

esteri

I RAGAZZI DELLA VIA CADDESI

IL GOVERNO HA MESSO IN CANTIERE DEI MUTAMENTI CHE STRAVOLGERANNO LA METROPOLI turca. INTERESSI E MEGALOMANIA TRAVESTITI DA BOOM

# Istanbul

## Dietro la rivolta la lotta dei giovani per salvare la città

di Cristoforo Spinella

**I**STANBUL. Alla posa della prima pietra del terzo ponte sul Bosforo, il 29 maggio, il premier turco Tayyip Erdogan e il presidente della Repubblica Abdullah Gül sorridevano soddisfatti per l'ennesimo maxi-progetto destinato a rivoluzionare lo skyline di Istanbul. Poche ore prima a piazza Taksim, cuore turistico e simbolo laico della città, alcune decine di ambientalisti iniziavano la protesta contro la distruzione del parco Gezi destinata a oscurare l'ultimo spot del boom turco che in un decennio ha stravolto il profilo di Istanbul e nel prossimo promette di farlo ancora di più. Una rivoluzione di finanza e cemento, progetti fantasmagorici e progetti fantasma capaci di cambiare il volto della capitale di tre imperi con ottomila anni di storia alle spalle. A metterle in fila, le iniziative che stanno facendo di Istanbul una megalopoli a metà tra New York e Bombay fanno impressione. Un terzo ponte sospeso sopra il Bosforo e un tunnel sotto il Bosforo, un terzo aeroporto (che sarebbe il più grande del mondo), interi nuovi quartieri e un'enorme moschea sulla collina di Çamlica, con i minareti più alti del pianeta. Fino al progetto «folle» - il *copyright* è dello stesso Erdogan - di un enorme canale artificiale sulla sponda europea che colleghi il mar di Marmara con il mar Nero, decongestionando il Bosforo intasato ogni anno da 143 milioni di tonnellate di gas e petrolio e 3 milioni di prodotti chimici, oltre che dalle navi militari. Uno stretto creato scavando lungo 45 km fino a una profondità di 25 metri, degno della *grandeur* imperiale ot-

tomana evocata dal premier come modello per la sua Turchia. Ma anche un affare colossale per armatori e comitati d'affari: attorno al «nuovo canale di Panama» sorgono altri due agglomerati da un milione di persone ciascuno. Istanbul 2 e Istanbul 3, che andrebbero a rinfoltire una metropoli che ha già sfondato la soglia dei 15 milioni di abitanti.

Una questione di insostenibilità urbana che va a braccetto con quella ambientale. «Dietro questo progetto, che sarebbe disastroso per l'ecosistema del mar Nero, non c'è nessuno studio scientifico» accusa Cemal Saydam, che insegna ingegneria ambientale all'università Hacettepe di Ankara. Il Kanal Istanbul, già bandiera della campagna che nel 2011 garantì a Erdogan il terzo mandato alla guida del Paese, distruggerebbe uno dei pochi polmoni verdi rimasti. Un progetto da 10 miliardi di dollari da inaugurare nel 2023, centenario della Repubblica, il cui destino resta legato a doppio filo al sempre più incerto futuro politico del premier.

Dopo l'esplosione delle proteste di Taksim, tutto è stato rimesso in discussione. Anzi, c'è stato messo: perché finora nessuna di queste iniziative è passata al vaglio della volontà popolare. Di più: a inizio luglio il parlamento di Ankara ha approvato con un blitz notturno una legge che esclude il parere sui piani regolatori dell'Unione delle Camere di Ingegneri e Architetti, protagoniste delle manifestazioni anti-governative. Se ora per placare la rabbia della piazza Erdogan ha promesso un referendum sui 600 alberi che rischiano di sparire con il parco Gezi, sui 600 mila da distruggere per far spazio al terzo aeroporto cittadino - un gigante da 150 milioni di passeggeri all'anno - nessu-

no ha potuto obiettare.

Controverso è anche il progetto del terzo ponte. Già dal nome: nel mirino c'è l'intenzione di dedicarlo al sultano Selim I, che tra il 1512 e il 1520 guidò l'impero ottomano perseguitando ferocemente la setta islamica degli aleviti - che oggi conta dieci milioni di membri in Turchia - e uccidendone circa 40 mila. Secondo gli ambientalisti, i 1875 metri sospesi sul Bosforo, che verranno realizzati da un consorzio italo-turco di cui fa parte Astaldi con un costo di 2,5 miliardi di dollari, avranno l'effetto perverso di aumentare il traffico anziché deviarlo, stimolando l'urbanizzazione delle aree circostanti. Ma nei piani di Erdogan, amante dei simboli, il taglio del nastro resta fissato per il 29 maggio 2015, anniversario della presa di Costantinopoli.

Sotto il Bosforo passerà invece il Marmaray, il tunnel ferroviario sottomarino più profondo al mondo (58 metri sotto il livello del mare) che collegherà il Corno d'Oro alla sponda asiatica. Anche in questo caso, la modernità rampante travolgerà la tradizione, mandando in pensione le storiche stazioni di Sirkeci (quella dell'Orient Express) e Haydarpaşa, destinate forse a diventare gli ennesimi centri commerciali. Nella speranza che l'allarme lanciato dai sismologi sulla vicinanza della temibile faglia nord-anatolica (appena una ventina di chilometri più in là) non si tramuti in realtà.

Del resto, la messa in sicurezza di una città che al sisma del 1999 nella vicina

**Il nuovo ponte, dedicato al sultano Selim I, genera indignazione negli aleviti che perseguitò**

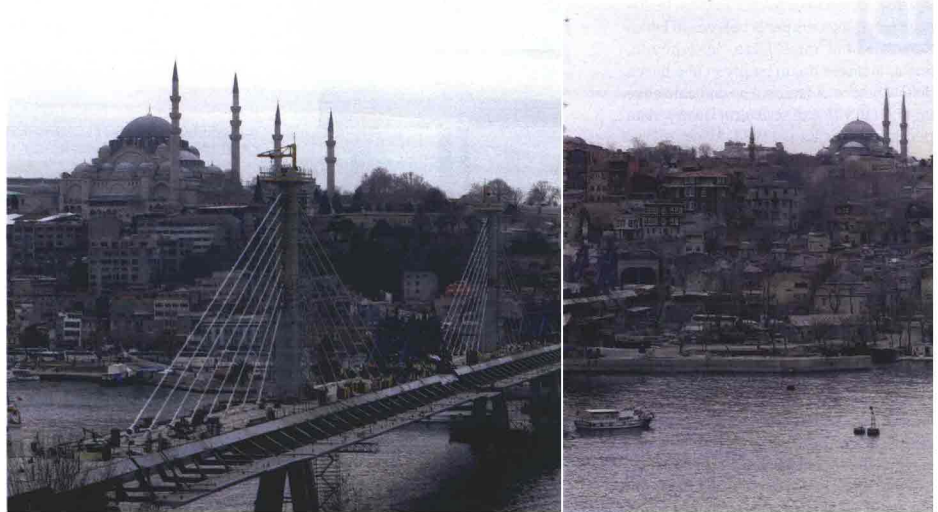
Izmit pagò un tributo di migliaia di vittime è ufficialmente una priorità del governo: «Più della metà delle case di Istanbul non è in grado di resistere a un eventuale terremoto» ha spiegato il ministro per la Pianificazione Urbanistica, Bayraktar. Così nei mesi scorsi è partito un progetto ventennale per la demolizione di almeno due milioni di edifici, aprendo a un colossale mercato da 40 miliardi di dollari per la ricostruzione e il restauro. L'esperimento è stata la riqualificazione del quartiere di Sulukule, a ridosso delle mura bizantine, da cui a partire dal 2008 migliaia di residenti di etnia rom sono stati allontanati per far spazio ad abitazioni più moderne e abitanti più facoltosi. Una speculazione favorita anche da norme che permettono di aggirare i vincoli urbanistici. «In questo processo, lo Stato è un vero e proprio attore che punta a fare profitti nel mercato immobiliare» spiega Özlem Ünsal, sociologa e ricercatrice alla City University di Londra.

L'esempio più in vista è quello della *gentrificazione* di Tarlabasi, storico e centralissimo quartiere abitato in maggioranza da curdi, rom e transessuali costretti oggi a trasferirsi nelle zone periferiche di nuova edilizia popolare: una riqualificazione fatta di centri commerciali, uffici e condomini di lusso. Ma l'appalto è contestato anche perché ad aggiudicarselo

è stata la Gap Insaat, branca della holding Çalık il cui amministratore delegato è Berat Albayrak, genero di Erdogan. «L'affidamento a imprese private rischia di stravolgere il profilo urbanistico e sociale di Istanbul», denuncia Tayfun Kahraman, presidente della camera per la Pianificazione Urbanistica.

Mentre Erdogan da premier cerca di portare a compimento il percorso iniziato quando era sindaco negli anni Novanta, a Istanbul sono nate associazioni come *Herkes için mimarlık*, **Architettura** per tutti, e movimenti ispirati dal documentario di successo *Ekümenopolis* del regista Imre Azem, che descrive la deriva della «città senza limiti». «A Taksim vogliono fare un centro commerciale e una moschea ma tutto è stato deciso dall'alto» dice Safiye, che è rimasta in piazza a protestare fino allo sgombero della polizia. «Ora gli abitanti di Istanbul vogliono decidere il loro futuro».

**Cristoforo Spinella**



Una vista sul **Gezi Park**, vicino alla piazza Taksim. La difesa del parco è stata la miccia della protesta. Sotto, un **tram sotto la neve** a Galatasaray (1960)



ARA GÜLER / MAGNUM PHOTOS / CONTRASTO

