

Giovedì 23 settembre 1999

10

LE CRONACHE

l'Unità

Roma, 110mila
in più sui bus

ROMA Circa 110mila romani, che normalmente non lo fanno, hanno utilizzato nella capitale i mezzi pubblici, ieri gratuiti per la «Giornata senz'auto». Sono state circa 91.660 le auto che non hanno circolato, calcolando che su ogni vettura, in media, viaggiano 1-2 persone. La stima è dell'azienda di trasporto pubblico capitolino Atac-Central che, tracciando un bilancio positivo della «Giornata senza auto», ha registrato un aumento del dieci per cento di passeggeri su bus e metropolitana, rispetto ai circa un milione e centomila che normalmente prendono i mezzi pubblici nella capitale.



Smog in picchiata Ronchi: «Un successo» Nelle 92 città traffico dimezzato

GIUSEPPE VITTORI

ROMA Un mercoledì particolare con un traffico da domenica di agosto in molte delle 92 città italiane che hanno aderito all'iniziativa europea «in città senza la mia auto». È il giudizio del ministro dell'ambiente Edo Ronchi sulla giornata antismog. Il suo ministero ha infatti monitorato l'andamento della «Festa dell'ambiente» minuto per minuto. Risultato: «Abbiamo registrato riduzioni consistenti di traffico in tutte le città - ha detto il ministro - Non solo nelle zone vietate alle automobili private, ma anche in altre aree a dimostrazione che gli italiani sanno fare a meno dell'auto. I sindaci si sono impegnati, certo si poteva fare di più, ma non si può dire che non c'è stato coraggio».

Per Ronchi bisogna quindi premiare la buona volontà ecologica dei cittadini che sperano in città con meno traffico e smog. «Adesso - ha sottolineato il ministro - dobbiamo fare uno sforzo aggiuntivo, impegnandoci soprattutto sul fronte del trasporto pubblico». Più o meno sulla stessa sintonia Legambiente, che rilancia il referendum contro lo smog. «Le reazioni dei cittadini sono state molto positive - ha detto il presidente dell'associazione Ermete Realacci - per questo vogliamo rilanciare l'iniziativa di una consultazione popolare nelle città sui temi dell'inquinamento e della mobilità». L'Italia ha il primato di maggior numero di auto pro-capite, ricorda Legambiente, con 30 milioni di veicoli. E oggi chi vive in città ha una possibilità di ammalarsi di tumore alle vie respiratorie maggiore del 20-40% rispetto a chi vive in città.

Ma torniamo alle «città senza auto». Record di macchine in

garage a Napoli dove, secondo dati del ministero dell'ambiente, il traffico è diminuito del 60% e a Ferrara dove è sceso del 100% al centro. Notizie buone anche da Reggio Emilia (-40%), Parma, Pistoia, Ferrara e Novi Ligure (-30% di auto in strada) ed anche da città come Roma, Genova, Torino, Bari, Palermo, Trento e Bolzano che hanno registrato una diminuzione del traffico privato più o meno consistente. La parte del leone l'hanno fatta i mezzi pubblici che hanno visto un'affluenza molto nutrita anche di nuovi clienti che hanno sperimentato una passeggiata in bus.

A Roma, nel centro storico, l'Atac ha registrato un 20-25% di passeggeri in più (in media in tutta la capitale più 10%), a Torino, che come Roma offriva il trasporto pubblico gratis, l'aumento è stato del 12%, a Genova che offriva il biglietto giornaliero scontato c'è stato un aumento negli acquisti del 10-15%. Poi, cosa più importante per la salute, molte centraline hanno registrato un calo delle emissioni inquinanti. A Roma, come ricorda il consigliere Verde Silvio di Francia, tutte le centraline hanno registrato una diminuzione del 30-50% degli inquinanti ed anche del rumore.

Sempre a Roma il sindaco Francesco Rutelli ha dato il buon esempio ai romani accompagnando a scuola il figlio in metropolitana. Il presidente del Consiglio, Massimo D'Alema, ha aderito con convinzione alle iniziative della giornata europea «in città senza la mia auto»: non solo ha rinunciato personalmente ad usare l'autovettura di servizio nelle aree di Roma chiuse al traffico, ma ha fatto diramare una raccomandazione agli uffici e ai servizi di Palazzo Chigi. Dirigenti, funzionari e dipendenti sono stati quindi invitati a usare le so-



Una donna si protegge con una mascherina antisog, sotto Romano Prodi in bicicletta per le strade di Bruxelles, in alto da sinistra i carabinieri di Palermo pattugliano la città con una automobile elettrica e una coppia di cittadini romani si gode una rilassante pedalata su un singolare veicolo simile a un risciò in via dei Fori Imperiali

luzioni alternative e collettive di mobilità, piuttosto che l'auto blu. E anche il presidente della Repubblica Carlo Azeglio Ciampi ha voluto dare il contributo personale alla giornata europea senz'auto: in serata ha lasciato il Quirinale e a piedi è arrivato fino in via Reggione Emilia, nella zona di Porta Pia, per partecipare all'inaugurazione della Galleria comunale d'arte moderna e contemporanea di Roma.

Normale giornata di traffico invece a Bologna e Milano, dove non sono mancate le proteste degli ambientalisti. Formaggio affumicato per i passanti e ondate di fumo (come quello che si usa per gli effetti speciali nei concerti) contro la sede del Comune lombardo. Così i Verdi hanno protestato contro la decisione del sindaco Albertini di non aderire alla giornata europea senz'auto.



Legambiente: «L'ingorgo accorcia la vita
Napoli, sette anni passati in strada»

ROMA I maxi-ingorghi accorciano la vita. A Napoli si passano infatti 7,2 anni di vita nel traffico cittadino. A Roma il tempo perso negli ingorghi quotidiani è un po' meno: 6,9 anni su 74 anni di vita media. Questi dati sono stati elaborati da Legambiente.

I forzati del traffico abitano anche a Bologna e a Milano, i bolognesi sprecano infatti nella congestione 5,9 anni di vita e i milanesi solo 5,3. Ma non è tutto. Legambiente valuta anche quanto si passa in auto o sui mezzi di trasporto ogni giorno. A Napoli, capitale d'Italia degli ingorghi, ogni giorno per gli spostamenti da casa a scuola, al lavoro, al cinema o in pizzeria si passano nel traffico 140 minuti, a Roma si arriva a 135, a Bologna a 115 e a Milano a 105 minuti.

«Il popolo inquinato e i forzati del traffico - ha sottolineato Ermete Realacci, presidente di Legambiente - ha il diritto di far sentire forte la propria voce chiedere misure perché le città diventino più vivibili». D'altra parte oggi in Italia, ricorda Legambiente, l'auto la fa ancora da padrona, tanto che in Europa abbiamo il record dopo Lussemburgo del maggior numero di auto procapite: 1,8 contro 2,1 di media Ue. Aosta è tra le città italiane quella messa peggio con 3 auto ogni 4 abitanti, ma piene di macchine sono anche Roma (62 auto per 100 abitanti), Cagliari (68), Torino e Milano (64). Secondo gli ambientalisti di Legambiente, questo mega ingorgo fa male alla salute. Chi sta in città ha una possibilità del 20-40% in più di ammalarsi di tumore di chi vive in campagna.

L'INTERVENTO

UNA SINISTRA PER LA SALUTE

di ANTONIO ROSATI

Ieri, giornata europea contro l'inquinamento, 94 città italiane e diverse centinaia in tutta Europa, hanno deciso di realizzare una politica molto concreta. Nel nostro paese questo fatto è stato accolto in maniera assai polemica dalla destra, con i sindaci delle città di Milano, Bologna ed Arezzo in prima linea nel tentare il boicottaggio. Come è noto, il sindaco di Milano Albertini e quello di Bologna Guazzaloca (cui si è prontamente adeguato il sindaco di Arezzo, Lucherini, anch'egli del Polo), in uno splendido isolamento europeo, hanno deciso di non aderire alla giornata senza quattro ruote, con diverse modalità: a Milano l'operazione ha consentito di tenere sgombrare le vie cittadine dalle 7,30 alle 13,30 della domenica, ore in cui, come tutti sanno, la concentrazione del traffico è massima e forzando nelle abitazioni tutte quelle famiglie che avevano progettato una gita ai laghi (ma non quelle dei tifosi che si sono potuti riversare in massa con l'auto privata allo stadio appena finito il blocco). La motivazione utilizzata dal sindaco Albertini per giustificare lo spostamento della giornata contro l'inquinamento da mercoledì a domenica è stata che «non si può fermare l'attività produttiva delle città». Di analogo tenore le prese di posizione degli altri due sindaci del Polo, almeno a leggere le loro dichiarazioni sulla stampa. Ma gli esponenti del centrodestra hanno potuto contare anche sul valido contributo fornito dall'amministratore delegato di Fiat Auto, Roberto Testore, che ha spazzato gran parte dei commentatori sostenendo la tesi che «la gente vuole continuare ad andare in auto».

Voglio lanciare una serie di domande su cui spero si possano soffermare brevemente i cantori del liberismo ed il top management dell'industria automobilistica nazionale. Siete sicuri che l'unica flessibilità possibile sia quella (che reclamate a gran voce) del lavoro? Non vi accorgete che stiamo sperimentando una nuova variabilità e complessità della vita e che tale nuova variabilità (determinata dalla tecnologia, dalla diffusione del sapere, dalla diffusione delle telecomunicazioni) oltre a giustificare la vostra richiesta di una maggiore flessibilità del ciclo produttivo si riflette specularmente sui bisogni e sui modi di consumare, ragion per cui diventa debolissima l'argomentazione «che la gente vuole andare in auto»? È davvero così difficile visualizzare il disagio di milioni di persone che popolano le città e che sono stanche di avere come primo problema l'automobile quando escono di casa la mattina, quali percorsi affrontare, come evitare gli ingorghi, dove parcheggiare? Cambia quindi la domanda di mobilità: ci si chiede di trovare soluzioni per garantire modi di spostamento che non ci avvelenino i polmoni e la testa. La vera libertà è questa. Alcuni commentatori ed esponenti ambientalisti hanno affermato nei giorni scorsi che la limitazione del traffico nei centri storici non è né di destra né di sinistra, ma un'operazione che risponde solo al buon senso ed al buon governo. Non posso che essere d'accordo con la necessità di espandere con sempre maggiore vigore l'area del buon senso e del buon governo, ma se manteniamo la questione in questi termini si rischia di perdere un'ottima occasione per individuare i termini di un ragionamento politico che incide sul modello di sviluppo e sull'idea di città su cui è necessario che la sinistra ricominci a ragionare.

Noi abbiamo bisogno di città che accolgano e non che respingano. Di luoghi in cui sia garantito il diritto alla mobilità di tutti, in cui sia garantito il diritto alla salute pubblica. Questa tutela è sempre stata una bandiera della sinistra e non vedo particolari ragioni per annacquarela in un indistinto buon senso. La destra, lo dimostrano i propri esponenti locali, preferisce che le cose continuino ad andare avanti da sole, in modo automatico. A Roma sono state fatte scelte coraggiose: abbiamo ristrutturato un'azienda di trasporto pubblico prossima al collasso, stabilito nuove regole per una sosta ordinata che coniughi il diritto alla mobilità individuale con le esigenze di chi non può e non deve sentirsi prigioniero nel proprio isolato, creato strade interamente riservate allo scorrimento veloce dei mezzi pubblici; a breve bandiremo gare per l'apertura del servizio di trasporto pubblico al settore privato per 30 milioni di chilometri l'anno. Stiamo procedendo con la limitazione del traffico nel centro storico, installando varchi elettronici e potenziando il servizio di vigilanza. Consapevoli che ciò non basta. La nostra ambizione, l'ambizione della sinistra, è di non assistere inerte al deteriorarsi della situazione cittadina e, al contrario di voi, faremo di tutto perché questo mondo inizi ad andare bene.

*Presidente del gruppo consiliare Democratici di Sinistra di Roma

L'INTERVENTO

NÈ ILLUSIONI NÈ ALIBI

di VALERIO CALZOLAIO

Un patto sociale per la mobilità sostenibile. Ieri il mercoledì... da pedoni ci ha confermato la centralità politica generale del traffico per la convivenza civile. Come vi siete spostati nelle circa 100 città che hanno aderito? Avete impreziosito? Avevate programmato come organizzarvi? Il comune vi aveva informato e aiutato? Vigili e cartelli erano presenti, chiari, gentili? I mezzi pubblici erano gratis, puntuali, stracolmi? O siete fra i pochissimi fortunati con bici/moto/autolettica? O laddove si poteva, a Gpl o metano? Oppure avete voluto/potuto restarvene a casa (con il quotidiano)? Ricomincerà il tran tran... ma ormai il dato è tratto.

Cercare di rinunciare alla propria auto in un giorno feriale è stato un utile esercizio di intelligenza. Non è detto che ci si riesca, ma si è comunque costretti a porsi domande decisive: è indispensabile? Ho alternative? Qualcuno può «accompagnarmi»? Guadagno o perdo tempo e denaro? E l'ambiente? E l'energia? A livello europeo, i ministeri dell'Ambiente e molte sagge amministrazioni locali ieri hanno almeno posto a tutti i cittadini tali domande, contemporaneamente.

Ci siamo rivolti soprattutto a chi vive in comuni con oltre 30.000 abitanti; abbiamo invitato i vostri sindaci a chiudere al traffico un'area significativa del proprio territorio tra le 7 e le 21, con l'eccezione dei veicoli elettrici, a Gpl, a metano e predisponendo maggiore offerta di trasporto collettivo. Abbiamo verificato che la proposta è stata talora accolta con entusiasmo, ha attivato il protagonismo di nuovi interlocutori sociali (pedoni, ciclisti, utenti vecchi e nuovi di mezzi pubblici, produttori di veicoli meno inquinati, settori del commercio, turisti).

Sappiamo che vi sono stati anche disagi, proteste, polemiche. Era un esperimento e bisognerà far tesoro di ogni reazione. Il vero obiettivo è capire cosa fare ogni giorno per garantire la salute, l'ambiente e la mobilità di ogni cittadino. L'esperimento e l'esperienza di un giorno servirà a valutare politiche e misure permanenti con l'obiettivo di spostarci più spesso; più rapidamente, più cittadini possibile... non da soli con la propria auto nelle aree urbane. Così come è organizzato oggi, il traffico è insostenibile: lento, costoso, stressante, inquinante.

So bene che non bastano scelte episodiche, gesti esemplari, appelli ideologici: piani ed interventi devono essere graduali, calibrati nel tempo e nello spazio, valutati, concertati, condivisi, adattati alle tante diverse ragioni che obbligano a muoverci.

La Conferenza governo - regioni - enti locali sta già predisponendo un patto sociale per la mobilità sostenibile, individuando la parte che ciascuno può giocare pubblica e privata, individuale e comunitaria. Abbiamo chiesto ai comuni più grandi valutazioni serie ed uniformi della qualità della propria aria, preliminari all'adozione di provvedimenti per ridurre le quantità degli inquinanti più pericolosi. Entro l'anno nel Piano Generale dei Trasporti cercheremo di proporre politiche urbane, infrastrutturali, ambientali organiche ed innovative. L'iniziativa di ieri è partita lo scorso anno in Francia, quest'anno siamo arrivati con l'Italia a 200 città medio grandi; il prossimo anno la proposta sarà della Ue. Se una risposta c'è, a quelle domande, la troveremo insieme. Senza illusioni ma senza alibi.

Forse vale la pena sommessamente di criticare quell'amministratore o quel collega o quell'amico che non ci ha provato già ieri con noi.

