

Muoversi binari e gallerie

NAPOLI. MAGISTRATO CONTRO LE MULTE PER SOSTA VIETATA DEGLI AUSILIARI DEL TRAFFICO. ALLUCINANTE, COMMENTA L'ASSESSORE ALLA VIABILITÀ. UN CAVILLO CONTRO I TENTATIVI E I PROGETTI DI CHI VUOLE MIGLIORARE LA CITTÀ. LA CURA DEL FERRO: COME COSTRUIRE UN SISTEMA INTEGRATO DI METROPOLITANE E TRAMVIE

Vista da Nord e forse anche da sud, la città sembra ancora ferma lì, in piazza del Plebiscito, quando Mimmo Paladino alzò la sua montagna di sale, pregando i napoletani di non calpestarla. Il sale l'hanno levato. Resta la piazza del Plebiscito, splendida, nel vuoto di mezzo e tutto intorno, sotto i colonnati. Adottata come simbolo del rinascimento napoletano. Rinascimento di questi anni novanta. Intanto i motorini non corrono più, le macchine non girano. Il traffico tace. Scorre poco più in là. L'odiato traffico, l'amato traffico. Il traffico che divide chi soffre l'ingorgo da chi l'ingorgo vive con soddisfazione, indice della sua modernità. Dalla montagna di sale sono passati alcuni anni. Le auto sono diventate, giorno dopo giorno, la colata di lava, che più dovrebbero temere i napoletani. Altro che il Vesuvio, raggiunto l'altro giorno con Piero Chiambretti dal rassicurante e sorridente sindaco Antonio Bassolino, che sfida i fumi infernali. Peggio della minaccia lavica è il traffico. Lo sanno i napoletani, quelli almeno che soffrono l'ingorgo. Per questo la battaglia antitraffico o regolatraffico (anti è inutilmente punitivo) è durissima. Senza paura della metafora, una battaglia senza quartiere, da Piazza del Plebiscito al Vomero, da via Toledo a Piazza Garibaldi. Per arginare, regolare, guidare, frenare l'esercito della motorizzazione: quattrocentomila motorini sotto i 50 centimetri cubici, settantamila oltre i 50 centimetri cubici, 638 mila automobili.

«Tante auto: una in fila all'altra andrebbero da Napoli a Mosca. Per ospitarle tutte ci vorrebbe uno spazio grande seicento volte piazza del Plebiscito».

Assessore, una bella immagine. Ma è una immagine statica. La questione sta negli ingressi e nelle uscite, il quotidiano avanti e indietro del pendolarismo metropolitano... L'assessore è Massimo Paolucci, assessore alla viabilità nella giunta Bassolino da tre anni, prima consigliere comunale, «quarantenne» si racconta - ultimo funzionario assunto dal Pci napoletano, strenuo diffusore domenicale dell'Unità. Evviva, assessore, ma torniamo ai pendolari... Come si quantifica il movimento?

«Sono ogni giorno un milione di movimenti-macchina tra entrate e uscite. Qui siamo alla storia della bottiglia. Se la bottiglia tiene un litro d'acqua e ne vogliamo versare un litro e mezzo, pensare di non bagnarsi i piedi è come aspettarsi che il ciuccio voli».

Assessore, non tutti lo capiscono però. Prenda quel magistrato napoletano: le multe degli ausiliari alle auto in sosta diventano abuso d'ufficio e usurpazione di titolo. Addirittura in concorso «con ignoti da identificare». Peccato che il primo ignoto identificabile sia proprio lei, caro assessore... La storia degli ausiliari ha qualche precedente. I Tribunali di Roma e Perugia hanno annullato le multe, quello di Lecce le ha confermate. Questione di interpretazione della legge Bassolino. Il ministro Piazza ha assicurato: «Se rimarranno dubbi in sede giudiziaria, li chiariremo anche con una interpretazione legislativa». Ma intanto, lei assessore davanti alle telecamere della Rai ha spesso parole di fuoco. Conferma?

«Confermo tutto. Allucinante. Un vero e proprio capovolgimento della realtà: l'ausiliario diventa un mostro, il vigile ci complica la vita, la vittima è chi invade le corsie preferenziali e parcheggia in terza fila. Nel capovolgimento della realtà, si nega il senso della battaglia che stiamo conducendo, mettendo in campo una squadra ampia, per il ripristino della legalità... Legalità comincia anche dal rispetto delle corsie preferenziali».



Foto di
Uliano Lucas

Traffico

La multa per sosta vietata diventa abuso d'ufficio: l'assessore protesta e spiega quanto di buono si sta realizzando dentro quattordici cantieri aperti

A Napoli vale la cura del ferro Ma intanto non toccate l'ausiliario

ORESTE PIVETTA

INFO Multa da pagare!

«Le multe degli ausiliari vanno pagate». Questo il giudizio di Enrico Mingardi, presidente di Federtrasporti: «Chi non rispetta il codice va punito».

Spieghiamo la squadra...

«Intanto siamo riusciti a costruire cooperazione. Così in campo sono polizia e carabinieri contro motorini selvaggio. In campo sono i nostri vigili e sono gli ausiliari del traffico, cento ausiliari per presidiare le corsie preferenziali. Aggiungiamo gli strumenti tecnici: e cioè i computer e le telecamere per misurare i flussi e controllare gli ingressi... Credo che nessuna città in Italia faccia altrettanto...».

Se penso a Milano, dove si smantellano i divieti e qualcuno giunge a proporre sosta libera sui marciapiedi, non avrei dubbi a riconoscere il primato... A Napoli in campo

sono scesi anche i nonni civici...

«Certo, dall'inizio della settimana anche i nonni civici. Non daranno multe ma contribuiscono a controllare, a regolamentare. Rappresentano una città solidale nel difendere un obiettivo di qualità urbana. Se non si facesse così, sarebbero solo chiacchiere. Invece ecco il cavillo e si comincia da un cavillo a colpire il sistema che teniamo con tanta fatica in piedi. Peccato poi che i cavilli diventino le bandiere di certe forze politiche e di certi personaggi. Gliel'ho detto a Emilio Novati...».

E chi è Novati?

«Emilio Novati, senatore di Forza Italia, capogruppo di Forza Italia in

consiglio comunale. Ha riempito la città di manifesti contro di me e contro Bassolino. Contro gli insulti di Novati conta il fatto che la gente ci apprezza e che il rapporto con la giunta e la prefettura è forte».

Quindi, avanti con gli ausiliari?

«Certo. Anzi premiamo sul governo per un'interpretazione estensiva della legge e intanto per correggere alcune storture. Facciamo un esempio: se in una strada a sinistra c'è la sosta regolamentata dalla striscia blu e dall'altra c'è il divieto di sosta, gli ausiliari potrebbero cominciare molto solo nell'ambito loro consentito. Per alcuni l'ambito è solo la zona blu. Quindi per colpire una sosta

vietata dall'altra parte ci sarebbe bisogno del vigile. Ma se posso mandare il vigile, a quel punto che cosa me ne faccio dell'ausiliario. L'ausiliario da un lato, il vigile dall'altro: una vera assurdità. L'assillo quotidiano di un assessore al traffico è governare sempre più macchine con lo stesso numero di vigili. La coperta sempre troppo corta...».

Diano i numeri della coperta corta...

«Millenovecentoventi vigili, un centinaio di ausiliari della Anm, azienda napoletana mobilità, altri duecentotrenta della Cnap, compagnia napoletana del parcheggio, che appartiene all'Ac. In ventidue

5
l'Unità

Sabato
23 ottobre 1999

Metropolitano

giorni sono state comminate 26 mila e quattrocento contravvenzioni».

Una media che è il doppio di quella milanese (con cento ausiliari in strada). Se il discorso però è quello della bottiglia da un litro e del litro e mezzo d'acqua, vigili, poliziotti, carabinieri e ausiliari non basteranno mai. Insomma oltre le misure repressive, occorrono realizzazioni e progetti. Napoli ne ha?

«Questi non mancano. Potremmo vantarci di essere la città più attiva, più dinamica e coraggiosa. Siamo la città che da più tempo è impegnata sul fronte delle limitazioni. Da anni il lunedì e il giovedì, dalle 8,30 alle 13,30 è imposto lo stop alle vetture non catalizzate, una domenica al mese di mattina vale lo stop totale; per un'area di tredici ettari valgono, dalle 7,30 alle 18,30, transiti solo per le vetture dei residenti e per quelle con la marmitta catalitica. Abbiamo creato grandi isole pedonali, in via Toledo e in via Scarlati al Vomero, pavimentando la strada per rendere la scelta irreversibile, con il sostegno peraltro dei commercianti, dopo l'iniziale riluttanza. Più che riluttanza, rivolta: il Vomero si bloccò. Per via Toledo ci spinsero loro. La cultura cambia... Abbiamo potenziato il trasporto pubblico: gli autobus in circolazione ogni giorno sono diventati settecento, mentre erano anni fa solo un terzo, abbiamo ordinato venti nuovi tram a doppia carrozza, abbiamo acquistato settantatré nuovi autobus. Per la nuova metropolitana ci sono finanziamenti per cinquemila miliardi».

Chi vedrà i risultati di tanto fervore amministrativo?

«Vorrei subito chiarire che stiamo parlando di soldi stanziati e di cantieri aperti, quattordici cantieri aperti. L'anno prossimo due nuove stazioni. Nel duemilaino sarà pronta la stazione di piazza Dante, nel cuore della città. Il disegno però si fa questo punto più grande. Vogliamo rinnovare Napoli con la cura del ferro. Il che significa recuperare tramvie e metropolitane esistenti. Quella che doveva essere pronta per i mondiali di calcio del Novanta si inabissò nell'acquasotta via Caracciolo. La riprendiamo modificando il tragitto. Quando a Napoli arriverà l'alta velocità, non riuseremo le linee ferroviarie in funzione intercomunale. E poi la circunvesuviana».

E difficile star dietro... Volete creare un sistema integrato?

«Vogliamo riammagliare».

Riammagliare? «Riammagliare? È improprio? Costruire una maglia e chiudere l'anello, arrivare in piazza Garibaldi e all'aeroporto. Questa è una rete, per scoraggiare il traffico privato con una più forte offerta di trasporto pubblico. Così diventa importante un piano di parcheggi di interscambio. Non quei parcheggi sui quali si sono buttati gli speculatori come una qualsiasi occasione d'arricchimento. I parcheggi devono stare fuori, accanto alle stazioni ferroviarie e metropolitane. In centro incentriamo solo il traffico e creano di sordine perché poi le strade d'accesso non sono adeguate. Questa è la svolta».

SEGUE DALLA PRIMA

I giovani, la giunta e i «patti» della sinistra: la competizione per un progetto democratico

Qui, forse, è fuori dalla realtà qualsiasi discorso sul primato della politica. La politica, piuttosto, deve riconquistare la propria capacità di dialogo con la società, con gli interessi organizzati, con le rappresentanze sociali.

Per questo occorre pensare ed agire in termini più larghi e aperti, fuori da una logica politica chiusa in se stessa. Bisogna essere consapevoli che questo lavoro ricostruttivo del tessuto sociale e democratico è oggettivamente ostacolato dalla tendenza in atto verso una sorte di democrazia plebiscitaria, che mette fuori gioco la rappresentanza e rattrappisce l'esercizio della democrazia nel rapporto fiduciario tra i cittadini e il sindaco, escludendo così la possibilità di un confronto reale sui progetti.

Se non viene modificata questa tendenza, la coesione sociale viene meno e avremmo solo populismi e non una classe dirigente, capace davvero di promuovere lo sviluppo per tutti.

Ecco perché anche questa simbolica iniziativa fatta dai giovani può contribuire a questi obiettivi.

Ovviamente non sono solo questi i problemi da affrontare a Milano. Ve ne sono altri di una certa consistenza che vanno sotto il nome di sviluppo qualitativo, di innovazione e modernizzazione.

Penso che anche su ciò valga la pena aprire una seria riflessione. Le qualità struttu-

rali di Milano sono evidenti, ma ci sono ancora passi da compiere per colmare un deficit culturale che la fa esitare dall'assumersi ruoli e responsabilità insite nello svolgimento di un ruolo metropolitano. La fase di passaggio all'economia globale e l'evoluzione politica europea investono direttamente Milano imponendo una netta collocazione di campo: se «subita» corrisponde ad un arretramento in posizione marginale rispetto alle aree traenti, se «voluta» e «guidata» potrà porre Milano tra le capitali della competizione tra poli urbani in Europa.

Penso che sia del tutto inverosimile che lo spontaneo gioco del libero mercato conduca tale approccio; una prospettiva di sviluppo deve essere costruita con l'impegno convergente di un arco vasto e pluralista di forze: politico, istituzionale, economiche, scientifiche, sociali.

C'è bisogno quindi una prospettiva capace di saldare per Milano il suo ruolo competitivo su scala internazionale ad una migliore qualità urbana per la vita dei suoi cittadini. Milano ha le risorse e le potenzialità per delineare questa prospettiva. Ma perché queste potenzialità siano effettivamente spendibili è indispensabile che si determinino alcune precondizioni senza le quali è inevitabile che si produca una lenta e costante erosione del ruolo della città nella produzione di ricchezza. Mi riferisco all'esigenza di avere un adeg-

guato livello infrastrutturale che sia di supporto alle politiche economiche territoriali, industriali e di ammodernamento dell'apparato produttivo; in secondo luogo ad un uso ed un governo diversi dal territorio che permettano la coerenza tra armonico sviluppo urbano ed ambiente economico complessivo; ed infine ad un intervento che guidi l'attuale processo di delocalizzazione produttiva, per correggere le tendenze che prevedono non tollerabili salassi produttivi ed occupazionali.

Ciò che serve dunque è una inversione di marcia. Sono convinto che chi governa Milano non ha ancora capito che se in Europa si vuole restare con la forza necessaria, occorre scegliere il vestito con il quale ci si vuole presentare.

Mi chiedo se il certificato di presentazione di Milano possa essere rappresentato dalle filosofie che animano il cosiddetto «Patto per il lavoro» o se invece la strada sulla quale cimentarsi non sia quella di dotarsi di una flessibilità del sistema economico e finanziario, della pubblica amministrazione, delle infrastrutture e della formazione, l'unica strada che può davvero rispondere, qui a Milano, a due problemi che sono faccia della stessa medaglia: esigenza di modernizzazione e urgenti risposte sociali al degrado e alle nuove povertà. Si misureranno qui, e non altrove, la capa-

cià di governo della Giunta milanese e la sua effettiva volontà di corrispondere ai bisogni e alle aspettative crescenti dei cittadini milanesi.

Questo è un terreno anche per la sinistra politica e sociale.

Penso che la sinistra, nel delineare le proprie prospettive, debba essere la forza che a questa società spaesata e rancorosa possa offrire un terreno fertile per una ricostruzione, per una coesione sociale, per una nuova possibile partecipazione al progetto democratico in quanto progetto universalistico che fissa regole e valori e diritti fondamentali per tutti i cittadini.

Per questo bisogna stare in campo. Del resto, sembra pleonastico osservare, per vincere occorre combattere. E la sinistra c'è solo se riesce a definire il terreno della competizione.

Da tutto ciò viene l'interesse per la Giovane Giunta. Sottolineo con forza la natura civica di questa iniziativa tesa tra l'altro a sollecitare l'impiego di nuove risorse e di nuove intelligenze le quali devono irrompere sulla scena politica senza riguardo nei confronti di chichessia.

L'auspicio è che tutti colgano le opportunità che la fase ci propone. Sono convinto che se ci sarà uno sforzo teorico, politico e programmatico per rendere chiaro un nuovo punto di vista, ogni partita potrà essere riaperta.

Antonio Panzeri

