della crescita. Questa dipende dalla riduzione delle pressioni che rendono necessaria l'automobile. La tradizionale idea di crescita è che la automobilizzazione di massa crei eguali possibilità per un alto livello di mobilità. Ciò non è comunque più vero, data la mancanza di mobilità di chi non possiede un'auto, e la dipendenza opprimente dell'auto per quelli che ne hanno una a disposizione.

Puntare all'eguaglianza attraverso l'automobilizzazione di massa conduce, in parole povere, alla congestione e all'insospitalità e quindi a una perdita di libertà di movimento. L'automobilizzazione può al più essere resa democratica quando i costi dei vantaggi vengono tenuti in conto. Anche il punto di vista liberale, secondo cui i guidatori, come individui razionali, sono soddisfatti, non afferra il nocciolo della questione: l'identità della razionalità sociale e individuale è stata distrutta.

Il risultato netto delle decisioni individuali, che sembra così razionale ai singoli che hanno a che fare con le necessità di una vita a trasporto intensivo, è collettivamente irrazionale. Chi ancora insiste semplicemente sulla libertà dell'individuo in questa situazione assomiglia al gestore di un cinema appena invaso dal fuoco, che grida al pubblico preso dal panico, che deve cercarsi l'uscita nel modo migliore che può.

È tempo di stabilire una nuova politica di libertà, diretta contro l'irreggimentazione della società dell'auto, che colpisce gli automobilisti come quelli che non posseggono l'auto. Ma una tale nuova libertà può compiersi soltanto ad un livello medio, in una società con velocità più basse e percorsi più brevi.



NON SI VEDE UNA LIRA.....

Abbiamo più volte e ripetutamente sottolineato la necessità di aprire al quartiere spazi di discussione, momenti di confronto culturale e anche quella di darci e dare ad altri la possibilità di vivere insieme momenti di svago e - perchè no? - di allegria. Tutte cose che ci restituiscono il senso vero della vicinanza di quelle persone che incontriamo nei tanti momenti anonimi di una giornata in una grande città che sfioriamo inavvertitamente in vagoni superaffollati di metropolitane o negli sbalottamenti nevrotici di un autobus.....

Una scommessa - forse insignificante ma pur sempre da tentare - contro la cultura del silenzio dell'anonimo e della velocità. Quella "velocità di vivere" che non ci permette più di vedere, né di capire, ciò che ci sta intorno.

Si tratta allora di ripensare una maniera nuova di discutere e di ritrovarci.

Ci abbiamo provato, qui, al Comitato di Quartiere cercando - pur nella difficoltà e nella mancanza di mezzi - di realizzare alcune iniziative. E qualcosa è stata, comunque, fatta: un seminario sulla Teologia della Liberazione, un corso sulla Filosofia Contemporanea, Convegno-dibattito sui problemi del traffico nel quartiere, presentazione del libro di Oreste Scalzone "La difesa impossibile", Incontro-dibattito sul tema risparmio energetico; nell'ambito dello sport: un torneo di calcetto e palla a volo con festa, film e dibattito, le sottoscrizioni come contributo alla battaglia di libertà, una corsa campestre per la Valle della Caffarella.

Sono state organizzate tra l'altro alcune feste tra cui ricordiamo la festa di sottoscrizione per il Nicaragua e quella che si è tenuta per due giorni nel parco della Caffarella.

E' quasi inutile sottolineare che l'attuazione di questo pur minimo programma è stata resa difficoltosa dalla quasi totale mancanza di mezzi tecnici e finanziari.

Gli organismi circoscrizionali preposti all'erogazione di finanziamenti per le Associazioni Culturali sembrano, daltronde, essere strutture-fantasma e totalmente latitanti sul piano concreto.

Quanto mai scandaloso è stato, a questo proposito, il comportamento della Commissione Cultura e Sport della IX Circostrizione. A tuttoggi, ci risulta infatti che questa Commissione, pur avendo emesso un bando di concorso per tutte quelle Associazioni che intendessero ottenere finanziamenti per attività culturali, si sia riunita per esaminare i programmi presentati nel 1987. Né la situazione è più confortante per quanto riguarda la possibilità di usufruire delle palestre scolastiche: una necessità ineluttabile data la pressoché totale mancanza di altri spazi attrezzati per attività sportive. E così anche per lo sport ci affidiamo al "fai da te"

Quali conclusioni trarre?

Come sempre si rivela più proficua l'Organizzazione autogestita, frutto delle esigenze reali degli abitanti del Quartiere che rimane - a nostro avviso - lo strumento di lotta più valido per inchiodare le Istituzioni alle proprie responsabilità. Solo dimostrando che esistiamo, che vogliamo delle cose precise e che siamo capaci di concretizzare insieme dei progetti, possiamo evidenziare e forse, combattere l'immoralità politica di chi si ricorda delle esigenze degli abitanti del Quartiere solo in vista delle scadenze elettorali.

Parole soltanto parole Dato che, comunque, non ci sconvolge l'indifferenza dei politici essendo questo un male ben noto e di antiche origini, continuiamo sul cammino tracciato e abbiamo già alcune idee per il prossimo futuro:

- realizzazione di un Corso base di economia;
- cineforum - proiezione a scadenza settimanale (programma in via di discussione);
- stampa degli atti del seminario sulla Teologia della Liberazione, - presentazione del volume;
- corsa nel Parco della Caffarella, promossa dalla Polisportiva Cyrano.

E' in corso in questo momento, un torneo di calcetto, un'iniziativa di solidarietà con il popolo del Nicaragua; tutto il ricavato sarà utilizzato per l'invio di attrezzature sportive alla Comunità di San Miguelito.



IL NICARAGUA DEVE VIVERE

Aiuta anche tu il Nicaragua a vivere nella democrazia, nella sovranità e nel non-allineamento



Dopo gli accordi di pace di Esquipulas e i primi passi compiuti verso il "cessate il fuoco", il Nicaragua è forse oggi un pò più vicino alla pace, nonostante continuino gli aiuti scoperti e clandestini da parte degli USA alla guerriglia "contra". Ma se le armi arriveranno a tacere, non dovrà tacere la nostra solidarietà.

Le difficoltà in cui versa il paese dopo anni di guerra, boicottaggi, embargo economico e ogni sorta di aggressione politica, diplomatica, economica orchestrata dagli USA, sono gravissime: la solidarietà internazionale è più che mai necessaria.

In tale quadro è evidente che tanti problemi vengono prima dello sport.

Eppure anche lo sport può essere uno strumento importante per un popolo che vuole ritrovare la pace e la serenità di tutti i giorni; uno strumento importante per lo sviluppo e la crescita individuale e collettiva, in particolare, dei giovani.

E' per questo che noi della polisportiva "Cyrano", che intendiamo lo sport non come parata di campioni da esibire ed esaltare per la soddisfazione del nazionalismo, ma come occasione di scambio tra individui e popoli, organizziamo il primo "Torneo di calcetto" in solidarietà con l'organizzazione sportiva di San Miguelito.

La quota d'iscrizione al Torneo è di L. 300.000 minime per squadra; il ricavato sarà impiegato per acquistare materiale sportivo da inviare a San Miguelito-Zona Especial III, Nicaragua C.A.



**Torneo di calcetto
Solidarietà
con il
Nicaragua**

POLISPORTIVA

