

## Politica

sindaci e macchine

3  
l'Unità

Sabato  
11 settembre 1999

BOLOGNA  
L'EX ASSESSORE

### La strada era quella giusta

«Ci saremmo aspettati che aprissero Sirio, altro che il centro storico». Sirio è il sistema di controllo telematico dei pass applicati sulle auto in entrata e in uscita dal centro, il primo in Italia del genere, che anche Rutelli pare intenzionato ad adottare: la giunta Vitali l'aveva approntato, la giunta Guazzaloca sembrerebbe volerlo superare con il tentennante déjà-vu del centro libero al traffico. A Bologna, erano quindici anni che non se ne parlava neanche, per l'esattezza dal referendum dell'84 che spinse le auto in periferia. L'ex assessore comunale all'Ambiente Silvia Zamboni spiega il perché.

Il Polo sostiene, primo tra tutti Fini, che i permessi a Bologna sono talmente tanti - si parla di 100mila circa - che la riapertura del centro non modificerebbe la situazione. «È falso. Intanto i pass sono 64mila e non 100mila, e comunque sono stati dati soltanto a categorie ben definite: i residenti innanzitutto, e poi le persone in grado di dimostrare di avere un parcheggio, alcune figure professionali, ovviamente i medici. E basta. Comunque, tra i provvedimenti che noi, come giunta, avevamo intenzione di prendere, c'era anche quello della revisione dei permessi, e soprattutto dei criteri di concessione. La verità è che noi abbiamo creato tutte le condizioni per far rispettare le zone a traffico limitato, e che Guazzaloca dovrebbe continuare in tal senso. Semmai, andrebbero estese le corsie riservate ai mezzi pubblici, bisognerebbe far entrare in funzione Sirio...».

Come può nascere l'idea della riapertura del centro, secondo lei? «Mah... Posso solo ricordare che Guazzaloca è il presidente uscente dell'Ascom, l'Associazione dei commercianti. Che ci sia qualche connessione? Comunque, hanno ragione i Verdi: prima di prendere una decisione di questa portata, come minimo bisogna tornare al referendum, non è una scelta che possa fare solo una parte della città. Non scherziamo: Bologna non è una città di tale estensione da giustificare in alcun modo la riapertura del centro alle auto. Gli utenti non sono affatto vessati, nemmeno pazientemente penalizzati, dalla chiusura. Tra l'altro, la nostra giunta aveva realizzato una serie di parcheggi a corona, a ridosso del centro storico, in modo da favorire il più possibile il passaggio dall'auto ai mezzi pubblici. Che, a differenza di altre città, a Bologna funzionano. Mi piacerebbe sapere come mai il signor Antonio Faggioli, il responsabile del Dipartimento di igiene e prevenzione dell'Usl, sempre così vigile e critico in tema ambientale, adesso non si sia ancora espresso».

Un giudizio sui tentennamenti di Guazzaloca a proposito dell'adesione alla giornata internazionale dell'Ambiente, indetta per il 22 settembre.

«Sono sconcertata di fronte all'idea di una possibile diserzione. Bologna si sarebbe ritrovata da città promotrice, assieme al ministero dell'Ambiente, a città nemmeno partecipante. Proprio noi, che sulle politiche ambientali siamo sempre stati all'avanguardia. Noi che siamo stati premiati a Lisbona nel '96, a Kyoto nel '97 per gli impegni che ci siamo assunti per abbassare i livelli di anidride carbonica nell'aria. Noi, unica città d'Italia ad aver deciso di accompagnare tutti i progetti che riguardano il traffico con uno studio di impatto ambientale. E che lo scorso maggio, secondi in Italia solo dopo Modena, abbiamo approvato un piano di risanamento acustico».

La situazione dell'inquinamento, comunque, è critica.

«Certo, l'inquinamento esiste. Ma dire che i bolognesi ereditano il benzene dalla giunta Vitali è una forzatura disonesta. Semmai, la giunta Vitali aveva deciso di installare un mega-schermo a Palazzo D'Accursio che trasmettesse in tempo reale i dati di rilevamento dell'inquinamento. Questo per indurre i cittadini ad una maggiore attenzione...».

La.Ma.



22 settembre | Traffico e inquinamento all'ordine del giorno  
La giornata mondiale dell'ambiente  
mette alla prova l'asse Albertini - Guazzaloca

## Le avventure del centro tra auto, smog e centro destra

Laura Matteucci

Bagarre ambientale. Milano contro Roma, Bologna contro tutti, e adesso ci si mette pure Arezzo con la decisione, giusto ieri, di non aderire alla "giornata internazionale senz'auto" indetta per il 22 settembre prossimo. Sindaci del Polo, neo eletti o di provata esperienza, contro ministri del centro-sinistra. Oggetto del contendere, questa volta, le politiche ambientali. È bastato un pranzo, l'altro giorno, tra Gabriele Albertini e Giorgio Guazzaloca, e qualche dichiarazione del neo sindaco di Bologna, intenzionato a riaprire il centro storico alle auto dopo quindici anni di sbramamento. Che poi ad essere intenzionato non sembrerebbe tanto lui, quanto la giunta da cui si è circondato. Lui, anzi, ha già fatto marcia indietro, sostenendo di «non pensare affatto ad una riapertura indiscriminata, piuttosto ad una razionalizzazione dei permessi, che al momento sono decisamente troppi». Come dire: non seguirà pedissequamente l'esempio di Milano, che il centro l'ha riaperto nel '94 per volere della Lega (con la ripartizione a spicchi che per chi entra consentono solo un percorso obbligato e soste veloci), ma le mani su piazza Maggiore e dintorni le metterà comunque. Come, non è ancora chiaro. E c'è di più, quanto a retroscena: dopo aver pensato e dichiarato di saltare l'appuntamento del 22 settembre, adesso Guazzaloca ci ripensa. Bologna aderisce, assieme ad un centinaio di città ita-

liane, tra cui Roma, Napoli, Torino, Palermo, Genova, ma a modo suo: senza chiudere, ma facendo propaganda al trasporto pubblico. Touchè comunque per Albertini, che sperava di portare il sindaco di Bologna sulle sue posizioni anti governative. E che alle auto chiude di domenica, il 19 (una decisione che ha già suscitato le accuse di Legambiente, Wwf, e della Camera del lavoro di Milano), per non disturbare, spiega il sindaco milanese, chi va a lavorare.

Così, per ora, Guazzaloca e i suoi funambolismi restano in retroguardia. In prima linea è balzato Albertini, con la polemica tutta milanese sui dati dell'inquinamento atmosferico: «quantomeno sospetti» secondo il ministro Edo Ronchi, «assolutamente affidabili» per Albertini. Alla volta di Roma è partita pure una lettera, frutto di un summit interassessorile e firmata dal sindaco, dai toni poco concilianti: «Il ministro non è informato della situazione di Milano, fatto molto grave». Intervento (definitivo?) dei tecnici del Presidio multinazionale: i dati sull'inquinamento da benzene «non sono rappresentativi» della situazione, tantomeno sufficienti. Intanto perché provengono da una sola centralina. E poi perché la relazione in questione si riferisce al periodo che va dal 21 ottobre al 31 dicembre dell'anno scorso. Per finire: dai grafici presentati risulta che il generale aumento delle concentrazioni di benzene è rilevato nel

periodo 14-19 dicembre, quando per quattro volte la media giornaliera è risultata superiore a 10 microgrammi al metro cubo. Una relazione quantomeno incompleta, insomma. Peraltro, una delle poche arrivate sui tavoli del ministro dell'Ambiente, nonostante l'ufficiale richiesta: oltre a Milano, l'hanno presentata solo Genova, Torino, Roma, Palermo, Trieste, Taranto, Piacenza, Terni e Saronno. Perché la verità sembra essere questa: i dati sull'inquinamento sono pochi. A volte inattendibili. Sempre parziali. E la guerra delle cifre può scatenarsi in qualsiasi momento.

Anche sui centristori - apertura, chiusura, spicchi e pass - per ora vince l'ambiguità. Con Guazzaloca che fa di tutto per non sbilanciarsi. Anzi, addirittura sostiene di voler solo richiamare l'attenzione del ministro Ronchi su un problema che non può essere risolto con la negazione dell'uso delle auto. Perché «questa politica negli ultimi dieci anni non ha prodotto i risultati sperati, visto che le città sono inquinate e non si è data risposta al problema della mobilità». E che nessuno dimentichi i monumenti. Come dice Giovanna Melandri, ministro per i Beni e le attività culturali, «ricordiamoci gli effetti ormai accertati dei principali inquinanti, oltre che sulla salute umana, anche su quella dei monumenti, in particolare quelli in bronzo, in pietra, e dipinti murali».

Scene di ingorgo quotidiano in una città italiana

MILANO  
L'ASSESSORE

### Non siamo le pecore nere

«Il Comune di Milano non ha bisogno di lezioni di ecologia da nessuno. Il 48% dei milanesi usa i mezzi pubblici, nell'ultimo anno abbiamo impegnato mille miliardi solo per potenziarli, stiamo prolungando tutte le linee metropolitane verso l'hinterland». Così l'assessore al Traffico di Palazzo Marino, Giorgio Goggi. Le ultime dichiarazioni del ministro all'Ambiente Edo Ronchi, quelle che parlano di «dati sospetti sull'inquinamento» forniti da Milano, le definisce «concertanti», e invita il mittente a sguinzagliare i suoi tecnici sul territorio «perché le facciano loro, le rilevazioni corrette». «E poi c'è un'altra cosa da dire sull'argomento».

Prego, assessore. Che c'è ancora? «Non è il Comune il responsabile dei rilevamenti. Bensì il Presidio multinazionale di igiene e profilassi dell'Asl, che dipende dalla Provincia. Può anche darsi che in un prossimo futuro ci attrezzeremo diversamente, ma per il momento è così. Vorrei sottolineare anche che a giorni la giunta discuterà il nuovo piano urbano del Traffico, che non solo non prevede riaperture alle auto di zone già pedonalizzate, ma che addirittura ne costituirà un'altra quarantina in tutta la città. Oltre ad estendere l'area della sosta controllata».

Se Milano è "ecologica", perché non aderire alla giornata senz'auto del 22 settembre?

«Ma noi aderiamo, solo che lo faremo il 19, che cade di domenica e non di mercoledì. Si rende conto di che cosa comporterebbe per noi l'impatto di novemilamila persone - tante sono quelle che entrano a Milano quotidianamente - sui mezzi di trasporto pubblico? Un dato: per aumentare di due punti la percentuale di chi usa i mezzi pubblici il Comune dovrebbe spendere mille miliardi».

Che cosa significa? «Avevo scritto a Ronchi alla fine di luglio per spiegare i motivi della nostra scelta di anticipare la giornata senz'auto. E non c'erano state conseguenze di alcun tipo. Adesso per alcune dichiarazioni di Guazzaloca ripreso posponendo da certa stampa sembra che Milano sia la pecora nera in fatto di politiche ambientali. Il che è decisamente falso».

Non arriverà a dire che a Milano si respira aria pulita.

«Guardi, il blocco del traffico non lo decidiamo perché non si raggiunge mai la soglia. Negli ultimi dieci anni gli inquinanti tradizionali si sono dimezzati. E vero che ci stanno alzando, viceversa, quelli emessi in particolare dai diesel».

La.Ma.

SEGUE DALLA PRIMA

### Campos Venuti: la cura del ferro contro l'ingorgo e le minacce di un'urbanistica senza regole

inaugurò la sua isola pedonale di via D'Azeglio ed era all'avanguardia di una politica di salvaguardia del centro storico e di innovazione nella gestione urbanistica, con un presupposto: la risorsa inestimabile rappresentata dal «costruito» e l'incompatibilità del traffico privato con la forma stessa della città (della città italiana). Giuseppe Campos Venuti, uno dei nostri più prestigiosi urbanisti, e rappresentò allora, insieme con Pierluigi Cervellati, il «partito» di un cambiamento radicale, in un paese che aveva condannato qualsiasi riforma urbanistica, qualsiasi legge di indurimento e dimenticato gli stessi politici che vi avevano posto mano. Basterebbe riscrivere la storia del democristiano Fiorentino Sullo e della sua ricerca del modo per distinguere tra proprietà privata dei suoli e loro uso.

L'altro «partito», quello della rendita fondiaria, rappresentava l'autentico «potere forte» di un'Italia della rinascita e del boom. Ma la sconfitta di quelle ipotesi riformiste segnò anche, con il prevalere dell'interesse speculativo, il via libera al cemento, alla progressiva distruzione di una risorsa come l'ambiente naturale, al progressivo «soffocare» delle nostre città, dei nostri centri storici, di una progressiva caduta di qualità.

Il decennio tra Sessanta e Settanta fu

quello della svolta e cominciò tutto a Bologna per diffondersi qui e là in altri comuni d'Italia, in concomitanza con la doppia vittoria delle sinistre, alle politiche e alle amministrative.

La cultura (le stesse università balbettanti in una clamorosa crisi) e la politica nazionale cominciarono ad alzare altre bandiere: centri storici, salvaguardia, legge 167 per l'edilizia economica e popolare, piani regolatori. Non mancarono, come insegnò Bologna, le isole pedonali, molto amate dagli ambientalisti ante litteram, molto odiate dai bottegai. Racconta propria Giuseppe Campos Venuti del suo incontro con un commerciante di via D'Azeglio, appunto: «Assessore, io mi suicido davanti a lei. La mia famiglia possiede da sempre un negozio che si affaccia su questa strada. Assessore, lei mi sta assassinando». L'assessore rispose: «Rinvii di qualche tempo il suicidio. Nel frattempo metta da parte per me una percentuale di quanto guadagnerà di più grazie all'isola pedonale...». Il commerciante non si suicidò, ma non si può dire che il suo probabile arricchimento e dei suoi colleghi abbia giovato alla sorte delle «isole pedonali». A Milano, che Albertini vorrebbe «città aperta», le isole pedonali (corso Vittorio Emanuele e via Dante) superano di poco il chilometro, la regolamentazione del traf-

co in centro sostenuta dalle ultime giunte di sinistra e dal sindaco Pillitteri in particolare nacque morta per la generosità degli amministratori e la debolezza dei vigili urbani: i primi concessero pass, permessi, a chiunque ne facesse richiesta, i secondi chiusero più di un occhio. Il centro storico cadde per stanchezza. I primi colpi amministrativi furono dell'amministrazione leghista. Adesso è lettera morta, come a Milano e non solo a Milano, qualsiasi ipotesi di politica urbanistica, spegnendo ogni sussulto, anche quelli un po' populistici, costellazioni di isole pedonali distribuite in tutte le periferie. I milanesi dispongono però di qualche centimetro quadrato in più dei romani. Secondo una indagine della Lega Ambiente, Napoli è la città più pedonale: 250 mila metri quadri in tutto, un quarto di metro quadro per ogni cittadino. Seguono a distanza Torino (19 centimetri quadrati), Bologna, quindi Milano e Roma.

L'isola pedonale in realtà può essere solo una piacevole divagazione, fisica e mentale, se la si legge astratta dal contesto delle politiche del traffico. «Purtroppo critica Campos Venuti - le città non sono più all'ordine del giorno e soffrono di un gap infrastrutturale che ci allontana dall'Europa. Gli economisti non hanno capito che questi sono autentici punti di debolez-

za: che a Milano vi siano soltanto tre linee metropolitane, che a Roma ve ne siano solo due, che il passante ferroviario sarà ultimato con trent'anni di ritardo, un ritardo che significa ormai più costi che benefici. A Monaco ormai considerano superato il passante perché comunque grava sul centro urbano, attraversandolo. Preferiscono le linee tangenti, all'esterno, che moltiplicano non solo i punti di accesso ma soprattutto i possibili punti di sviluppo...».

Quello che si era pensato anche a Milano, che la sinistra aveva pensato a Milano, utilizzando peraltro un anello ferroviario in gran misura esistente. Il teorico era stato uno dei più importanti urbanisti dei trasporti e del traffico, Guglielmo Zambrini.

«Lione - continua Campos Venuti - guardava le nostre esperienze a Bologna, e non solo a Bologna, con invidia. Peccato che nel frattempo loro abbiano realizzato tre linee di metropolitana e nel momento in cui decisero di risanare un quartiere della periferia fecero arrivare lì la quarta linea, comprendendo che l'accessibilità su ferro era lo strumento che garantiva la riqualificazione. Non sarà stata la rivoluzione bolscevica, ma almeno fu una buona politica riformista. I land tedeschi imposero alle ferrovie di progettare e realizzare sedici sistemi ferroviari metropolitani. Eravamo solo agli inizi degli anni sessan-

Matrimoni