

**Traffico:
più liberi?
Sì ma
a 5 km
l'ora / 3**



BOLOGNA — Domani i negozi di Bologna rimarranno aperti, soprattutto nel centro storico. Dalla periferia e dai comuni della cintura arriveranno migliaia di cittadini colti dalla febbre dell'acquisto, ma rispetto a domenica scorsa quando il Comune aveva sperimentato la prima difficile «domenica-shopping», ci sarà una novità: le auto resteranno fuori dal centro, o meglio dalla famosa «T», cioè dalle vie Indipendenza, Ugo Bassi e Rizzoli; dal cuore della città.

Bologna: tutte le auto fuori dal centro

Il Comune pensa quindi di andare avanti sulla strada indicata dal referendum. La proposta lanciata agli imprenditori bolognesi si muove in questa direzione: nove piatte poste ai bordi del centro storico sono state destinate a parcheggi sotterranei per i residenti e per le rappresentanze commerciali, industriali, ecc.

Una parte del post-automobile sarà destinata ai privati. Il Comune in sostanza concede il terreno (che non può essere venduto) le imprese investono i capitali che rientreranno affittando i posti auto ai residenti per un periodo massimo di 30 anni. Il mondo imprenditoriale — afferma l'assessore al traffico, Claudio Sassi — ha dimostrato interesse e ci attendiamo risposte positive. Nel contempo l'amministrazione comunale intende agire su vari fronti. Innanzitutto riducendo i permessi, cioè le esenzioni allo stop, innalzando sui cortili pubblici (scuole, ospedali, ecc.) che in una città «vecchia» come Bologna sono di fatto grandi contenitori di auto. E, infine, favorendo la motorizzazione pubblica, cioè le esenzioni alle scuole secondarie e alle università, ma con l'obbligo di un parcheggio di comune accordo con le categorie.

Toni Fontana

È tutta colpa dell'automobilista?

ROMA — Gli automobilisti romani sono i più svelti di tutti. Per lo scatto al semaforo che da rosso diventa verde, sono tutti degli Albozero in pool position. Quel tempo infinitesimale — che secondo la celebre barzelletta rappresenta la migliore definizione del concetto di «time» — è stato scrupolosamente misurato. Fra lo scatto del semaforo e la partenza dell'auto in prima fila, a Roma mediamente intercorre un secondo e sette decimi; nel resto d'Italia la media non è mai inferiore a due secondi e tre decimi. «È una sciocchezza», dice l'esperto di traffico — ma quello scatto veloce fa passare, in un'ora, il 30 per cento delle auto in più.

A Parigi il 68% dei cittadini si serve abitualmente di bus e metrò eppure il centro è costantemente intasato. Il senso di «potenza» che dà guidare una vettura di grossa cilindrata. Le follie degli anni sessanta. I piani integrati, unica speranza

bilistici presenti. Appena ai giorni dei nostri nonni e bisnonni ci si metteva un lasso di tempo che a noi sembrerebbe infinito, ma a loro pareva «congruo», per spostarsi. Le nostre attuali velocità di spostamento sono incompensabili, ma non ci bastano mai e invece, fra l'altro, più aumentano e più le accelerazioni ulteriori si riducono (in assoluto, quanto in rapporto all'affollamento). Nella Roma che ci pare costantemente paralizzante, il 38,1 per cento dei cittadini impiega meno di 15 minuti per andare dove lavora o dove vuole; il 31,2 per cento impiega dai 16 ai 30 minuti; solo il 7,4 impiega più di un'ora. Sono dati del 1984 sulla base del censimento del '81 e naturalmente rappresentano «medie» al cui interno ci sono anche le infinite code e gli ingorghi. Però sono pur sempre cifre significative.

la fine degli anni cinquanta e i primi sessanta quando, con il boom economico, esplose l'utilitaria «per tutti». In piccolo si era già visto negli anni trenta che a una fase di crescita della domanda interna la risposta prevalente e trainante che veniva data era quella della motorizzazione privata (la creazione del 20 mila chilometri di strade asfaltate, come abbiamo visto, per farci viaggiare «Topolino» e «Bambino»). In quella direzione premeva il modello americano già allora reso vincente, qui da noi,

da una interessantissima Fiat. Ma gli anni sessanta furono ben altra cosa. L'esplosione coincide con l'avvio del centro-sinistra (i mille esperimenti fantasma di apertura sociale a fine cinquanta, e insieme le autostrate, le rateazioni, le politiche di brutale e forzoso indirizzo per la motorizzazione privata) e dilagò poi in maniera più che allarmante. Molti hanno dimenticato (o non hanno vissuto) il boom automobilistico che invase e occupò allora le nostre città. Mancavano tutti i più elementari strumenti segnaletici e si andava ovunque, alla rinfusa. A Roma, nelle ore di punta che allora esistevano ancora e ben delimitate, il centro era un solo blocco di acciaio bollente. Dal Tritone a piazza del Popolo, in tutti i vicoli intorno, la marcia era nei due sensi e se anche non c'erano allora le auto in sosta dei giorni nostri, pure i venerdì neri erano eventi di ogni giorno, a fine mattina e a fine pomeriggio. Insomma il segnale della

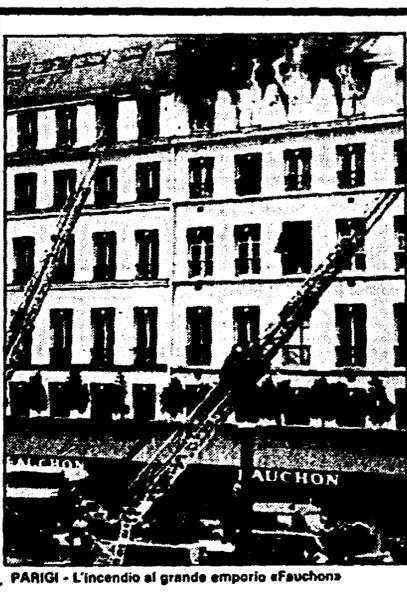
catastrofe imminente era chiaro, ma la frenesia dell'auto privata veniva incanalata in ogni modo mentre dilagava, come è noto, il caotico affollamento edilizio speculativo ai bordi delle nostre vecchie città. La Fiat, va pur ricordato, era in quella fase il «farò» dello sviluppo, la locomotiva, e ad essa tutto fu sacrificato con una dissipazione criminosa. I guasti di oggi nascono tutti lì. Di fronte all'euforico centro-sinistra di ferro di quegli anni, risò isolata la voce della forza comunista che fu



meno da molti degli intellettuali «borghesi», allora) e anzi venivano accusati di volere fare anche questo tempo come la Russia, dove la motorizzazione privata era sconosciuta. È andata come è andata, ma quella lotta ha lasciato oltre alla frustrazione anche un altro strascico che è all'origine del secondo errore di cui parliamo. Le sinistre italiane, una volta arrivate, alla guida delle grandi e caotiche città lasciate nel più disperante «laissez faire» dalla Dc e dai suoi alleati, hanno avuto nei confronti del traffico privato dilagante un atteggiamento spesso più emotivo che lucido. Aveva sedimentato — va pur riconosciuto, ed è comprensibile — una sorta di demonizzazione ideologica dell'auto vista come emblema del consumismo e quindi una volontà insieme di punizione e di indifferenza. Mentre l'automobilista ormai era massicciamente presente, per molti aspetti irreversibile, e poco valeva tentare di esorcizzarlo. Come, inizialmente, un po' si fece.

Alberto Dall'Orca «Centro chiuso, ecco la soluzione»

Intervista al penalista che aderisce al movimento che a Milano si batte contro le auto



PARIGI - L'incendio al grande emporio «Fauchon»

MILANO — «Francamente, credevo che il referendum lo perdessimo, pensavo che la gente non capisse, tutta l'attaccata alla sua macchina». E invece abbiamo vinto noi, contro il «mal auto». Fra gli altri, c'è sciclopedia, anche Inge Feltrinelli. Marce, intese con i «verdi», «Italia nostra», il Wwf, l'Arci, e poi il presidente dell'Atm, l'ultra-ecologista Properi, il Club del Politecnico, il radicale Corleoni; grandi sfilate in bicicletta e a piedi; infine il «comitato per la città» che riunisce tutti questi diversi soggetti. Da loro nacque la proposta di chiusura del centro storico e ci fu subito un'intesa con la giunta di sinistra Pci-Psi-Psdi di allora («Quercoli aveva capito a volo e fu un impegno che guardava lontano», dice Dall'Orca).

«Ci sono i commercianti che protestano, dice Dall'Orca, e il loro capo, il signor Colucci, afferma che «non si può lasciare il centro in mano agli sfaccendati di lusso e ai pensionati». Sbagliano loro, però. Città come Monaco hanno sperimentato la chiusura del centro, e i commercianti ora sono più che soddisfatti. — Ma si risolverà così il problema del traffico? — È una strada, comunque. Io ho degli incubi: Milano ridotta come una «city», tutta banche e uffici, morta alle sette di sera, con la gente che è finita ad abitare a Bergamo o a Monza. Giro per Milano sempre in bicicletta, so quanto può essere bella e quanto viene uccisa dalle auto in sosta in circolazione. Io sono stato in città più bella d'Italia, ma subito dopo viene questa città qui che stanno soffocando: dobbiamo salvare Milano. È un'opera di ecologia non solo fisica, ma culturale e morale. — Siamo sulla buona strada, allora, con questa chiusura del centro? — Così così. L'altra giunta, quella di sinistra, era veramente convinta dell'operazione. Questa qui mi pare più incline a subire una moda passeggera per poi tornare a riaprire tutto, e a dare retta alla corta veduta del commercio. I quali legittimamente difendono i loro interessi, ma secondo me con mioia. Dicono che hanno perso già il 20 per cento dei loro commerci, e non ci credo. Riguadagneranno comunque tutto, quando si potrà fare vero «shopping» senza l'assillo dell'auto in via di sosta, del vigile. Ma — ripeto — occorre convinzione da parte della giunta, decisione e vedere questo provvedimento come l'avvio di tutto un processo (come mi diceva Quercoli) di ristrutturazione urbana».

Dall'Orca è uno che l'auto la usa solo come mezzo «ausiliario», odia quella bolla d'aria incombente, e molti dei suoi incubi sono appesi alla parete della sua luminosa casa al centro di Milano. I quadri di dipinti e navigano nel surreale, un po' Magritte e un po' espressionismo: incubi e sogni, fra verdi cupi di sfera e rosa pallidi di conchiglie in celi puliti. Anche la Costituzione Italiana dovrebbe avere fra le sue norme quella contenuta nella Carta americana: il diritto alla ricerca della felicità. u. b.

Lo sciopero del metrò blocca il traffico, milioni a piedi. Ore di caos a Parigi paralizzata

Ieri una giornata senza precedenti - Un incendio ai magazzini Fauchon, l'agitazione dei controllori di volo, l'inizio del ponte di Natale: una serie di coincidenze ha messo in ginocchio la capitale francese

PARIGI — La capitale francese ha avuto ieri il suo «venerdì nero» del traffico: una giornata caotica, allucinante, quale non si ricordava a memoria d'uomo nella storia della città che, dopo ore di crescente confusione, a partire dalle 16 è rimasta totalmente paralizzata, ridotta ad un unico mostruoso ingorgo di auto in mezzo al quale non era allora alteramente non quella di circolare a piedi.

servono decine di migliaia di pendolari e i cui conduttori hanno abbandonato il lavoro in segno di protesta contro la condanna a sei mesi di prigione, con la condizionale, di un loro collega per un incidente. Successivamente, a partire dalle 10, sono entrati in sciopero per solidarietà i ferrovieri autonomi delle altre linee del metrò, che sono quindi andati gradatamente fermandosi. A mezzogiorno l'intera rete era bloccata, e venivano addirittura chiusi i cancelli di accesso alle stazioni. Del metrò si servono ogni giorno 5 milioni di persone; e questa folla immensa è stata letteralmente «spinta» in superficie, a servirsi dei normali mezzi di trasporto, del tutto inadeguati a un assalto di genere.

ha trovato le autorità del tutto impreparate a fronteggiarla. A sera il sindaco Chirac ha lanciato un appello al rispetto della dignità e ad una calma degli della capitale della Francia», esprimendo «la sua emozione» per la situazione che si era creata e la sua solida simpatia per la popolazione parigina. Solidarietà peraltro interessata: Chirac — che è presidente del partito gollista — non ha rinunciato a sfruttare l'occasione per farsi propaganda — in clima di campagna elettorale — cercando di gettare la colpa dell'accaduto sulle «insufficienze» di uno Stato che dovrebbe — ha detto — essere garante della nostra sicurezza e delle nostre libertà. Ugo Baduel