

GLI ASSESSORI

CONTRO IL RISCHIO BENZENE STANNO ARRIVANDO LE DOMENICHE SENZ'AUTO

Domeniche a piedi nelle grandi città e nei comuni capoluogo, proprio come negli anni '70, ai tempi dell'austerità imposta - all'epoca dalla mancanza di carburante, razionato dai fornitori arabi. Oggi di benzina ce n'è tanta. Anzi, troppa, visto che il traffico urbano è diventato il problema dei problemi. In alternativa a questa misura se ne potrebbe studiare una seconda, altrettanto draconiana: traffico bloccato nei giorni di chiusura dei negozi. Sono queste le due proposte «anti-traffico e anti-smog» che gli assessori all'ambiente dei principali Comuni capoluogo e delle città metropolitane presenteranno lunedì a Roma, al Ministero dell'ambiente, in occasione di una riunione convocata per discutere le modalità di applicazione del Decreto sul

benzene. Si tratta di un provvedimento messo a punto dal Governo nelle scorse settimane per rispettare la normativa comunitaria. Al suo interno è previsto il divieto assoluto di superare le soglie di benzene in atmosfera. In caso di eccessi, i sindaci avranno l'obbligo di intervenire con provvedimenti via via più drastici, fino al blocco completo della circolazione. Motorini compresi, anche se poi sono arrivate assicurazioni sulla possibilità di continuare ad utilizzare gli scooter, ormai principale valvola di sfogo contro gli incolonnamenti. In particolare nelle grandi città. La legge entrerà in vigore nella prossima estate.

Trattandosi di un provvedimento decisamente drastico, le città con più di 150mila abitanti hanno deciso di presentarsi al Mi-

nistero con una piattaforma d'intenti unitaria.

Il primo di questi orientamenti comuni è dunque relativo al blocco delle auto nei giorni festivi. L'orientamento è stato assunto dagli assessori all'ambiente di undici città (Bologna, Messina, Firenze, Torino, Reggio Calabria, Trieste, Bari, Padova, Milano, Roma e Venezia), che hanno accolto l'invito dell'assessore bolognese Silvia Zamboni, per costituire una sorta di rete di coordinamento tra amministratori. Altre iniziative potrebbero riguardare il trasporto pubblico collettivo e «ambientalmente sostenibile», sull'esempio in corso di sperimentazione a Roma con i «taxis collettivi».

«È importante confrontare esperienze e definire linee comuni da far poi valere nel-

l'approccio con il ministero», ha spiegato Zamboni.

La capofila di questa rete sarà Bologna, anche se ogni città potrà istituire una sua proposta per temi di discussione. Il luogo d'incontro resterà il capoluogo emiliano: il prossimo è già stato fissato per mercoledì 18 novembre. L'argomento del risparmio energetico e dei cambiamenti climatici, sarà illustrato dall'assessorato di Torino. Tra gli altri temi, anche il rumore, che sarà studiato e per il quale verranno presentate ipotesi di soluzione da parte del Comune di Milano, e il passaggio dalla tassa rifiuti alla tariffa, l'elettromog e gli acquisti verdi - ovvero ecologicamente compatibili - proposto dall'amministrazione comunale di Bologna.



L'inchiesta

La soluzione sta sempre in periferia

Vittorio Gregotti, architetto e urbanista, insegue una strategia globale

MILANO «Il traffico non ha, nella concezione urbanistica di una città, quell'importanza che in molti gli assegnano. Non può e non deve rappresentare l'unico elemento determinante, il criterio principale da seguire, nel designare lo sviluppo di una metropoli». Vittorio Gregotti, architetto e urbanista fra i più conosciuti d'Italia, va controcorrente: «Gli ingenti investimenti che vengono destinati al trasporto pubblico e la rilevanza sociale del problema, portano la viabilità ad essere il primo dei problemi a finire sotto gli occhi dei cittadini. Ma, lo ripeto, un Piano regolatore e un Piano del traffico non possono essere la stessa cosa».

Il traffico non è dunque una priorità?

«Non dico questo. L'analisi e lo studio della viabilità sono importanti. Nell'ipotesi dello sviluppo complessivo di una città, la regolazione della mobilità è uno degli strumenti d'intervento. Consideriamo i centri storici: ci scontrano con realtà preesistenti, ma si devono cercare alternative alla sua invasione».

La chiusura alle auto viene individuata, oggi, come una priorità. È una strategia percorribile?

«Ci sono molti modi per attuare questi provvedimenti. Nelle nostre città si può tollerare un certo numero di auto. Non di più. Ma questo non significa andare automaticamente verso le pedonalizzazioni totali».

Vale a dire?

«Se non si vogliono svuotare le città dalle funzioni abitative, bisogna fare in modo che siano raggiungibili e servite dai mezzi pubblici in ogni loro quartiere. Diverso è il discorso per il commercio, che invece può sopravvivere benissimo anche senza automobili. Alle chiusure si deve arrivare gradualmente. Ma difficilmente si potrà pensare alla pedonalizzazione totale».



CASE E NEGOZI

Garantire l'accessibilità con i mezzi pedoni fanno bene al commercio

Resto il nocciolo della questione: troppe automobili. Esiste una soluzione?

«Bisogna mettere in campo una politica di trasporto pubblico adeguata e non dimenticare mai comunque che il problema della convivenza fra traffico e città si risolve in periferia».

L'idea dei parcheggi scambiatori è stata però in parte vanificata dalla diffidenza

degli italiani per i mezzi pubblici...

«In Italia la rete pesante dei trasporti è in ritardo. Non è stato colmato il disavanzo accumulato rispetto alle altre realtà europee; perché non si è quasi mai tenuto conto delle reali esigenze del trasporto pubblico. Nel contempo si scontano difficoltà storiche e geografiche».

Consideriamo i casi di Roma e Milano: le linee del metrò non coprono a sufficienza il territorio. Nella capitale ogni scavo si blocca contro uno strato di reperti archeologici. Nel capoluogo lombardo una linea si ferma, inopinatamente, a pochi chilo-

PESANTI RITARDI

Difficoltà storiche e geografiche si sommano: siamo lontani dal resto d'Europa

però di scendere almeno 17 metri sottoterra. Lì non si correrebbe il rischio di trovare strati archeologici rilevanti. A Milano il discorso è diverso. Le metropolitane ci sono, ma si sono sviluppate

metri dall'aeroporto e dallo stadio, rendendo monco il servizio. Non è illogico?

«A Roma altre linee si potrebbero tranquillamente costruire, a patto di scendere almeno 17 metri sottoterra. Lì non si correrebbe il rischio di trovare strati archeologici rilevanti. A Milano il discorso è diverso. Le metropolitane ci sono, ma si sono sviluppate

in un sistema autonomo e alternativo, senza pensare ad uno scambio con il sistema ferroviario. Un interscambio sotterraneo potrebbe essere la soluzione anche per problemi di Malpensa».

Torniamo al traffico urbano: i semafori intelligenti possono servire?

«In realtà, quando si parla di velocizzare il traffico, si pensa soprattutto alle corsie preferenziali per tram e autobus. Dunque ad un miglioramento del trasporto pubblico. Poi bisogna intendersi sulla parola «velocizzare». Al massimo, in città, si potrà passare da 15 a 18 chilometri all'ora. Non si tratta di una rivoluzione».

P.F.B.

L'INTERVENTO

Nessun divieto di sosta ma tariffe «centrifughe»

WALTER TOCCI *

I romani hanno molte attitudini, tra queste la straordinaria capacità di distrarsi nel traffico. È una sorta di *gentaccio* locale che non teme paragoni, se non forse con i napoletani, e se esistesse l'olimpiadi del traffico, ci porterebbe a giocare la finale. Questa abilità sviluppata in decenni di latitanza della politica pubblica, se inserita in un nuovo quadro di regole pubbliche, può trasformarsi nella qualità di un'organizzazione civile più matura. È quello che stiamo facendo e che, per il Giubileo, sarà un parametro efficace per valutare il valore del nostro sistema cittadino.

Partiamo da qualche numero. Roma ha un tasso di motorizzazione di 0,5, che vuole dire la presenza di un'automobile

per ogni due persone (compresi bambini, anziani e non guidatori). È un dato tra i più alti del mondo. Ci batte la sola Los Angeles, la metropoli simbolo dello spazio urbano organizzato in funzione delle automobili, con una rete di autostrade cittadine dove fare una passeggiata è un piacere impraticabile. Roma per fortuna non è stata costruita per le automobili; le nostre strade sono invase dalle macchine che nascondono e deteriorano un paesaggio urbano tra i più belli del mondo. Eliminare due milioni di automobili è una bella utopia, ma come tale impraticabile. L'obiettivo, invece, è un nuovo sistema di regole, facili da rispettare e vantaggiose per la collettività. Dobbiamo affermare il primato della politica della regolazione, attraverso cui la libertà di ognuno non ricada nello svantaggio di tutti gli altri.

Uno dei tasselli di questa politica è sicuramente la regolazione della sosta. Il sistema che stiamo attuando è semplice e lascia al singolo la libertà di scelta. Non divieto, ma opzioni che il cittadino valuta secondo le sue esigenze e il cui principio guida può essere riassunto in una frase: «Più lontano dal centro lasci l'automobile, meno paghi». La strategia si basa sulla sosta a pagamento nelle strade delle zone centrali e semicentrali della città (dove è maggiore l'attrazione del traffico), e sui parcheggi di scambio costruiti nei grandi nodi periferici del trasporto pubblico. Se

il cittadino arriva nei pressi del centro con l'automobile, la sosta gli costa duemilalire l'ora; se lascia la macchina nei parcheggi di scambio il costo è solo di 1.500 lire per mezza giornata, mentre non paga nulla se è abbonato al trasporto pubblico. La leva economica, come insegnano gli economisti, è uno strumento regolativo di grande efficacia per mettere in equilibrio una risorsa scarsa come la sosta, e favorire allo stesso tempo l'utilizzo del trasporto pubblico. Un secondo tassello della politica della regolazione riguarda l'uso delle nuove tecnologie. Oggi l'automobilista è come una talpa che decide i suoi movimenti sulla base di ciò che vede a pochi metri, mentre ignora il sistema entro il quale si muove. L'effetto è un flusso caotico, di difficile gestione. I nuovi sistemi tecnologici permettono di superare questo *handicap* e di dotare l'automobilista di una vista più potente.

Un esempio è il sistema di controllo e gestione del traffico in tempo reale che Roberto

sta realizzando per il Giubileo. La gara internazionale si è conclusa pochi giorni fa per un importo di circa 20 miliardi. Il sistema permette di regolare la rete di semafori in base alle condizioni di traffico, e di informare i cittadini, sempre in tempo reale, sullo stato di percorribilità delle strade attraverso tabelle elettroniche diffuse nel territorio. Sarà un capovolgimento di prospettive per chi si muove a Roma che potrà decidere con profitto percorsi e tempi dei propri spostamenti. Queste nuove tecnologie costituiscono anche un'occasione da non perdere per un'impresaria intelligente. Esse, infatti, rendono possibile l'invenzione di nuovi prodotti personalizzati per gli automobilisti. Una sorta di *autoradio on demand*, che utilizza il sistema centrale di elaborazione dati e offre consigli per gli itinerari, informazioni sul traffico e notizie di quanto accade in città. È il momento giusto per lanciare una sfida agli imprenditori: si apre un nuovo mercato legato a un'organizzazione evoluta della mobilità urbana; è l'occasione per inventare nuovi prodotti di largo consumo che permettano al cittadino un uso migliore dell'automobile, compatibile con le esigenze di una città moderna più salubre e vivibile.

(* Vice sindaco di Roma)



WALTER TOCCI

Un sistema di gestione del flusso veicolare e di informazione in tempo reale

L'INTERVISTA

«Non ci sono alternative: bloccare tutto, anche gli scooter»

MILANO C'è un nemico dichiarato, accertato, delle città e dei centri storici: l'auto. Il traffico paralizzante, inquinante, occulto il paesaggio urbano. Sindaci e ministri corrono ai ripari: dalle isole pedonali al recente decreto sul benzene. Guido Viale, già leader del movimento del '68 a Torino e oggi studioso di problemi ecologici, al tema delle auto in città ha dedicato anche un libro: «Tutti in taxi. Demologia dell'automobile».

Passi per l'avversione alle auto. Ma anche i motorini? E dopo, come ci si sposterà nelle grandi città? Ma se l'immagine non cosa potrebbe succedere, per esempio a Roma?

«Scooter e motorini sono stati indicati per anni come una soluzione ai problemi della mobilità metropolitana. Solo in un secondo tempo si è scoperto che si tratta di una pseudo-soluzione, non di un'alternativa all'au-

tomobile. Inoltre, anche trasferendo il 20, o il 30% del traffico dalle auto alle moto il risultato finale non cambia. I motorini, oltre a provocare problemi per il benessere, producono infatti anche un forte inquinamento acustico».

Ma come è possibile, oggi, pensare a grandi città senza auto e senza scooter?

«Quando si affrontano questi problemi, si cammina continuamente su di un campo minato. Si cercano le soluzioni in tempo reale, con continue sperimentazioni. È il caso dell'esplosione nel numero delle moto, sollecitata per anni dalle stesse autorità europee. L'importante sarebbe non perseverare nel momento in cui ci si accorge degli errori».

Restano i servizi pubblici...

«Se ne parla molto. Ma il problema di fondo resta: su strade intasate come quelle di oggi, si può garantire l'effettiva velocità dei

GUIDO VIALE

Servono azioni impopolari. Ma a Milano si lascia parcheggiare sui marciapiedi

pubblici».

Quando parla di diminuzione delle auto, intende una riduzione del loro numero o, una limitazione dell'utilizzo in città?

«L'Italia, per il suo territorio, per la conformazione morfologica delle città, non è in grado di ospitare 30 milioni di auto. Questo dato avrebbe valore anche se si parlasse di automobili elettriche, non inquinanti e assolutamente non pericolose.

bus? È come un gatto che si morde la coda. In realtà serve una programmazione sperimentale in grado di far viaggiare di pari passo le due cose: diminuzione delle auto e più servizi

Torniamo alle città. È sorpreso dai dati di una ricerca secondo la quale il 58,1% degli italiani, quando si parla di ambiente, è preoccupato per il traffico e per gli effetti del riscaldamento globale?

«Chi si è occupato a fondo del fenomeno non può essere stupito. È sufficiente riflettere un attimo per arrivare a queste conclusioni. Piuttosto è un dato stupefacente che gli amministratori pubblici non ne abbiano ancora tenuto conto; che lo abbiano sottovalutato fino ad arrivare alla situazione odierna. Si parla tanto di nuovi parcheggi e semafori. Ma si va sempre poco oltre le parole».

Perché?

«Perché la demagogia finisce con l'averne il sopravvento anche sugli amministratori pubblici più convinti. Perché alcu-

ne decisioni che sarebbero utili finirebbero con l'essere impopolari. Nessun sindaco ha il coraggio di dirlo, ma questo è il nocciolo del problema. Il cittadino non è disposto a rinunciare alle abitudini consolidate. Ma la colpa è anche dei molti, in particolare politici, che continuano a cavalcare battaglie di retroguardia, a illudere la gente che sarà possibile andare avanti così, senza cambiare abitudini e migliorando, al tempo stesso, la qualità della vita nelle città. L'esempio di Milano è evidente. L'attuale amministrazione ha vinto le elezioni presentando fra le priorità il provvedimento che consentiva il parcheggio sui marciapiedi... Non si può metterlo nero su bianco, certo. Ma quante multe vengono elevate oggi a Milano, per questo motivo? Le multe sono impopolari; ignorare le infrazioni è invece un modo semplice per guadagnare un facile consenso».