



Piccolo dizionario degli anni santi

GIUBILEO: Dall'ebraico «jobhel», che vuol dire «corno di montone» con il quale veniva annunciato ogni cinquant'anni, l'anno giubilare nel quale «...ognuno tornerà nei suoi possessi, ognuno tornerà nella sua famiglia...».

PORTA SANTA: Fu Papa Martino V, nel 1423, ad aprire per la prima volta nella storia degli anni giubilari la Porta Santa nella Basilica di San Giovanni in Laterano, mentre nella Basilica di San Pietro l'apertura avvenne per iniziativa di Alessandro VI, il quale volle che il

rito avvenisse pure nella basilica di S. Maria Maggiore e in quella di San Paolo fuori le Mura. Nel confermare questa tradizione, Giovanni Paolo II ha voluto che la Porta di San Pietro si aprisse la sera del 24 dicembre, quella di San Giovanni in Laterano il 25 dicembre, quella di S. Maria Maggiore il gennaio del 2000, e quella di San Paolo il 18 gennaio, con una celebrazione ecumenica.

INDULGENZE: Dal latino «indulgentia», che vuol dire remissione di danzi

a Dio della pena temporale per i peccati. La degenerazione commerciale delle indulgenze nei secoli XIV e XV, con la loro vendita dietro offerta e relativa «ricevuta», suscitò la violenta protesta di Martin Lutero, donde la sua Riforma. La Chiesa cattolica fu costretta a condannare gli abusi ed a regolamentare le indulgenze, con un apposito «Decretum de indulgentiis» del 1563, emesso dal Concilio di Trento. Giovanni Paolo II ha stabilito che l'indulgenza può essere acquistata una sola volta al giorno e le condizioni sono la confessione, la comunione, la preghiera e l'esercizio di opere di carità e di penitenza. Visitare una persona sofferente in ospedale, aiutare concretamente chi ha bisogno, in qualsiasi parte del mondo, apre la via all'indulgenza.

L'urbanista giudica i lavori straordinari «Si è rinunciato a ingaggiare la lotta contro il traffico»

Papa Leone XIII mentre apre la porta Santa del Giubileo del 1900



«Il Giubileo poteva essere l'occasione per ritrovare una sorta di etica della nuova capitale»

Pio XI il Papa dell'Anno Santo del 1925



«Ma non c'è la Roma del 2000»

De Lucia: vincono sempre le auto

STEFANO POLACCHI

ROMA Qualche anno fa, prima che la sinistra tornasse a governare Roma, l'urbanista Vezio De Lucia e l'attuale assessore al traffico Walter Tocci erano le due punte di diamante del «brain trust» che si proponeva di costruire una nuova immagine della capitale per il nuovo Millennio. Ora il Campidoglio sta tracciando il bilancio dei diversi cantieri la cui chiusura suggerirà la fine di quella che sarà ricordata come la più massiccia opera di investimenti urbanistici sulla città eterna, quella che in concreto consegnerà Roma al 2000. De Lucia, assessore alla mobilità di Napoli dal '93 al '97, ha «firmato» uno dei provvedimenti che hanno rilanciato nel mondo l'immagine di una Napoli da tempo offuscata e ingrigita, la chiusura al traffico di piazza Plebiscito che ha restituito ai pedoni il centro. Incontriamo De Lucia al Pantheon, una delle piazze simbolo di Roma.

Come sarà questa Roma che il centrosinistra consegna al 2000?

La mia impressione è che sia venuto meno l'interesse alla discussione sul modello di città. Non c'è una ipotesi che si sostituisce a un'altra... Non voglio usare parole troppo grandi, ma mi sembra che manchi quella carica utopica che animava i progetti degli anni passati e che tutto sia sostituito dalla ricerca della soluzione quotidiana - più o meno quotidiana, più o meno soluzione-dei-problemi.

Un esempio di questo?

L'evoluzione, o meglio l'involutione, che c'è stata dalla fine degli anni 80 mi sembra ben evidenziata dal rapporto con l'automobile. A me sembrava quasi obbligatorio che in un'occasione che mette la città sotto i riflettori di mezzo mondo e per di più legata a un evento religioso, spirituale, si sarebbe dovuto almeno provare a dare la dimostrazione di un rapporto diverso tra la città e l'automobile. Invece non c'è stato nessuno sforzo in questo senso e anzi quasi a voler dimostrare il contrario, le opere di cui nel bene o nel male più si parla, quelle che stanno più vicino al cuore dell'evento, a piazza San Pietro sono quelle che riguardano le automobili. Mi sembra questo il segnale

della rimozione di un problema che la città paga non solo in termini di occasione perduta ma anche complessivamente come qualità della vita.

Ma perché parlare del rapporto con le auto come di una guerra?

Penso davvero che per le città ci sia una quotidiana guerra con le macchine, da vincere giorno dopo giorno. Ma Roma si è dato per scontata la vittoria dell'automobile.

Da cittadino che vive a due passi da San Pietro, a De Lucia non è mai venuta in mente una idea su cosa fare di diverso?

Sì. E mi ricordo il precedente Giubileo, quello del '75. Era agli albori della stagione che portò la sinistra al governo di Roma. E allora si riuscì, pur dall'opposizione, a far pedonalizzare tutta via della Conciliazione. Furono allontanati i pullman che si prendeva di far parcheggiare nei dintorni. Erano gli anni di Berlinguer, dell'austerità. Fu un Giubileo modesto, non ebbe la dimensione del Giubileo del terzo Millennio. Ma proprio l'importanza che riveste questa occasione, avrebbe dovuto consentire di riprendere quel tipo di impostazione, di austerità che tradotto in termini di quello che si fa avrebbe dovuto significare spazio ai pedoni e allontanamento delle automobili. Bisognava tener lontane le automobili da un certo perimetro, potenziare il trasporto pubblico e soprattutto su ferro, utilizzando le stazioni dell'anello...

Ma molte opere potenziano il trasporto su ferro...

Sì, si è fatto un bel po' e ancora si farà. Ma non basta fornire l'alternativa del trasporto su ferro, e questo l'ho appreso facendo l'amministratore a Napoli: devi anche agire imponendo, impedendo l'uso dell'automobile. Il traffico non è come l'idraulica: se ho un flusso iniziale, posso dividerlo o incanalarlo, ma alla fine avrà un flusso uguale in uscita. Credo che c'è una disponibilità degli automobilisti - e se non ci fosse occorre pretenderla - a ridurre il numero delle automobili in circolazione. Questo è il punto. Altrimenti, se offro servizi pubblici su ferro, come a Roma sono stati offerti in misura anche consistente - basta pensare all'asse ferroviario sud-est nord-ovest Fiumicino-Nomentana - ma lo spazio che sottraggo alle automobili viene subito

occupato da altre persone che si accorgono che si è velocizzato quel tratto. Così facendo, però, il cerchio non si chiude mai. Quando bloccammo piazza del Plebiscito, che è un punto cruciale del traffico di Napoli, abbiamo chiuso uno dei percorsi fondamentali per l'attraversamento della città. Né abbiamo potuto attuare la misura basilare che ogni manuale suggerisce, cioè aumentare i mezzi pubblici: non ne avevamo. C'è stato invece un appello del sindaco che fu raccolto: avete visto quant'è bella Napoli così? Se volete continuare ad averla, lasciate l'auto. Tutti erano convinti - in primis gli esperti del traffico (mai fidarsi di loro) - che sarebbe successo il finimondo, la città sarà travolta: non successe nulla. Perché? perché il numero delle auto si è ridotto: il 30% di chi usava l'auto ha smesso di usarla. È su questo che bisogna lavorare.

Ma adesso a Napoli è di nuovo un caos il traffico

Non ne dubito... questa politica va seguita, curata giorno per giorno... È una guerra e va combattuta ogni giorno.

Al limite, si potrebbe quasi auspicare un ingorgo così che la gente alla fine lasci l'auto a casa?

No, l'ingorgo creerebbe solo tensione e ingestibilità. No, non penso a questo. Credo che si debba con le soluzioni alternative, con il convincimento, con la propaganda, con quello che vuoi, e anche coi sistemi coercitivi, ottenere la riduzione del numero delle automobili. E questo non si realizzerà mai affidandosi solo alla libertà di scelta.

Ma si pone il problema del consenso per chi governa...

A Roma, alla fine degli anni 70 ci fu un referendum che fu stravinto dal no al traffico in centro. Dovunque, le opinioni pubbliche sono contrarie al traffico. Ma penso ora a un'altra cosa riflettendo sulle cose che questa amministrazione avrebbe potuto fare: penso al Progetto Fori. È stata la grande intuizione di Petroselli, e quel progetto significava accantonare le auto. L'alternativa che poneva quel progetto, firmato da Antonio Cederna, era: o i monumenti, o le macchine. Che senso hanno tutti quei tentativi di mediazione, di tenere insieme cose non mediabili. Fu travolgente il successo delle domeniche a piedi di Petroselli



li, in tutta Europa. Quando si votò di nuovo, Petroselli fu eletto: e fu il consenso a un'idea di Roma per il Millennio, per un grande progetto che avrebbe ridisegnato la capitale, mettendone al centro la sua storia, la sua gente e non l'automobile. Ormai, però, non si fanno neanche più queste verifiche su cosa pensa davvero la gente. Né mi sembra credibile la teoria dei poteri forti. È un problema di cultura, si evita di presentare le alternative in modo netto, di proporre una scelta netta e su quella chiedere il consenso. Alla fine ci si muove sempre su mediazioni minutissime e i risultati... be' sono questi che vedi: «stamane ho preso il '64», che è il bus che attraversa proprio il cuore del Giubileo, e sono dovuto scendere e farmela a piedi, perché era tutto completamente bloccato.

Ma perché questa capitale non può essere come le altre? perché non può essere come Londra?

La domanda io la rigiro: perché dovremmo essere come Londra. C'è stato Giuliano Zincone, sul Corriere della Sera che chiedeva polemicamente perché non si poteva essere finalmente come Londra. Ma Roma e moltissime città italiane hanno centri storici conservati, che danno loro un'anima. Le altre città non hanno centri storici: vogliamo distruggerli? e perché? per essere come Londra? non possiamo puntare a valorizzare il nostro modo di essere, la nostra identità?

C'è una cosa che non smetti di sperare?

Sì, il Progetto Fori. Fu una cosa eccezionale, l'appello per i Fori fu firmato da 240 intellettuali di tutto il mondo. Era un'altra cosa, un'altra idea di Roma, l'archeologia non pi come recinto, ma come identità viva. Quella è davvero la differenza: quel cuneo verde che dall'Appia antica entra fino a piazza Venezia, che è l'ombelico del mondo. Ma perché dovremmo infiltrarci con la macchina proprio lì? Chesenso ha?

“ Si è rinunciato a discutere un'idea di città che potesse fare da faro a tutto il Mondo ”

“ Come Londra? Ma lei non ha un centro storico perché dobbiamo distruggere i nostri? ”

