

Asimmetrie spaziali

La rete stradale in Palestina-Israele

Alessandro Petti

Spesso la città e il territorio contemporanei sono rappresentati da media e studiosi come spazi fluidi, senza confini, privi di esterno, continuamente percorsi da flussi. In proposito, si è parlato di città globali interconnesse che darebbero vita uno spazio transnazionale autonomo.¹ Nel corso del tempo si sono così sedimentati una retorica e un immaginario legati alla globalizzazione, alla libertà di movimento e all'annullamento delle distanze dovuto alle nuove infrastrutture telematiche e meccaniche. Manuel Castells, per citare una voce autorevole, ha sostenuto che nella città contemporanea si crea uno spazio che è costituito da flussi di informazione, organizzazione, capitale, immagini e simboli e che, grazie alle nuove tecnologie di comunicazione, il flusso è in grado di generare una rete globale integrata.² Simili rappresentazioni della realtà urbana e territoriale, tuttavia, sembrano letteralmente implodere quando da un livello narrativo astratto si passa a un'osservazione più ravvicinata del territorio.³ Se pure a fatica, si sta così facendo largo la consapevolezza che, parallelamente al proliferare di nuove reti informatiche, finanziarie ed economiche, si sono moltiplicati confini, barriere, punti di controllo a protezione delle reti. All'immaterialità dei flussi, infatti, è corrisposta un'accelerata fortificazione dello spazio fisico. Ciò ha prodotto un sistema territoriale in cui la figura dell'*arcipelago* (lo spazio liscio dei flussi) e dell'*enclave* (lo spazio dell'eccezione) convivono.⁴ La loro è però una convivenza asimmetrica. Se da un lato vi è un'élite che gestisce lo spazio dei flussi, vivendo in un mondo arcipelago che percepisce come unico e privo di esterno, dall'altro la sospensione delle regole dell'arcipelago produce vuoti giuridici e economici, che fanno del sistema di enclave un buco nero, una zona d'ombra.

Dal punto di vista del controllo sui flussi, le reti infrastrutturali, oltre a fare da supporto alle connessioni, sono anche lo strumento con cui controllare, filtrare e segregare intere parti di territorio e popolazioni. Lo spazio della mobilità e dei flussi per alcuni implica sempre l'esistenza di barriere per altri. La creazione di una rete infrastrutturale presuppone, più o meno consciamente, un'ideo-

¹ S. Sassen, *Città globali: New York, Londra, Tokyo, Utet, Torino 1997*; Id., *Global Networks, Linked Cities*, Routledge, London-New York 2002.

² M. Castells, *La nascita della società in rete*, Università Bocconi Editore, Milano 2002.

³ L'analisi di Castells sullo spazio dei flussi si basa in larga misura sul lavoro di ricerca svolto durante gli anni ottanta, riassunto ed elaborato nel saggio *The Informational City. Information, Technology, Economic Restructuring and the Urban-Regional Process*, Blackwell, Oxford 1989, confluito poi nella teoria sullo spazio dei flussi contenuta in *La nascita della società in rete*. La sua teoria risente molto del "clima culturale" degli anni ottanta: fede nella rivoluzione digitale, fine della storia, esaurimento della funzione degli stati nazione, cyberspazio. Nel corso del tempo e con il mutare del contesto geopolitico Castells ritornerà sulle sue tesi.

⁴ Per una trattazione diffusa di tale modello si veda A. Petti, *Arcipelaghi e enclave. Architettura dell'ordinamento spaziale contemporaneo*, Bruno Mondadori, Milano 2007.

logia spaziale e sociale. La disconnessione dalle reti genera un territorio frammentato costituito da un insieme di isole: enclave separate, segregate, sospese. La rete infrastrutturale è l'elemento che può fare da supporto alla connessione di alcuni e alla disconnessione di altri. Quest'aspetto apparentemente banale è stato sottovalutato dagli urbanisti modernisti, per i quali le reti infrastrutturali moderne erano il supporto di un ordine spaziale e sociale armonico. Nella loro concezione, la rete infrastrutturale moderna spazzava via le vecchie gerarchie e fondava un nuovo ordine sociale standardizzato. L'uso dell'automobile, nella Broadacre City di Frank Lloyd Wright, era un vero e proprio vettore di libertà che consentiva di muoversi nella sterminata città-regione. Si immaginava che le reti di strade, elettricità, acqua, fognie e comunicazioni fossero in grado di raggiungere tutti, allo stesso modo e allo stesso costo. L'infrastruttura, virtualmente standardizzata e omogenea modernista, era costruita dallo stato per un interesse collettivo. Una simile prospettiva, che in qualche modo sopravvive ancora oggi, è stata messa in crisi da un lato dall'inadeguatezza del paradigma razional-comprendivo della pianificazione, troppo rigido e burocratico per includere le nuove dinamiche delle agglomerazioni urbane, dall'altro dalla privatizzazione delle reti infrastrutturali, finalizzata a connettere le isole più affluenti e remunerative dal punto di vista economico. Si tratta del processo di suddivisione infrastrutturale e di frammentazione spaziale che Graham e Marvin hanno chiamato "splintering urbanism".⁵ Iniziato negli anni settanta del secolo scorso, esso ha ormai coinvolto molte città. Le nuove aree urbane – centri commerciali, parchi divertimenti, complessi residenziali, aeroporti, centri congressi, villaggi vacanze – sono connesse attraverso una rete infrastrutturale selettiva, in grado di formare uno spazio privatizzato e autonomo, mettendo in crisi la nozione di spazio pubblico e l'idea stessa di città. Per capire come opera la proprietà della disconnessione nel modello spaziale dei Territori occupati, centrale è il concetto di *bypass*.

Bypassing

Con il collasso dell'ideale modernista si sono sviluppate reti private che forniscono servizi a pagamento a potenziale alta efficienza. Reti a fibre ottiche, superautostrade, tunnel e ponti, nuove reti energetiche tendono a bypassare le vecchie reti o a sovrapporsi a esse, connettendo alcune parti di territorio e ignorandone altre non appetibili dal punto di vista economico. Ai luoghi e alle persone bypassati dai nuovi sistemi infrastrutturali non rimangono che le reti pubbliche o i meccanismi informali. Il *bypass* è presente in tutte le reti infrastrutturali, ma lo è in maniera più evidente in quelle autostradali, che attualmente stanno riorientando lo sviluppo degli insediamenti abitativi e il nostro modo di muoverci nello spazio. Si esce dal garage fortificato di casa con l'automobile, percorrendo tragitti blindati che conducono a zone di uffici o centri commerciali protetti.

Negli anni novanta, la privatizzazione ha radicalizzato le tecnologie del

⁵ S. Granham, S. Marvin, *Splintering Urbanism. Networked Infrastructures, Technological Mobilities and Urban Condition*, Routledge, London-New York 2001.

controllo, differenziando i diversi gruppi in base al potere che hanno sullo spazio. Ciò ha prodotto un territorio attraversabile a velocità diverse a seconda del reddito, dell'appartenenza nazionale, etnica e sociale. Dispositivi elettronici quali sensori e videocamere a circuito chiuso sorvegliano gli accessi e monitorano il pagamento dei pedaggi. La vigilanza va di pari passo con l'esclusione.⁶ Solo gli utenti più ricchi possono bypassare le congestionate strade pubbliche e accedere a reti stradali privilegiate. Le arterie stradali, che nelle visioni ideali di Lloyd Wright e Le Corbusier erano dispositivi per il progresso e la modernizzazione, si rivelano strumenti di controllo e segregazione. Per portare alla luce i regimi di controllo sui movimenti è cruciale privilegiare l'esame dei flussi materiali di persone rispetto all'analisi dei flussi immateriali di informazione e finanza. Per questo si è scelto di studiare, in riferimento alla realtà dei Territori occupati, il funzionamento dell'infrastruttura autostradale, che connette e disconnette fisicamente interi segmenti di popolazione e territorio. Il tracciato di una strada può avere la stessa importanza di un confine, includere o escludere, unire o dividere, determinare appartenenze o estraneità. Si tratta di un punto di vista radicalmente opposto a quello di chi fonda la propria analisi sulla retorica di un mondo senza confini dove gli stati nazione non esercitano più alcun potere: diversamente, nella società e nello spazio contemporanei appare in atto un rafforzamento di vecchi e nuovi confini, mentre le politiche legate agli stati nazione non ci sembrano affatto esaurite.

Dalle bypass road...

Le colonie israeliane nei Territori occupati sono punti strategici per il controllo del territorio.⁷ Gli insediamenti, punti di controllo dispersi in un "territorio ostile", non potrebbero funzionare se non fossero connessi tra loro e con Israele attraverso una rete infrastrutturale continua e omogenea. Il legame tra colonia e infrastruttura può essere considerato il codice binario di controllo operante in Cisgiordania. La combinazione di questi due elementi genera quella che l'antropologo israeliano Jeff Halper definisce "la matrice del controllo".⁸ Se paragoniamo la mappa del territorio della Cisgiordania alla pianta di un carcere, osserviamo che: a) ai posti di guardia dei secondini corrispondono le colonie situate sulle colline; b) ai corridoi che consentono il controllo delle celle, le reti autostradali che bypassano i villaggi palestinesi; c) alle celle occupate dai carcerati, i villaggi abitati dai palestinesi.⁹ Oltre a con-

⁶ S. Palidda, *Politiche della paura e declino dell'agire pubblico*, in *Un mondo di controlli*, "Conflitti globali", 5, 2007.

⁷ M. Benvenisti, K. Sholomo, *The West Bank and Gaza Atals*, The Jerusalem Post, Jerusalem, 1988; E. Weizman, *Hollow Land*, Verso, London-New York 2008.

⁸ J. Halper, *The Matrix of Control*, in <http://www.icahd.org/eng/>.

⁹ Jeff Halper ha proposto l'analogia tra la pianta di un carcere e la mappa della Cisgiordania in particolare per decostruire la teoria della "generosa offerta" che Barak avrebbe fatto a Yasser Arafat nel 2000 offrendogli il 94 per cento della Cisgiordania. Nel suo articolo Halper sostiene che in un carcere, per poter controllare i detenuti, è sufficiente il 2 per cento dello spazio. Quindi Israele, riservandosi un modesto sei per cento del territorio, avrebbe continuato a controllare tutti i confini, nonché il sottosuolo e lo spazio aereo dei Territori palestinesi.

nettere tra loro gli insediamenti israeliani, la rete autostradale blocca lo sviluppo dei villaggi palestinesi, creando confini e barriere tra comunità un tempo collegate.

Contrariamente al fine abituale delle strade, che sono un mezzo per connettere le persone ai luoghi, talora i percorsi delle strade che Israele costruisce in Cisgiordania mirano a raggiungere lo scopo opposto. Alcune delle nuove strade della Cisgiordania sono state progettate per creare una barriera fisica in grado di soffocare lo sviluppo urbano palestinese. Esse impediscono il naturale congiungimento delle comunità e la creazione di un'area edificata palestinese contigua in aree in cui Israele vuole mantenere il controllo, sia per ragioni militari sia in funzione degli insediamenti.¹⁰

Le radici di questa strategia di controllo dei flussi e di uso delle strade come barriere affondano nella storia dell'occupazione della Cisgiordania. Subito dopo il 1967, per controllare il territorio occupato, occorreva, oltre alla costruzione di avamposti israeliani, una rete autostradale che permettesse la circolazione dei mezzi militari e civili. Secondo Benvenisti e Khayat, nel decennio 1967-1977 le reti stradali vennero pianificate soprattutto lungo l'asse nord-sud; dal momento che non si desiderava creare un'integrazione con il sistema autostradale israeliano, non furono progettate strade in direzione est-ovest. L'attenzione fu rivolta in particolare al consolidamento della superstrada N. 90, che corre da nord a sud lungo il confine con la Giordania ed è facilmente raggiungibile da Gerusalemme attraverso la superstrada N. 1. Secondo gli strateghi militari, in caso di invasione araba, ciò avrebbe consentito ai mezzi militari di raggiungere facilmente il confine e rispondere all'attacco.

Nel decennio successivo, con la presentazione del nuovo piano regolatore per gli insediamenti di Giudea e Samaria, la strategia geopolitica di costruzione delle reti cambiò: "Il piano regolatore per gli insediamenti del triennio 1983-1986 [...] dichiara espressamente che una delle principali considerazioni per la scelta del luogo in cui creare consiste nella possibilità di limitare lo sviluppo dei villaggi palestinesi".¹¹ Per la costruzione dei nuovi tracciati autostradali il piano prevedeva distanze di rispetto tra i quaranta e i centoventi metri, ben al di sopra del necessario in rapporto alla velocità e al traffico previsti. Per strade principali e regionali la distanza di rispetto arrivava fino a seicento metri. In questo modo, il totale delle aree occupate dalla rete infrastrutturale era di 37.200 ettari, quasi quanto l'intera superficie costruita della Cisgiordania (nel 1987 la superficie edificata era di 43.000 ettari).

Viste le proporzioni, appare evidente che il piano non mirava a collegare i villaggi palestinesi bensì a costruire una matrice in grado di ingabbiarli. La decisione di dedicare all'infrastruttura una superficie tanto ampia era un espediente strategico per frenare, fisicamente e burocraticamente, l'espansione palestinese. Le misure di rispetto contenute nel piano avrebbero consentito la demolizione di un numero rilevante di case. Per motivi di sicurezza, i nuovi

¹⁰ B'Tselem, *Forbidden Roads. Israel's Discriminatory Road Regime in the West Bank*, Tel Aviv 2004, pp. 7-8.

¹¹ Ivi, p. 7.

insediamenti non potevano essere costruiti a meno di 3 km dalle autostrade; tale norma non si applicava agli insediamenti ebraici, che erano costruiti in base a piani urbanistici specifici. Il nuovo piano regolatore, quindi, prevedeva una rete integrata tra colonie e Israele e allo stesso tempo introduceva norme atte a contenere la crescita dei villaggi palestinesi.

Molte, se pur inascoltate, furono le opposizioni e oscure rimasero le procedure di approvazione. Benché il piano non fosse mai stato formalmente approvato, fu in base alle norme in esso contenute che le forze d'occupazione provvidero alle espropriazioni e demolizioni necessarie alla costruzione di strade a uso esclusivo degli insediamenti israeliani. Il piano conteneva la progettazione di una rete infrastrutturale che connetteva gli insediamenti della Cisgiordania alle aree metropolitane di Tel Aviv e Gerusalemme. Spinti dagli affitti più bassi, dagli incentivi statali e dalla possibilità di vivere lontano dalle aree più congestionate, ben serviti da una nuova ed efficiente rete autostradale, molti residenti israeliani decisero di andare ad abitare nelle nuove colonie della Cisgiordania. Negli anni novanta, durante il processo di pace, questa logica raggiunge l'apice:

A partire dal 1993, con la firma della Dichiarazione di principi tra Israele e l'Organizzazione per la liberazione della Palestina (Oslo), e nel quadro della dislocazione dell'esercito israeliano in Cisgiordania, il sistema delle *bypass road* ha preso slancio. Nel 1995 la costruzione di nuove strade ha raggiunto il picco. Israele ha avviato la costruzione di oltre cento chilometri di strade solo in Cisgiordania, vale a dire più del 20 per cento di tutti i cantieri stradali aperti quell'anno.¹²

La nuova e capillare griglia autostradale fornisce a Israele il controllo spaziale sull'intera Cisgiordania. Il sistema di *bypass road* è in grado di connettere tra loro le colonie israeliane, tagliando fuori i villaggi palestinesi e, di fatto, incorporando la Cisgiordania a Israele. I flussi sono sotto il diretto controllo di Israele, che li dirige attraverso checkpoint permanenti e temporanei, barriere e pattugliamenti dell'esercito. Per un viaggiatore palestinese non vi è alcuna possibilità di andare da una città all'altra senza attraversare uno o più checkpoint. La matrice di *bypass road* che accerchia le maggiori città palestinesi è una formidabile camicia di forza.

Le autostrade sono state costruite in massima parte su terreni di proprietà palestinese. Gli espropri condotti da Israele nei Territori occupati fin dal 1967 erano e sono uno strumento di colonizzazione e controllo. Prima degli anni novanta, gli espropri avvenivano per "ragioni militari". Mutata la situazione geopolitica, sono mutati anche i pretesti per l'espansione degli insediamenti e la costruzione di strade. Durante il processo di Oslo Israele espropriava in nome del "pubblico interesse", sostenendo che le *bypass road* giovassero anche ai palestinesi. Durante la seconda Intifada gli espropri sono proseguiti per "ragioni di sicurezza".¹³ Il confine tra legislazione militare e civile, tra norma

¹² *Ibid.*

¹³ Gli espropri avvenivano, a seconda dei casi, per motivi militari o per il bene della popolazione di quei luoghi, rispettando le leggi vigenti prima dell'occupazione (*Land Law. Acquisition for Public Purpose*,

ed eccezione, non esiste. Di volta in volta, per costruire una giustificazione formale si crea uno spazio di ambiguità legislativa.¹⁴

Osservando le trasformazioni dei regimi imposti all'uso delle strade nei Territori occupati, l'evoluzione delle strategie rivolte al controllo e alla sorveglianza dei flussi di popolazione indesiderata si fa chiara. Le *bypass road*, strade al servizio dei coloni israeliani per bypassare i villaggi palestinesi, ma costruite in nome di un "pubblico interesse", con il trascorrere del tempo hanno rafforzato sempre più il loro carattere esclusivo, trasformandosi in *sterile road*, strade – nel gergo militare israeliano – bonificate dalla presenza dei palestinesi.

... alle sterile road

Prima della seconda Intifada, le *bypass road* erano virtualmente accessibili a tutti. Il loro utilizzo da parte dei palestinesi era, tuttavia, limitato da fattori piccoli e grandi: mancanza di accessi e di uscite in prossimità degli insediamenti palestinesi, assenza quasi totale di segnaletica riferita alle località palestinesi, fermate dei mezzi pubblici solo per coloni e soldati israeliani. Con l'inizio della seconda Intifada, alla fine del 2000, Israele ha ridotto drasticamente l'accesso dei palestinesi a molte strade della Cisgiordania, incluse varie *bypass road*. Si tratta di un regime di proibizioni arbitrarie e non scritte, che l'associazione israeliana per i diritti umani B'Tselem riassume come segue (figure 1, 2, 3):

- strade la cui percorrenza è completamente vietata ai palestinesi;
- strade la cui percorrenza è permessa solo a palestinesi in possesso di un permesso speciale assai difficile da ottenere¹⁵ e con un uso ristretto dei veicoli;¹⁶
- strade con accesso controllato da checkpoint permanenti e temporanei.

Il regime è gestito dagli ufficiali dell'esercito israeliano tramite ordini orali e ha conseguenze drammatiche sulla mobilità. I palestinesi colti a percorrere una strada a loro interdetta o sprovvisti del permesso richiesto rischiano l'arresto e la confisca del veicolo. A proposito di questo regime di proibizioni, B'Tselem scrive:

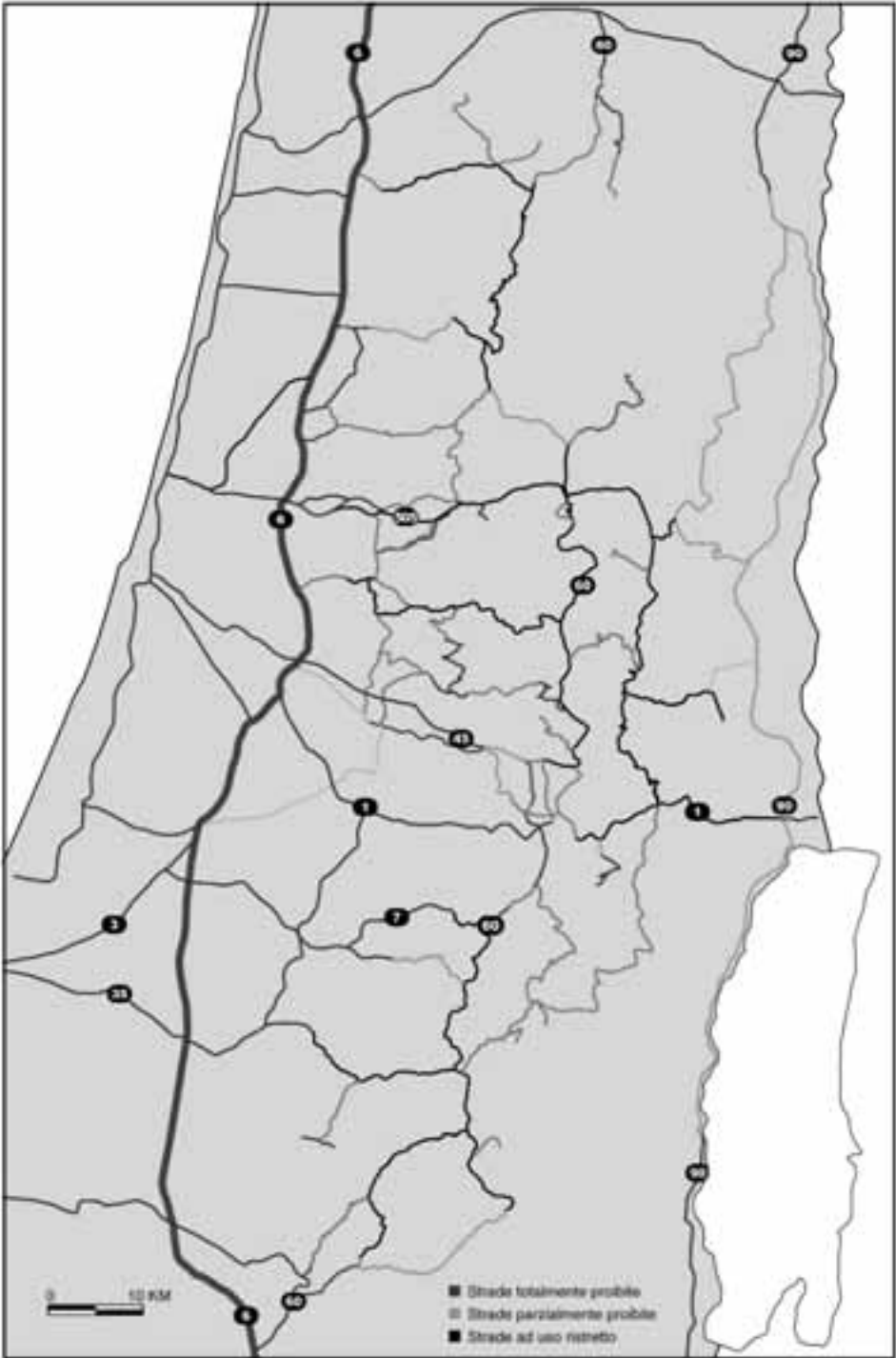
La pratica si basa interamente su ordini verbali impartiti ai militari sul campo. Che si tratti di un regime è dimostrato dal fatto che la popolazione locale è consapevole della sua esistenza. I palestinesi hanno smesso quasi del tutto di servirsi di queste strade, persino quando l'accesso non è impedito da ostacoli

Law No. 2 of 1953), oppure attraverso la sospensione di qualsiasi ordinamento attuata per motivi di sicurezza. L'uso strumentale dell'ambiguità e della sospensione è reso evidente anche nella costruzione di strade realizzate dai coloni nelle aree B e legittimate solo successivamente attraverso ordini militari.

¹⁴ Nei Territori occupati opera un'amministrazione civile israeliana, alla quale i palestinesi si devono rivolgere per ottenere licenze edilizie, permessi di lavoro ecc. A capo di questa amministrazione si trova personale non civile bensì militare, che sottostà a ordini militari. È un esempio di come non si possa propriamente parlare di confini tra amministrazione militare e civile.

¹⁵ A luglio del 2004 solo 3412 dei 2,3 milioni di palestinesi che vivono in Cisgiordania erano muniti di questo permesso speciale, noto come "Special Movement Permit at Internal Checkpoint in Judea and Samaria".

¹⁶ Di fatto i palestinesi non possono muoversi da una città all'altra con il proprio veicolo.



Regime delle strade proibite, 2005



*Bypass road n. 60,
Beit Jalla
(foto di Alessandro Petti)*



fisici o checkpoint. In risposta a un'interrogazione di B'Tselem, le Idf hanno fatto sapere che un ordine del 1970 conferisce "a chiunque abbia il comando militare di una zona" il diritto di limitare viaggi e spostamenti.¹⁷

Il regime di proibizioni è fatto rispettare dall'uso di checkpoint permanenti e temporanei, barriere che bloccano le strade e ronde militari. In molti casi è impedito di percorrere le strade con il proprio mezzo. Ecco perché i palestinesi, per potersi muovere, usano trasporti collettivi che fanno la staffetta da un posto di blocco all'altro. B'Tselem stima che in Cisgiordania vi siano diciassette strade il cui accesso è totalmente proibito ai veicoli palestinesi (circa 124 km), dieci il cui accesso è parzialmente proibito (244 km) e quattordici il cui accesso è limitato (364 km). Tali distanze vanno rapportate a un territorio largo in media 50 km e lungo 300; proibire l'accesso a una strada anche solo per pochi chilometri può significare disconnettere intere aree.

¹⁷ Ordine riguardante il regolamento della Difesa (n. 378), 5730-1970, in B'Tselem, *Forbidden Roads. Israel's Discriminatory Road Regime in the West Bank*, cit. p. 42.

Viaggio da A a B¹⁸

Nel gennaio 2003 è stata condotta un'indagine sul campo i cui risultati, presentati in forma di installazione video, rivelano gli effetti del regime imposto con la *sterile road*.¹⁹ In due diverse giornate è stato effettuato il seguente esperimento: il primo giorno si è percorso il tragitto compiuto da un colono israeliano per andare dalla colonia di Kiriath Arba a quella di Kedumim; il giorno successivo quello seguito da un palestinese per raggiungere la città di Nablus partendo da Hebron. Entrambi i tragitti iniziano e finiscono alla stessa latitudine (figura 4). Per percorrere il primo tragitto a bordo di un taxi israeliano è stata impiegata un'ora e cinque minuti, mentre per percorrere il secondo, ricorrendo a vari taxi collettivi palestinesi, ci sono volute cinque ore e venti minuti. La diversa durata del viaggio è determinata da diversi fattori: lungo il tragitto del viaggiatore palestinese si sono dovuti superare vari checkpoint, camminare a piedi e cambiare taxi, mentre quello del viaggiatore israeliano, attraverso il transito per la *bypass road*, permette di passare attraverso i checkpoint senza essere fermati (figure 5, 6, 7). Quanto segue è il diario di bordo dei due viaggi.

Percorso palestinese. Da Hebron a Nablus: 95 km

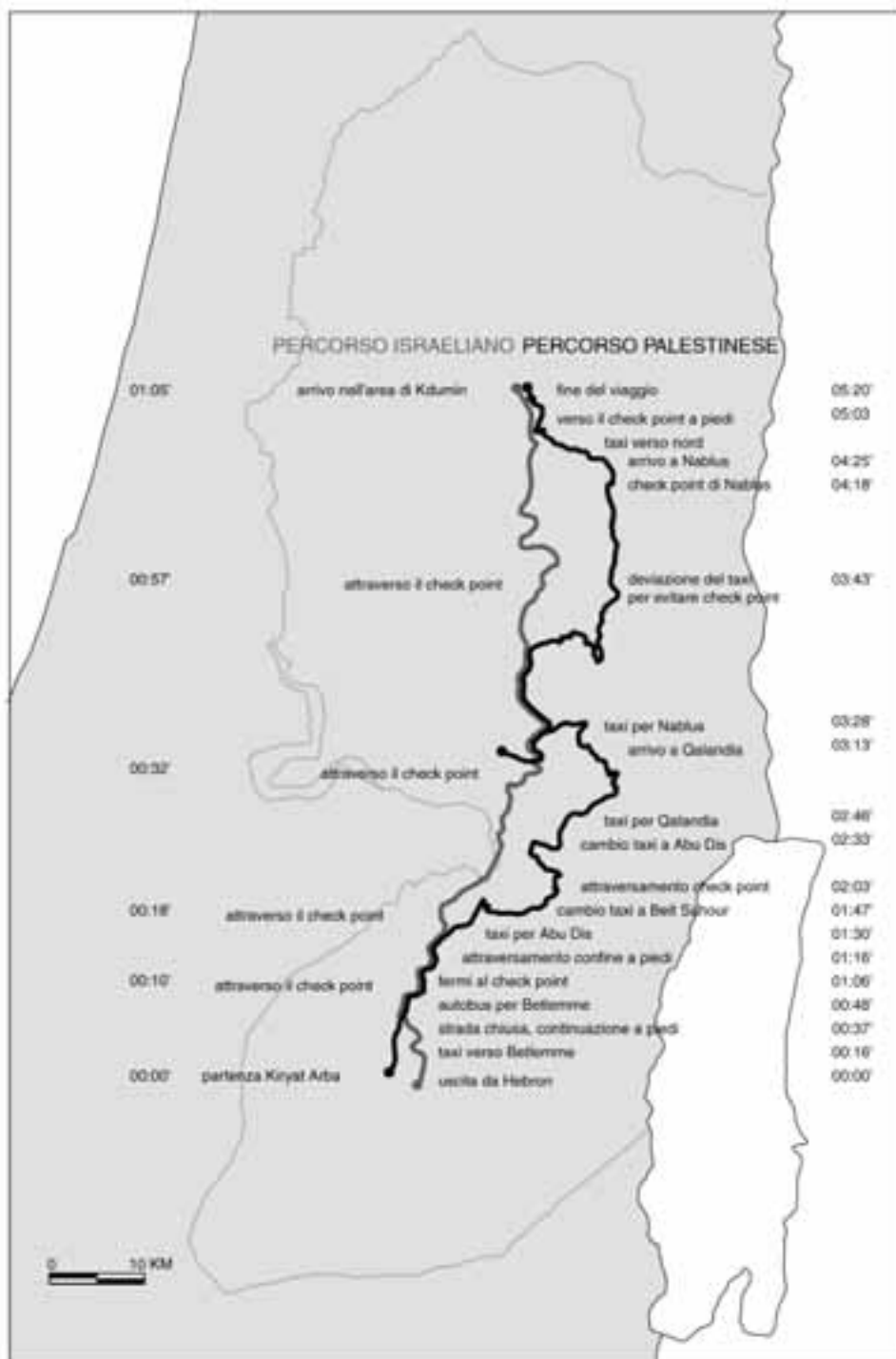
Tempo impiegato: 05:20 minuti

13 gennaio 2003. Partiamo dal centro storico di Hebron nella zona speciale H1, dove per i palestinesi vige un coprifuoco semipermanente. A piedi ci dirigiamo verso il primo checkpoint che separa il centro storico dal resto della città. Prendiamo un taxi collettivo che ci porta fino ai limiti della zona B. La strada è bloccata da una barriera costruita da Israele per impedire alle vetture con targa bianca palestinese di accedere alla *bypass road* N. 60. Scendiamo dal taxi e superiamo a piedi le barriere. Dall'altra parte troviamo un autobus che arriva fino a Betlemme, riservato ai palestinesi. Durante il percorso l'autobus si ferma a raccogliere altri passeggeri. In questo tratto di strada non ci sono automobili con targa bianca, l'autobus è l'unico mezzo cui è consentito percorrere la *bypass road* da Hebron a Betlemme.

Ci fermiamo davanti a un checkpoint alle porte di Betlemme. I soldati perquisiscono l'autobus. Poco dopo possiamo scendere dall'autobus e attraversare a piedi il checkpoint. Dall'altra parte troviamo altri taxi collettivi con cui continuare il nostro viaggio. Non possiamo proseguire verso nord servendoci della *bypass road* N. 60, che bypassa Betlemme verso Gerusalemme, perché è vietata ai palestinesi che non possiedono un permesso speciale di ingresso. Siamo costretti a deviare verso sud-ovest. A Beit Sahur cambiamo nuovamente taxi. Percorriamo una strada secondaria particolarmente pericolosa in cui sono presenti molti checkpoint. Il

¹⁸ Il contenuto del paragrafo è riadattato da S. Hilal, A. Petti, S. Porcaro, *The Road Map*, in "Equilibri", 2, agosto 2004.

¹⁹ *The Road Map* è un'installazione di Multiplicity (Stefano Boeri, Maddalena Bregani, Maki Gherzi, Matteo Ghidoni, Sandi Hilal, Alessandro Petti, Salvatore Porcaro, Anniina Koivu, Francesca Recchia, Eduardo Staszowsky). La ricerca sul campo e le riprese video sono di Sandi Hilal, Alessandro Petti e Salvatore Porcaro.



Viaggio da A a B (mappa Multiplicity)



Viaggio da A a B, 2003 (fotogrammi Multiplicity)

tragitto è incerto, incrociamo diverse jeep dell'esercito israeliano che pattugliano le strade. I tassisti si chiamano con il cellulare per scambiarsi informazioni su quali strade siano percorribili e non pattugliate dai militari. Seguendo diverse strade tortuose, arriviamo ad Al 'Ubeidiya. Qui il tassista ci dice di scendere, perché più avanti c'è un checkpoint volante che non può aggirare con la macchina. Seguendo gli altri passeggeri, lo aggiriamo a piedi e più avanti, qualche centinaio di metri più a valle, troviamo altri tassisti che ci aspettano per portarci al prossimo checkpoint. Arriviamo ad Abu Dis. Il taxi si ferma accanto ai grandi blocchi di so-

stegno in cemento armato che dividono Abu Dis da Gerusalemme Est. Qui troviamo altri taxi che proseguono verso nord, almeno fino a Ramallah, affermano: oltre non sanno se sia possibile arrivare. Ci dicono che, una volta a Ramallah, vedremo se ci sono taxi per Nablus. Durante il percorso usciamo dall'area B nei pressi di Ma'ale Adumim percorrendo la strada N. 1 fino all'incrocio con la strada N. 458. Qui si vedono molte automobili con targa gialla israeliana e taxi collettivi con targa bianca palestinese. Arriviamo fino al checkpoint di Khalandia, tra Gerusalemme e Ramallah. Qui troviamo un taxi per Nablus. Torniamo indietro per un lungo tratto per poter imboccare la *bypass road* N. 60 verso nord. Attorno a noi numerose auto di coloni.

Proseguiamo senza fermarci. Davanti a noi scorrono diverse colonie. Allorché la strada si restringe e si fa dissestata le colonie scompaiono. Molto prima di Nablus, il taxi abbandona la strada principale e imbocca una strada secondaria in mezzo a un campo di olivi. Chiediamo al tassista perché non prosegua lungo la strada che ci porterebbe direttamente a Nablus. Risponde che più avanti c'è un checkpoint dal quale non si passa. Proseguiamo in mezzo agli olivi finché non ci reimmettiamo nella *bypass road*. La percorriamo per un breve tratto fino al checkpoint di ingresso a Nablus. Lo passiamo a piedi mostrando i nostri passaporti europei ai soldati, che sono molto sorpresi di incontrarci da quelle parti. Molti palestinesi sono costretti a tornare indietro. Attraversato il checkpoint, prendiamo un nuovo taxi che ci porta a Nablus. Qui i tassisti ci dicono che non si può proseguire verso nord, che non ci sono vie transitabili. Oggi, dicono, l'esercito ha chiuso tutte le strade. Ma, dopo qualche minuto di attesa, un tassista sostiene che lui conosce delle strade per aggirare i checkpoint. Saliamo sul suo taxi e prendiamo una strada sterrata, in mezzo alla campagna, fino a quando il tassista ci dice di scendere prima di un checkpoint che ci riporterebbe su una strada normale. Da lontano i soldati con i fucili puntati ci urlano che di lì non si passa. Il nostro viaggio finisce qui.

Percorso israeliano. Da Kiriati Arba a Kedumim: 95 km.

Tempo impiegato: 01:05 minuti

14 gennaio 2003. Dalla colonia di Kiriati Arba, con un taxi israeliano munito di targa gialla, ci immettiamo nella *bypass road* N. 60. Superiamo senza fermarci il primo checkpoint che incontriamo. Notiamo che la strada che stiamo seguendo è per alcuni tratti la stessa che abbiamo percorso con l'autobus palestinese. Non ci sono macchine palestinesi con targa bianca. Superiamo il checkpoint prima dell'ingresso di Gerusalemme. Attraverso un tunnel e un viadotto bypassiamo Betlemme. In alcuni punti la strada è protetta da barriere contro il lancio di pietre. La *bypass road* scavalca letteralmente il villaggio palestinese di Beit Jalla, passandoci sopra come un ponte. Attraversiamo il traffico di Gerusalemme proseguendo verso nord. Al checkpoint ci fermano per un controllo. Dopo qualche domanda ci lasciano proseguire. Procediamo fino alla colonia di Kedumin dove il nostro viaggio finisce.

Il regime di divieti istituito “per motivi di sicurezza” restringe di fatto la libertà di movimento di tre milioni e mezzo di persone sulla base dell'appartenenza nazionale.²⁰ Dai Territori occupati tali pratiche sono migrate in Israele. La Trans Israel Highway, autostrada di 350 km a pagamento costruita nell'area più densamente popolata di Israele, è infatti diventata l'asse principale della matrice del controllo.

Trans Israel Highway

L'autostrada N. 6, la Trans Israel Highway, è stata ufficialmente completata nel gennaio 2004. Si estende dal confine con il Libano, a nord, alla città di Be'er Sheva, a sud. Con essa si intersecano le strade che, da est a ovest, attraversano Israele e la Cisgiordania.²¹ Se osserviamo Palestina-Israele dal punto di vista della rete infrastrutturale, lo spazio – in apparenza separato da muri e confini – si rivela di fatto totalmente unificato. Le isole dell'arcipelago coloniale dei Territori occupati sono collegate fra loro e con Israele attraverso un'efficiente e ininterrotta rete autostradale. Per un lungo tratto l'autostrada corre parallela al muro, mostrando come lo spazio dei flussi e i dispositivi di esclusione siano complementari. Il muro funziona come una membrana che lascia passare alcuni flussi e ne blocca altri e insieme all'autostrada N. 6 forma un unico sistema in grado di includere ed escludere, connettere e disconnettere. Questa logica non riguarda solo la Cisgiordania, ma invade anche il territorio di Israele.

L'esplicita e persistente politica governativa volta a “giudaizzare” la Galilea per assicurarvi una maggioranza ebraica ed evitare la contiguità territoriale tra città, cittadine e villaggi sarà favorita dalla costruzione dell'autostrada.[...] La Trans Israel Highway richiederà massicce espropriazioni ai danni delle comunità palestinesi in Israele, e limiterà la loro naturale espansione attraverso la costruzione di un'autostrada e di un insediamento ebraico di cui usufruirà principalmente la popolazione ebraica. L'85 per cento della terra che verrà confiscata per la costruzione della strada appartiene a proprietari terrieri arabi, in un paese di cui solo il tre per cento appartiene ad arabi e non è ancora stato confiscato.²²

L'autostrada è realizzata da una compagnia privata che nel 1995 ha ottenuto, grazie a una legge votata dalla Knesset, uno status speciale, che le consente di confiscare terreni. L'interesse pubblico è così appaltato direttamente a un'azienda privata. Lo statuto giuridico di queste società è ambiguo: funzione

²⁰ “Il regime, basato sul principio della separazione attraverso la discriminazione, ha punti di contatto impressionanti con il regime razzista dell'apartheid in vigore in Sudafrica fino al 1994” (*Ibid.*).

²¹ La Trans-Samaria Highway (Road 5) che, dalla costa vicino a Ramat Hasharon attraverso l'insediamento di Ariel, arriva alla valle del Giordano; la strada N. 45, che da Modiin attraverso all'insediamento di Ma'ale Adumim giunge fino alla valle del Giordano; la strada N. 7, che da Ashdod passa attraverso gli insediamenti di Etzion e Ma'ale Adumim fino alla valle del Giordano. Le autostrade in direzione nord-sud in Israele, la N. 2, la N. 4 e la nuova N. 6; le superstrade N. 60 e N. 90 nei Territori occupati formano, insieme agli attraversamenti est-ovest visti in precedenza, i grandi assi principali di una griglia a cui è agganciata una rete secondaria di strade minori che completa la matrice.

²² J. Halper, *The Road to Apartheid*, in “News from Within”, 16, 5, maggio 2000, p. 3.

pubblica e funzione privata sono evocate a seconda dei contesti in cui esse operano. L'autostrada è fornita di un sistema di pagamento a "libero flusso", in cui al guidatore non è richiesto di fermarsi al casello: all'ingresso dell'autostrada il veicolo viene scannerizzato e fotografato da un sistema ottico di sorveglianza. I dati del proprietario della vettura sono raccolti dall'azienda privata tramite l'accesso diretto alla banca dati del ministero dei Trasporti. Il proprietario riceve direttamente a casa la nota con l'importo dovuto; qualora non provveda al pagamento, può essergli ritirata la patente e nei casi più gravi la polizia privata dell'autostrada può confiscargli la vettura. Il regime di controllo e sanzione è appaltato a un'azienda privata la cui discrezionalità e autorità sono simili a quelle dell'esercito nei Territori occupati. Anche in questo caso si crea uno spazio di indistinzione tra legislazione ordinaria e legislazione speciale, azione militare e azione civile, che permette per esempio di accelerare le confische di terreni senza possibilità di appello. L'effetto è la costruzione di spazi che possono essere attraversati in base alla nazionalità, al reddito o all'etnia.

La diffusione di un modello

Le pratiche di controllo e sorveglianza sui flussi finora analizzate non sono tuttavia specifiche dei Territori occupati palestinesi. Esse compaiono in altri contesti geografici – dall'Australia, all'Asia orientale al Nord America – e si manifestano in vario modo: nel funzionamento delle *bypass freeway* a pagamento dei grandi agglomerati urbani di Los Angeles, Toronto, Melbourne; nell'utilizzo delle autostrade come "cordoni sanitari" destinati a dividere i nuovi insediamenti per le classi emergenti e gli insediamenti informali di Istanbul, Giacarta e Manila; nell'uso di *bypass* pedonali nei centri per uffici della città di Houston, Texas. Negli ultimi anni, a fianco delle privatizzazioni avvenute in molti settori, si è andato rapidamente affermando il sistema delle autostrade private a pagamento, che garantiscono maggiore efficienza e velocità negli spostamenti. In molte città le autostrade private sono state direttamente sovrainposte alla vecchia e congestionata rete del trasporto pubblico.

Le nuove arterie stradali di Istanbul, Giacarta e Manila sono utilizzate come veri e propri cordoni sanitari che dividono i quartieri residenziali dagli slum. Questa nuova generazione di autostrade è usata per bypassare le zone urbane ritenute insicure e per contenere l'espansione di popolazioni indesiderate. I nuovi sistemi a pagamento di cui sono fornite le arterie autostradali funzionano come dispositivi di controllo, catalogazione e sorveglianza automatica. L'alta tecnologia permette, infatti, un'invasività e una pervasività del controllo e della sorveglianza senza precedenti. SR 91 Freeway, Road 407 e Transurban CityLink sono i nomi delle nuove reti di *bypass road* costruite in tre grandi città: Los Angeles, Toronto e Melbourne. Sono autostrade a pagamento costruite per bypassare le sovraccariche arterie pubbliche. Usano sistemi elettronici di controllo per gli ingressi e le uscite, in modo che i conducenti non siano costretti a fermarsi per pagare il pedaggio. Alcune hanno tariffe che variano a seconda dei tempi di percorrenza e del flusso di traffico. Le aziende

che le hanno realizzate offrono spazi riservati a pagamento per attraversare la città più velocemente.

Il Transurban CityLink di Melbourne, inaugurato nel 1999, ha una lunghezza di 22 km e collega i quartieri residenziali più affluenti con il centro città e l'aeroporto. Offrendo tempi di percorrenza ridotti, le autostrade a pagamento sono in grado di determinare le linee future d'espansione dei nuovi insediamenti. Date le sue dimensioni, questo tipo di spazio privatizzato, che occupa in maniera crescente i terreni delle grandi conurbazioni, mette in discussione la stessa nozione di spazio pubblico:

Progetti come il CityLink possono essere determinanti per l'evoluzione della forma di una città, giacché sono strutturali e tendono a stabilire quale tipo di spazio urbano si creerà per le generazioni a venire. In discussione è il futuro dello stesso spazio pubblico nelle sue forme sociali, tecniche ed estetiche. Ciò vale sia dal punto di vista del superamento di agorà tradizionali, come il mercato e il paesaggio stradale fatto di parcheggi, sia rispetto alla possibilità di favorire ulteriormente gli iperregolamentati spazi privati dei complessi commerciali, un altro bozzolo cui le superstrade fanno da collegamento.²³

La creazione di spazi a pagamento per gli spostamenti da una zona all'altra della città contribuisce alla frammentazione del territorio: centri finanziari, residenze di lusso, centri commerciali, parchi a tema sono le isole dell'arcipelago di colonie delle grandi conurbazioni, connesse da reti a pagamento che bypassano spazi e popolazioni.

Come sappiamo, le arterie autostradali non sono solo spazi per i flussi: possono essere anche cordoni sanitari che separano i quartieri affluenti dall'espansione degli slum. A Istanbul, sull'onda della nuova stagione economica e politica, sono sorti nuovi insediamenti per le classi emergenti. Essi offrono "stili di vita occidentali", omogeneità sociale, comfort e sicurezza contro il crimine, un riparo contro la città multietnica, caotica e inquinata. Esenkent e Bogazkoy sono due insediamenti in stile postmoderno a ovest della città, composti di lussuosi appartamenti dotati di piscine e giardini, separati dai villaggi informali costruiti lungo le arterie autostradali che marcano i nuovi confini di classe e d'identità all'interno della metropoli.²⁴ Le autostrade, che l'ideologia modernista considerava strumenti di progresso e modernizzazione, a Istanbul sono sbarramenti e barriere contro la crescita degli insediamenti informali. Per Teresa Caldeira gli strumenti della pianificazione modernista sono stati ironicamente utilizzati per scopi contrari a quelli per cui erano stati originariamente concepiti.²⁵ La separazione tra traffico veicolare e pedonale, che per il modernismo rappresentava una conquista per la salute dell'uomo, a Istanbul si rivela una strategia per vietare l'uso improprio delle grandi arterie. Le strade sono state infatti sterilizzate dalla presenza di attività e popolazioni consi-

²³ D. Holmes, *Cybercommuting on an Information Superhighway. The Case of Melbourne's CityLink*, in S. Graham (a cura di), *The Cybercities Reader*, cit., p. 177.

²⁴ A. Aksoy, K. Robins, *Modernism and the Millennium. Trial by Space in Istanbul*, in "City", 8, 1997, pp. 21-36.

²⁵ T. Caldeira, *Fortified Enclaves. The New Urban Segregation*, in "Public Culture", 8, 1996, pp. 303-328.

derate incompatibili con lo spazio liscio dei flussi. Si è privilegiato il trasporto individuale privato, escludendo la popolazione che usa i mezzi pubblici. Analogamente, i vuoti urbani che nella pianificazione modernista erano concepiti come “la giusta distanza degli edifici” o “polmoni verdi” sono stati trasformati in aree dove collocare scultorei edifici “d’autore” fortificati.

L’uso dell’autostrada come cordone sanitario si trova anche in alcune città asiatiche. Nella sterminata periferia di Giacarta, *gated community*, centri commerciali e zone di uffici sono collegati da autostrade a pagamento pubbliche o private. Le classi sociali privilegiate si sono spostate nei luoghi virtualmente più sicuri e meno inquinati dell’immensa periferia, abbandonando la città vecchia, malsana, povera di infrastrutture e considerata pericolosa. Le grandi arterie che collegano le isole dei ricchi sorvolano bypassandolo il vecchio centro della città.²⁶ A Manila, per costruire la nuova rete di *bypass road* a pagamento, la Metro Manila Skyway, sono stati demoliti diversi quartieri informali, costringendo gli abitanti all’evacuazione. Per rafforzare l’uso esclusivo della rete autostradale che connette le isole residenziali, l’accesso è vietato ai veicoli tradizionali; *jeepneys*, autobus e motocicli sono quindi costretti a servirsi delle vecchie strade.

La creazione di spazi privatizzati per i flussi ha invaso anche gli spazi destinati ai pedoni. Nei centri finanziari e per uffici sono sorti percorsi pedonali sotterranei o in quota, che connettono un edificio all’altro bypassando le vie cittadine. In questo modo, nei centri delle città, le strade e le piazze che per anni hanno simboleggiato la vita pubblica sono lentamente e inesorabilmente sostituite da tragitti ponte e tunnel, tramite i quali impiegati e dirigenti possono così accedere agli uffici senza mettere piede fuori dall’automobile, se non all’interno di un parcheggio privato. Le entrate degli edifici sono controllate da telecamere e personale di sicurezza. L’uso di tunnel e ponti pedonali privati ha compromesso l’uso promiscuo e la vita delle strade pubbliche. In alcuni centri per affari camminare a piedi significa automaticamente essere individui sospetti. La strada, luogo di attività umane e incontri casuali, si è trasformata nel regno della paura e della sorveglianza.

Foucault, nel corso tenuto al Collège de France nel 1977-1978, chiarisce il passaggio da una società disciplinare a una società di sicurezza, intendendo con quest’ultima una società in cui esista effettivamente un’economia generale di potere caratterizzata o dominata dalle tecnologie di sicurezza.²⁷ In particolare, il corso si sofferma sulla distinzione tra disciplina e sicurezza nel loro rispettivo modo di trattare l’organizzazione delle distribuzioni spaziali. Tre sono gli esempi storici chiamati in causa. Il primo è il progetto di Le Maître, in cui la città è definita in termini di sovranità. Il tipico esempio di questo progetto spaziale è la città capitale, con il suo specifico ruolo rispetto al resto del territorio. In questo caso è infatti fondamentale il rapporto tra sovranità e disposizione spaziale, la città è pensata essenzialmente nella dimensione più globale del territorio, lo stato stesso è pensato come un edificio. A questo proget-

²⁶ A. Kusno, *City, Space and Globalization. An International Perspective*, University of Michigan, Ann Arbor 1999, p. 163.

²⁷ M. Foucault, *Sicurezza, territorio, popolazione*, Feltrinelli, Milano 2005.

to spaziale Foucault associa un'età della legge, in cui il meccanismo di sicurezza è legale e giuridico. Per spiegare il modo in cui tale meccanismo funziona egli fa l'esempio del trattamento dei lebbrosi, che venivano esclusi dalla città attraverso leggi e regolamenti.

Il secondo esempio è la città di Richelieu, corrispondente a un regime del discorso politico che si costituisce nel corso del XVII secolo. La città è costruita sul modello dell'accampamento militare romano: la griglia incarna lo strumento della disciplina, attraverso la conformazione dello spazio vengono stabilite gerarchie e rapporti di potere. La disciplina forma uno spazio vuoto e chiuso, la disciplina è l'ordinamento della costruzione. A questo progetto spaziale Foucault associa un'età disciplinare, il costituirsi di un sistema legale moderno. Per spiegare il modo in cui tale meccanismo di sicurezza funziona fa l'esempio del trattamento della peste, tra il XVI e XVII secolo, in cui il territorio e la città venivano sottomessi a una determinata regolamentazione che indichi agli abitanti quando posso uscire, i comportamenti da seguire in casa, il divieto di contatti, l'obbligo di presentarsi davanti agli ispettori ecc.

Il terzo esempio è Nantes, in cui lo spazio si organizza per rispondere strutturalmente al problema dell'igiene, del commercio e delle reti viarie. Lo scenario è così caratterizzato:

Il problema cruciale delle città del XVIII secolo, permettere la sorveglianza dopo che la demolizione delle mura, resa necessaria dallo sviluppo economico, aveva reso impossibile la chiusura serale delle città o un'attenta vigilanza diurna delle strade, con il conseguente aumento dell'insicurezza causato dall'afflusso di popolazioni nomadi, mendicanti, vagabondi, delinquenti, criminali, ladri, assassini ecc., che potevano arrivare, come è noto, dalle campagne. Si trattava insomma di organizzare la circolazione, di eliminare i pericoli, di separare la buona circolazione da quella cattiva, potenziando la prima e riducendo la seconda.²⁸

A questo progetto spaziale Foucault associa un'età della sicurezza. Per spiegare come operi quest'ultimo meccanismo fa l'esempio del trattamento del vaiolo e delle pratiche di inoculazione sviluppatesi a partire dal XVIII secolo:

Non si tratta di imporre un disciplina, ma di sapere quante persone sono affette dal vaiolo, di disporre di statistiche sulla popolazione. Il problema non è l'esclusione come nel caso della lebbra, o la quarantena come nel caso della peste, ma riguarda le epidemie e le campagne mediche grazie alle quali si cerca di arrestare i fenomeni sia endemici sia epidemici.²⁹

Tuttavia Foucault ci avverte che i tre meccanismi possono essere operativi in diversi periodi storici, e l'uno influisce sull'altro. Occorre, infatti, un complesso apparato disciplinare per fare funzionare i meccanismi di sicurezza. Non ci si trova di fronte a una successione, in cui l'emergenza di un modello farebbe sparire quelli precedenti. Non esiste un'età legale, un'età disciplinare e un'età della sicurezza. I dispositivi di sicurezza non prendono il posto dei meccani-

²⁸ Ivi, p. 27.

²⁹ Ivi p. 20.

smi disciplinari, la tecnologia di sicurezza può nel suo agire, per esempio, utilizzare o a volte moltiplicare elementi giuridici o disciplinari. Lo schema costruito da Foucault ci aiuta a meglio comprendere come, per esempio, il muro costruito da Israele per cingere le città palestinesi è sì un meccanismo disciplinare ma che si rinforza solo grazie al meccanismo di sicurezza del sistema stradale. Infatti se la disciplina opera in uno spazio vuoto, attraverso l'isolamento, la gerarchia e la repressione, la sicurezza al contrario consente una certa circolazione, cercando di dividere la buona dalla cattiva circolazione; l'obiettivo non è bloccare i flussi ma monitorarli: non tenderà, come la disciplina, a risolvere il problema ma piuttosto a gestire eventi probabili, controllabili solo in parte, cercando di minimizzare i rischi.

La disciplina dà forma architettonica a uno spazio e pone come problema essenziale una distribuzione gerarchica e funzionale degli elementi: penso a come le torri di guardia e i campi militari israeliani sono organizzati come in una pianta di un carcere, per sorvegliare anche quando non c'è nessuno che osserva e sorveglia dalle torri, ma è sufficiente che il meccanismo esista perché influisca sui comportamenti delle persone. La sicurezza invece cerca di strutturare un ambiente in funzione di serie di eventi o elementi possibili, che occorre regolare in un quadro polivalente e trasformabile; penso a come operano i checkpoint permanenti e volanti: non tentano di risolvere una volta per tutte il problema degli attacchi armati ma cercano di diminuirne la probabilità, così come il rilevamento delle impronte digitali nelle carte di identità emesse dagli israeliani per i palestinesi segnano quel passaggio verso un potere biopolitico, che invade la natura stessa dell'uomo, il suo Dna, trasformando il popolo in popolazione, ossia in un dato statistico. Per la sicurezza il controllo della circolazione delle strade è importante quanto l'apparato legale-giuridico e l'apparato disciplinare. Non si tratta, come nel meccanismo disciplinare, di delimitare il territorio, o non solo quello, ma di permettere le circolazioni, controllare, distinguere le buone dalle cattive, favorire gli spostamenti ma in maniera tale che i pericoli inerenti a questa circolazione risultino annullati.

In questo testo ho tentato di descrivere il funzionamento asimmetrico delle strade nel contesto dei Territori occupati. In essi non si trovano cartelli stradali che vietano l'accesso e neanche regolamenti scritti. Ci troviamo di fronte non a un'esclusione, a una separazione volgare ma chiara come nell'apartheid sudafricana, ma a un regime ben più sofisticato. Qui si tratta non di imporre *una legge che dica no* (anche se tali dispositivi esistono) ma di arginare alcuni fenomeni entro limiti accettabili, favorendone l'autoannullamento progressivo. È un controllo in cui i meccanismi di comando divengono sempre più democratici. È per questo motivo che il futuro politico e sociale di Palestina-Israele riguarda così da vicino i paesi che si ritengono democratici: è qui che si attivano le forme di governo che coniugano libertà e dominio, accesso e separazione, liberalismo e occupazione.