

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 del-l'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.

Non ci saranno i paurosi ingorghi di sette giorni fa, le nubi di gas, la paralisi della circolazione. Ma non si tratta di un ben-guar-dare, di un fatto nuovo. L'Assessorato al traffico ha semplicemente esteso le limitazioni in vigore da oltre un anno. Per ottenerle i bolognesi hanno votato al referendum promosso dal Comune nel giugno dello scorso anno. Per la limitazione del traffico per il centro storico, il 70% dei cittadini si è pronunciato a favore del mattino e dalle 14,30 alle 17,30 nel perimetro che delimita il centro storico bolognese (il più vasto in Italia dopo quello di Roma) e l'auto privata non sono ammesse. Il test natalizio ha però riprodotto il problema. Con le «fasce orarie», il 25% delle «entrate» nel centro è stato inibito, ma le 135.000 auto rimaste sono ancora troppe soprattutto se si pensa che gran parte delle strade del centro hanno una carreggiata inferiore ai cinque

Bologna: tutte le auto fuori dal centro

metri di larghezza. Il Comune pensa quindi di andare avanti sulla strada indica-ta dal referendum. La proposta lanciata agli imprenditori bolog-nesi si muove in questa direzione: nove piazzole 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-auto sarà destinata ai privati. Il Comune in sostanza concede il terreno (che non può essere venduto) le imprese investono i capitali che rientreranno af-fittando i posti auto ai residenti per un periodo massimo di 30 anni. «Il mondo imprenditoriale — afferma l'assessore al traf-fico, 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, aumentando le esenzioni alle auto a motore. Ma, per cominciare, riguarderà proprio il cortile del municipio. Si pensa, inoltre, di prolungare le fasce orarie nelle strade secondarie cioè nella immensa ragnatela di vie del centro stori-co, mentre per il carico-scarico delle merci c'è un progetto di regolamentazione di comune accordo con le categorie. Bologna in sostanza proseguirà la strada della regolamentazione innanzitutto per tutelare la salute dei cittadini, ma con l'occhio rivolto ai progetti per gli anni 90 che immaginano una città che si qualifica soprattutto in periferia e percorsa da silen-ziosi filobus e dalla metropolitana leggera.

Toni Fontana

ROMA — Gli automobilisti romani sono i più svelti di tutti. Per lo scatto al semaforo che da rosso diventa verde, sono tutti degli Alboreto in pool position. Quel tempo infinitesimale — che secondo la celebre barzelletta rap-presenta 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».

È tutta colpa dell'automobilista?

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 bis-nonni 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 incomparabili, 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 pic-cole si era già visto negli an-ni trenta che a una fase di crescita della domanda interna la risposta prevalente e trainante che veniva data era quella della motorizza-zione privata (la creazione del 20 mila chilometri di strade asfaltate, come abbiamo visto, per farci viaggiare «Popolino» e «Ballina»). 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 limiti sperimentati fanfaniani di apertura sociale a fine cin-quanta, e insieme le autostrade, le rateazioni, le polti-che di brutale e forzoso in-dirizzo 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 no-

catastrofe incumbente era chiaro, ma la frenesia dell'auto privata veniva inco-ntra-ta in ogni modo men-tre 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 «faro» dello svi-luppo, la locomotiva, e ad essa tutto fu sacrificato con una dissipazione criminosa. I guasti di oggi nascono tutti lì. Di fronte all'euforico cen-tro-sinistra di ferro di quegli anni, risò isolata la voce della forza comunista che fu l'unica a battersi con ogni mezzo per un indirizzo diver-so del trasporto cittadino (e nazionale). Fu lotta vana. Tutti, invariati, sognavano di portarsi a letto l'auto tratta-ta come oggetto di culto, e intanto la portavano anche al cinema, nei primi drive-in. Di trasporto pubblico e col-lettivo parlavano solo i comu-nisti e poco contava che essi portassero prove docu-mentate di studi americani, di autori come il sociologo Packard, che raccontavano la catastrofe del traffico. Non venivano creduti (nem-



meno da molti degli intellet-tuali «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'o-rigine del secondo errore di cui parliamo. Mentre l'automobilista, una volta arrivata, alla guida delle grandi e caotiche città lasciate nel più di-sperante «l'assez faire» dalla Dc e dai suoi alleati, hanno avuto nei confronti del traf-fico privato dilagante un atteggiamento spesso più emo-tivo che lucido. Aveva sedi-mentato — va pur ricono-scuto, ed è comprensibile — una sorta di demonizzazione ideologica dell'auto vista come emblema del consumi-smo e quindi una volontà in-sieme di punizione e di indif-ferenza. Mentre l'automobilista ormai era massiccio presente, per molti aspetti ir-reversibile, e poco valeva tentare di esorcizzarlo. Come, inizialmente, un po' si fece.

Alberto Dall'Ora

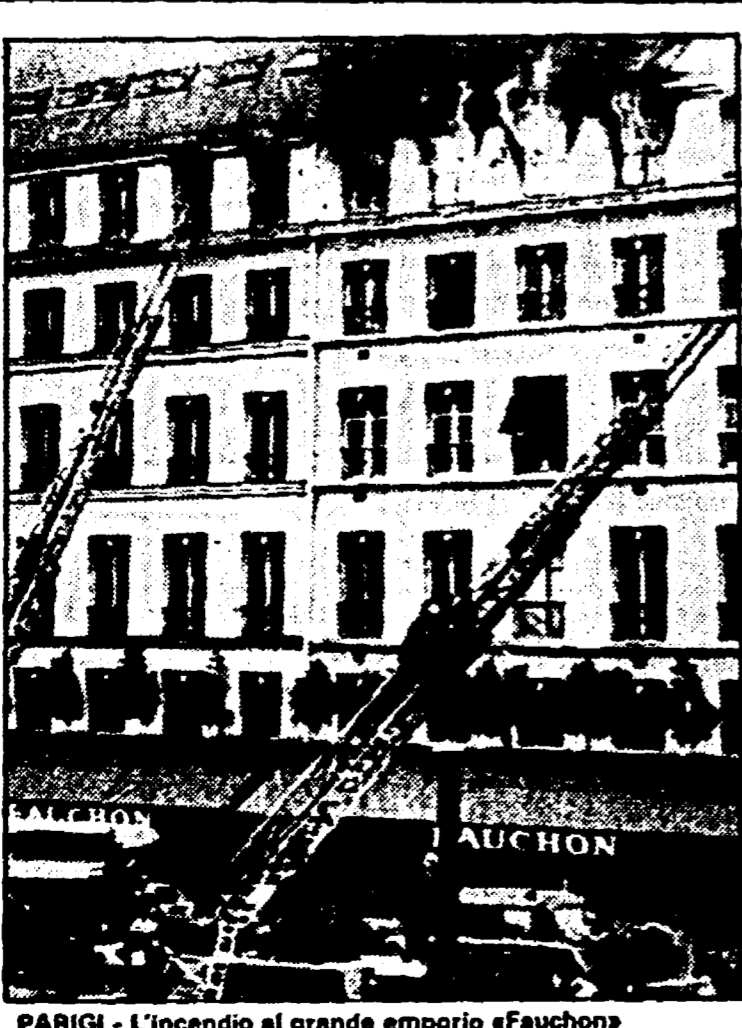
«Centro chiuso, ecco la soluzione»

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

MILANO — «Francamente, credevo che il referendum lo perdessimo, pensavo che la gente non capisse, tutta lì attaccata alla sua macchina». E invece abbiamo vinto noi, contro il «mal auto». Fra gli altri, ci volevamo la chiusura del centro storico, e ora non permetteremo che questo risultato venga svenduto. Alberto Dall'Ora, illustre penalista, sta su quella bella poltrona «frau» tanto comoda, come se fosse un centometrista teso e pronto al «via» della pistola dello «start». È un ecologista di antica data, un appassionato della bicicletta (ne ha di per-fette, aerodinamiche), un cammionatore instancabile («Quando ero a Roma per il processo Lockheed e abitavo vicino a piazza del Quirinale, chiesi come si faceva ad andare sulla Nomentana e mi dissero cose complicatissime. Io me la feci a piedi in mezz'ora. E così ho scoperto che i ro-mani non sanno nemmeno che cosa significhi camminare»).

«Ci sono i commercianti che prote-stano, dice Dall'Ora, 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 Mo-naco hanno sperimentato la chiusu-ra 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 pas-

seggera per poi tornare a riaprire tutto, e a dare retta alla cort veduta del commercio. I quali legittimi, ma secondo me con molta, dicono che hanno perso già il 20 per cento del loro commercio, e non ci credo. Ri-guadagneranno comunque tutto, quando si potrà fare vero «shop-ping» senza l'assillo dell'auto in vi-vio 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 Quer-cio) di ristrutturazione urbana». Dall'Ora 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 dipin-gere lui e navigano nel surreale, un po' Magritte e un po' espressionismo: in-cubi e sogni, fra verdi cupi di sfera e rosa pallidi di conchiglie in celi pull-ti.



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 «ve-nerdi 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 paralizzato, ridotta ad un unico mostroso Ingorgo di auto in mezzo al quale non era allora alterna-tiva se non quella di cir-co-lare a piedi.

servono decine di migliaia di pendolari e i cui condu-centi hanno abbandonato il lavoro in segno di protesta contro la condanna a sei mesi di prigione con la con-dizionale, di un loro collega per un incidente. Successivamente, a partire dalle 10, sono entrati in sciopero per solidarietà i ferrovieri auto-nomi delle altre linee del metrò, che sono quindi an-che gradatamente fermati. 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 su-perficie, a servirsi dei nor-

ha trovato le autorità del tutto impreparate a fronte-ggiarla. A sera il sindaco Chirac ha lanciato un appello al ri-spetto 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 sollecitazione alla po-polazione parigina. Solidarietà peraltro interessata: Chirac — che è presidente del partito gollista — non ha ri-nunciato a sfruttare l'occasione per farsi propaganda — in clima di campagna elettorale — cercando di gettare la colpa dell'accadu-to sulle «insufficienze» di uno Stato che dovrebbe «ha-dere» — essere garante della nostra sicurezza e delle no-stre libertà».

PARIGI - L'incendio al grande emporio «Fauchon»

Ugo Baduel