

Roma sperimenta le misure antimog concedendo meno spazio alle auto tra proteste «urlate» dei commercianti

Una giunta arruffona e impreparata ha varato i nuovi provvedimenti Così il caos si riversa sulla periferia

Stop! Dal centro non si passa

■ Tra sussurri e grida (di protesta) Roma è sopravvissuta anche alla chiusura del centro storico nella fascia pomeridiana dalle 15 alle 19. Quella mattinata infatti è in vigore da più di un anno la zona blu pomeridiana invece ha solo il frettoloso precedente di una manciata di giorni a ridosso di Natale. Ieri è stato come ricominciare da tre. Con i commercianti dell'area «off limits» alle auto non autorizzate che hanno spinto le insegne dei negozi e per giovedi minacciano una serata. Il loro Sos «Sia mo sul lastrico e centinaia di commessi rischiano il licenziamento» lo hanno gridato in due trecento sotto le finestre del Campidoglio. Meno urlata la protesta dei residenti sottoposti al gioco della carta bollata (registrazione degli atti di acquisto o di affitto degli appartamenti fotocopia autenticata del libretto di circolazione e documenti su documenti) nella speranza di tagliare la valanga di «via libera» che in passato ha vanificato la chiusura del centro. Conflitti a quarantamila durante l'amministrazione del pentapartito i permessi di transito devono diventare la metà operando di forbici anche a spese così promette l'assessore al traffico Massimo Palombi dei palazzoni che contano Camera Senato presidenza del Consiglio. Anche loro hanno fatto sentire sui surri e grida di protesta.

Contro tutto lo «arrabbiature» il sindaco Nicola Signorile e il pool di assessori dell'operazione chiusura se la cavano con un gioco

di equilibrio. «La chiusura non è affatto una misura antingorgo altrimenti avremmo aspettato tempi migliori (nuovi bus nuove carrozze metrò più autisti e più vigili). L'emergenza che ci ha spinto è quella della salute pubblica dei troppi veleni da tubi di scappamento che mettevano in pericolo i polmoni dei cittadini e la sopravvivenza dei monumenti». Una verità sulla quale ha cominciato a fare luce più di un anno fa l'inchiesta del pretore Gianfranco Amendola e che ha portato i carabinieri a varcare le porte degli uffici comunali. Ma questo non basta a far ingoiare ai romani un rospo difficile da mandar giù quando le restrizioni scattano ancora una volta senza nessun serio intervento sul mezzo pubblico. L'Acotral, la azienda che gestisce il metrò, ha fatto lo sforzo più significativo aumentando i treni al servizio il pomeriggio. L'Atac, l'azienda tranviaria comunale, si è limitata a mettere in circolazione due navette all'interno della zona blu le stesse che hanno funzionato a Natale e che vengono puntualmente snobbate dagli utenti. Niente è stato previsto per il normale servizio di bus. Il presidente dell'Atac aveva chiesto al Comune di garantire alle «macchine arancioni» i bus e l'agibilità della fascia ai confini della zona blu quella cronicamente più malata di ingorghi e di sorvegliare le corsie preferenziali in gran parte disuse solo da inutili striscio gialle contro le auto pirata e la sosta selvaggia. Niente da fare. «È stato un miracolo mettere insieme i 250 vigili da sistemare ai 300 parchi dei settori

Roma ha incassato anche la chiusura pomeridiana del centro storico con code lungo il perimetro della zona blu e le principali arterie della periferia ma senza il temuto «big bang» il maxingorgo che paralizzava tutta la città. La misura antimog scattata ieri nella capitale è stata presa dal pentapartito capitolino

dopo molti tentennamenti e sotto la spada di Damocle dell'inchiesta del pretore Amendola sui tassi di inquinamento. Ma naturalmente la giunta troppo presa dalla necessità di mettere d'accordo fautori e oppositori della zona blu, non ha trovato il tempo di adottare serie misure alternative

chiusi» di più non si poteva fare - ha confessato l'assessore alla Polizia urbana il socialista Angrisani il più polemico contro le nuove misure - e chissà per quanto tempo a forza di straordinari potremo garantire questo servizio speciale».

Insomma il traffico bandito dai 321 ettari di zona franca (la più grande area al mondo «protetta» dalle auto nonostante non copra tutta la superficie compresa entro le mura Aureliane) ha invaso gli itinerari alternativi ai confini del centro storico intasando lungotevere destro e sinistro. Muro Torto e tutte le strade consolari che raggiungono i margini dell'area «off limits» e Nonentana Salara Flaminia. Anche le grandi arterie della periferia hanno fatto le spese delle nuove misure antimog tanto che nell'ora calda del rientro verso le 18 un'auto intasata non solo nella direttrice quotidiana centro periferia ma anche nel senso di marcia opposto. Chi si è avventurato per scarsa informazione o per testardaggine verso la «città proibita» ha finito per creare code che si muovevano a passo d'uomo. I rallentamenti creati al varco su via dei Fori Imperiali hanno contagiato le strade fino alla stazione Termini a oltre un chilometro di distanza. Ma tutto questo non ha significato il «big bang». L'inestricabile big ingorgo che la città ha sperimentato in centinaia di giornate nere. Certo se fossero state in funzione le stazioni di monitoraggio del traffico (che in un palleggio di responsabilità fra Comune e Regione non sono

state installate) si sarebbe visto che lo smog cacciato dal centro saliva nelle zone calde della periferia. Già sotto Natale i rilevamenti avevano messo sotto accusa tre piazze della fascia semicentrale. La diagnosi era stata «avvelenamento» e la cura qualche senso unico in più che deciso dieci giorni fa non è stato ancora attuato. «Ma - ha promesso il sindaco Nicola Signorile parlando ai giornalisti che lo hanno accompagnato in un sopralluogo - prenderemo provvedimenti per salvare tutta la città dall'avvelenamento anche la periferia. È chiaro però che se non saranno realizzate le grandi infrastrutture Sistema direzionale orientale metropolitana parcheggi multipiano e scambio non sarà possibile risolvere completamente i problemi. Ma c'è da dire che questa amministrazione ha concluso Signorile - sta lavorando per il futuro, con una visione strategica».

A occhio non si direbbe visto che il prolungamento del metrò linea B otto nuovi chilometri di «solievo» sarà pronto nel '90 ma rischiano di rimanere inutilizzati perché sono in clamoroso ritardo i lavori per l'ammmodernamento del tratto preesistente. È questo mentre uno studio sulla mobilità ha calcolato che un romano con trent'anni di onorata carriera sulle spalle ha trascorso tre anni e mezzo sull'autobus per raggiungere l'ufficio e che per sette ore di lavoro se ne perdono almeno due al mezzo pubblico e sono quattro per gli sfortunati abitanti delle borgate più periferiche.

ANTONELLA CAIAFA



Vigili al lavoro, ieri pomeriggio, a Roma, in via dei Fori Imperiali

A Milano si chiude ma di mattina

Il dopo referendum antitraffico non si ferma qui. Difficoltà in periferia

INO IBELLI

■ MILANO Il centro storico di Milano adesso è chiuso tutto le mattine dal lunedì al venerdì dalle 7.30 alle 11.30. Ma entro l'estate la chiusura sarà ampliata senza interruzioni fino alle ore 18. La decisione è contenuta nell'articolo di programma che ha dato vita alla nuova maggioranza «rosso verde».

Tutto cominciò con il referendum del 1985 durante le elezioni amministrative il 70 per cento dei milanesi deposti nelle urne il suo consenso alla proposta di chiudere progressivamente il centro storico alla circolazione delle auto private. Da allora e per anni le polemiche non si sono fermate per fortuna neppure la realizzazione dei provvedimenti. L'obbligo di limitare in qualche modo il traffico (a Milano ogni mattina entrano mezzo milione di auto che si aggiungono a tutte quelle dei residenti) diventò un insopportabile fionto di paralisi era una delle credite che la vecchia giunta di sinistra aveva lasciato al pentapartito nato appunto dalle elezioni amministrative di quell'anno. È il pentapartito in mezzo agli scontri fra socialisti e demo-

cratiani (il sindaco era rimasto Carlo Tognoli sostituito un anno dopo dal cognato di Craxi Paoletti Pillitteri) varò il 22 luglio il primo provvedimento limitazione del traffico entro la cerchia dei navigli dalle 7 alle 10.

Invece della marea sterminata da allora hanno diritto a circolare entro i confini stabiliti i mezzi dell'Atm ed i taxi naturalmente oltre ad un numero imprecisato di veicoli commerciali ed a 40 mila residenti o «fortunati» che sono riusciti ad accaparrarsi uno dei vari contrassegni vero e proprio «passaporto» per piazza del Duomo.

Milano è una città mono-centrica la sua parte più interna, che risente anche oggi della sua originaria struttura medioevale è circondata dai «navigli» (ora coperti da una strada di superscortamento) da qui attraverso 22 «porte» (in realtà di vere porte ne è rimasta una sola a cavallo fra piazza Cavour e via Manzoni) si entra in quello che è definito il centro storico. Fra i «navi» e la successiva circolazione esterna (quella chiamata delle mura spagnole o dei bastioni dove le porte esistono quasi

tutte) c'è un anello abbastanza vasto che paga il prezzo più pesante della chiusura del centro qui infatti lasciano le auto quasi tutti coloro che non riescono ad entrare in centro. La sosta vietata, il parcheggio sul marciapiedi sono diventati la norma molto spesso l'abbandono dell'auto in seconda o terza fila è uno spettacolo consueto. Ed i vigili che con solerzia presidiano l'ingresso al centro non riescono non solo a rimuovere le auto abusivamente posteggiate ma neppure a multarne un granché.

Insomma ogni medaglia ha il suo rovescio e la situazione di vantaggio pagata da un altro tipo di disagio è destinata a durare per almeno altri due anni fino a quando entrerà in vigore la terza linea del metrò (metà del 1990). Il problema poi sarà risolto completamente con l'avvento del «passante» ferroviario vera e propria quarta linea metropolitana regionale la cui realizzazione, purtroppo slitta più in là negli anni.

Ad un anno dalle elezioni amministrative e dopo polemiche e scontri fra i fautori di regole più rigide (de sinistra, i verdi, il «Comitato per la città» che aveva promosso il referendum) ed i contrari (Dc Pri Pli e la potente Unione commerciale) la giunta pentapartita varò l'estensione della chiusura dalle 7.30 alle 11.30 ma non riuscì a far fare un solo passo avanti ai previsti parcheggi sotterranei per 20 mila auto. L'incombente ora si sposta alla nuova giunta di sinistra insieme all'ambizioso progetto di chiudere la «cittadella» dall'alba al tramonto.

Targhe alterne? Esperimento no

A Napoli il traffico variabile impazzita. Senza i bus pubblici impossibile pianificare

DALLA NOSTRA REDAZIONE VITO FAENZA

■ NAPOLI È diventato ormai un fatto proverbiale durante la ripresa del film «Maccheroni», qualche anno fa l'auto regista si dannava l'anima per un'idea di creare un ingorgo nell'isola pedonale di Chiaia senza però riuscire nel suo intento. Una donna anziana lo guardò a lungo con uno sguardo di compassione. «Ma perché si dannano tanto? - chiese all'improvviso agli altri spettatori - non potrebbe avvertire il Rettifilo. L'ingorgo lo trova bello e fatto e risparmia pure la voce».

L'ingorgo le auto i suoi altri i tempi di percorrenza che durano all'infinito sono ormai da anni una caratteristica di Napoli. «Un giorno ho percorso in due ore appena cento metri» racconta Giovanni Grimaldi un autotreno napoletano. L'episodio lo ricorda bene perché avvenne il lunedì dopo il referendum. Un collega lo andò a prelevare nel traffico e solo in questo modo ricorda i suoi rischi di evitare di rimanere imbottigliato fino a mezza notte come invece successe a tanti suoi colleghi. L'ingorgo fa parte della vita dei napoletani tanto che Luciano De Crescenzo riesce a metterlo

nei suoi libri e nei suoi film. «Questo è un ingorgo a croce uncinata» comunica infatti un tassista all'umorista nel film «I misteri di Bellavista» e non è una battuta. Le auto incastrate l'una dentro l'altra le conoscono tutti gli automobilisti napoletani.

Il traffico e la sua paralisi però qui non sono solo colore. Hanno portato anche a misure estreme come nel '82 quando via Napoli e stata la prima città d'Italia a far circolare a giorni alterni le auto con targa pari e dispari. Una misura che funziona alla perfezione la prima volta ma che nelle riproposizioni successive ha avuto un effetto benefico. «Una ragione c'è il primo anno nessuno se lo aspettava» commenta uno dei duemila tassisti - poi ognuno si è organizzato e il dispositivo così è in pratica fallito. Ed è ormai talmente tenuto che quando va a comprare un'auto il cliente dono perfino se la targa la vuoi pari o dispari.

A consolare i napoletani del «disastro traffico» ci sono le solite statistiche ben il 60% degli italiani rimane quasi quotidianamente vittima di un ingorgo ma questo non fa «mezzo gaudio» come tutti i

mal comuni». La situazione traffico è aggravata comunque dalle pesanti carenze dell'Atac, l'azienda di trasporto cittadino dove si dice, ci sia un autista per ogni tre impiegati. Qualcuno racconta anche che gli impiegati sono tanti che molti non hanno neanche una stanza o una scrivania dove poter rimanere magari a leggere il giornale.

Se non ci fossero i polemici abusivi che per duemila lire soppressano alle carenze degli autobus di linea in alcuni giorni alcune zone della città, come quella ospedaliera, sarebbero completamente isolate.

Altra piaga di Napoli sono i parcheggi ed anche su questo punto sono in corso manovre di quella «casta» di costruttori, sempre gli stessi che hanno in mano gli appalti pubblici. Così invece di disinquinare l'uso dell'auto e razionalizzare la manovrata del trasporto pubblico il progetto che si vuol mandare avanti è quello della costruzione di tanti «megaparcheggi» che farebbero la fortuna dei «costruttori» ma non servirebbero certamente a risolvere il problema.

Anche il miglioramento delle strutture varie della città è oggetto di «propaganda». Un solo episodio il 31 luglio dell'84 l'assessore al traffico della giunta di pentapartito annunciava dalle colonne del giornale locale che una sopraelevata progettata per liberare dal traffico la piazza antistante la stazione centrale sarebbe stata completata al massimo in due anni. Ne sono passati quattro e questa sopraelevata è ancora lì da venire.

Per Firenze in arrivo una superzona blu

■ FIRENZE «Ogni giorno Firenze si avvicina un passo di più alla paralisi della circolazione. I casi di morte per tumore al polmone sono nella popolazione maschile della città più frequenti del 40% rispetto a quelli riscontrati in provincia. Secondo i medici il rapporto tra questi dati e l'inquinamento da traffico è quasi certo. Intanto ogni giorno a Firenze vengono immatricolate 70 nuove auto. Non potevamo andare avanti così. Ecco perché abbiamo deciso di sperimentare subito a partire dal 20 febbraio una zona blu che comprende il centro storico dentro la cerchia dei viali ottocenteschi e di riservare esclusivamente ai pedoni alcune delle più belle strade e piazze della città da Pitti a S. Maria Novella». Graziano Cioni è nominato da poche settimane assessore al traffico del Comune. Ha messo a punto un tempo di record un piano di intervento per ridurre drasticamente la circolazione delle macchine private. Disco rosso nel centro della città per loro dalle 7.30 di mattina fino alle 19.30.

L'amministrazione di Palazzo Vecchio scende in guerra contro l'oss di carbonio e il piombo contro l'inquinamento atmosferico e acustico che stanno distruggendo la città. Del la zona blu allargata si parla da mesi su questo obiettivo sono nati comitati spontanei di quartiere che con la Lega ambiente hanno organizza-

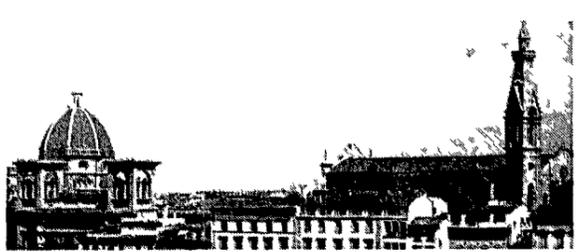
to l'anno scorso manifestazioni di strada. La decisione formale è stata presa dal consiglio comunale nell'aprile scorso. Per molti motivi la sua realizzazione è stata rinviata e si è proceduto per tutto l'87 a piccoli passi. A fine anno la giunta ha deciso un cambio della guardia all'assessorato al traffico affidando l'incarico al comunista Cioni. Lo stesso assessore che primo in Italia ha applicato nel centro storico le norme di salvaguardia contro il proliferare delle pizzerie e dei fast food.

«Questa nuova zona blu il triplo della precedente - dice Cioni - riuscirà solo se il traffico privato diminuirà. Per questo abbiamo preparato parcheggi scambiatori in periferia e abbiamo chiesto all'Atac l'azenda dei trasporti di fare un grande sforzo per rendere il servizio pubblico sempre più competitivo. Non ci sono alternative a mio parere a questo intervento».

«Un provvedimento mio male non servirebbe a niente» confermano Eva Buatti del Servizio di prevenzione oncologica e Lario Agati del Servizio multinazionale di prevenzione. Così per fare le cose si sono non solo si è deciso di allargare la zona a traffico limitato ma anche di moltiplicare le isole pedonali. Dal nucleo originario intorno a piazza della Signora il re gno dei pedoni si allargherà a piazza Pitti, via dei Neri, piazza S. Croce, piazza dei Ciompi, piazza S. Ambrogio, piazza Santa Maria Novella.

Dal 20 febbraio dodici ore vietate alle auto. Parcheggi e isole pedonali. Tomano a «vivere» piazze e strade famose. Il cuore della città vietato ai pullman

DALLA NOSTRA REDAZIONE SUSANNA CRESSATI



la in pratica tutto il cuore antico di Firenze. «Finalmente si chiude» - sospira Anna Conti battagliera rappresentante di uno dei comitati antitraffico. «Finalmente si applica la delibera dell'anno scorso. Ma bisogna continuare con un piano veramente cittadino che coinvolga nell'impegno anche i servizi pubblici come l'Atac e le cooperative taxisti».

L'opinione pubblica aspetta le maggiori informazioni che l'assessore ha promesso il 20 febbraio con un assetto sperimentale che i tecnici sono incapaci di portare progressivamente a regime. Ai residenti verrà assicurata la possibilità di circolare solo in un settore dei cinque in cui il centro verrà suddiviso. I bus turistici invece che scaricano nelle strette vie di Firenze migliaia di visitatori ogni giorno dovranno sloggiare e spostarsi ai bordi della superzona blu.

Non sarà una operazione indolore. Fatti strutturali culturali di costume si sono così fortemente radicati nelle aree metropolitane da rendere problematico ogni intervento di riequilibrio. Ma la coscienza della necessità di questo passo è diffusa. «Mi dispiacerebbe lasciare la macchina - confessa il professor Salvatore Calliano direttore del laboratorio di Spettroscopia non lineare - ma ho paura che non se ne potrà fare a meno. La città non può vivere in

queste condizioni non è fatta per le macchine e noi non respiriamo più».

Sarà deformazione professionale ma Furio Ceruti docente alla facoltà di Filosofia completamente favorevole in linea di principio, alla zona blu allargata non riesce a nascondere un severo scetticismo. «Spero non sia troppo tardi» dice - per riparare ai guasti che ha prodotto una politica di spregio della salute pubblica e degli equilibri sociali e urbanistici di cui si sono rese responsabili tutte e due le parti. Le giunte che si sono succedute fino a ora. A Firenze e in altre città».

Nella prospettiva di Carmelo Pellicano, che coordina i più importanti servizi psichiatrici della città l'intervento in materia di traffico assume una valenza umanistica. «In città come le nostre - dice - le macchine» sono diventate un momento di disaggregazione. Assistiamo quotidianamente a uno scontro di ferri, come in guerra viviamo un disumanizzato rapporto tra i macchinari. Ora invece è importante che tutta la città sia coinvolta nel cambiamento e non solo aristocraticamente il centro storico». E infatti nell'agenda di impegni dell'assessore ci sono anche provvedimenti per le zone periferiche.

«L'importante è cominciare - non si stanca di ripetere Graziano Cioni - Con l'auto e la sensibilità di tutti Firenze può farcela».