



In Piazza Duomo in bicicletta e sotto sui pattini sul Lungarno a Firenze  
Bruno/ Ap



## IL CASO

## Milano, inquinamento alto Oggi nuovo stop al traffico

MILANO Piedi, pattini, biciclette, cavalli e tanti, tantissimi mezzi pubblici come a Milano non se ne vedono mai nelle domeniche «normali». E tutti gremiti di gente come non accade mai in nessun giorno della settimana eccezion fatta per gli orari di punta. Certo, l'amministrazione dopo non pochi battibecchi interni (lo straordinario impegno dell'Atm costa circa 600 milioni), ha autorizzato anche ieri, come già lo scorso 16 gennaio, il biglietto valido per tutto il giorno al prezzo dei soliti 75 minuti, ovvero 1500 lire. Neppure la nebbia fitta che ha imperversato per gran parte della giornata ha impedito ai milanesi e a numerosi cittadini dei

35 Comuni dell'area omogenea di godersi Milano senz'auto e le innumerevoli iniziative ricreative e culturali promosse per l'occasione. Tanta musica e capannelli di ascoltatori per le vie del centro: repertorio jazz in piazza San Babila, ottoni dixieland lungo via della Spiga, arie balcaniche in corso Vittorio Emanuele. Spazio ai bambini, invece, in piazza Duomo, con diversi giochi da preparare usando spezzoni di celofane colorato. In duemila si sono prenotati per il «Touring in Tram», l'itinerario storico-culturale alla riscoperta di Milano proposto dal Touring Club. Successo anche per il mercatino di piccolo antiquariato e numismatica di

piazza Cordusio. La domenica dei pedoni ha invece messo sotto stress i centralini della vigilanza urbana, bersagliata da centinaia di telefonate per chiedere chiarimenti sulle modalità del blocco, e le pattuglie in strada, impegnatissime a distinguere i soliti furbi da quelli ufficialmente derogati (portatori di handicap, o malati sottoposti a cure di terapia intensiva, personale dei lavori di pubblica utilità), e dagli operatori delle due grandi fiere in corso a Milano e Assago, cui è stato concesso l'uso dell'auto.

Oggi a Milano si replica. Dalle 9 alle 17 sarà vietata la circolazione alle auto non catalizzate e non ecodiesel. E sempre oggi la Regione deciderà se continuare il divieto parziale anche domani dopo avere esaminato i dati sulle polveri fini e gli altri inquinanti. Si replica, ma dalle 8 alle 20, anche a Gallarate, Busto Arsizio e Legnano, e negli otto comuni della loro zona omogenea. R. D.

# È festa nelle strade senza auto Milioni a piedi contro i veleni Ronchi: «Un successo, faremo una eco-rivoluzione»

ROMA Per un giorno le città italiane hanno respirato. Solo biciclette, pattini, scarpe da ginnastica e in qualche caso cavalli per l'invasione ecologica dei centri storici dei 150 comuni che hanno aderito alla prima domenica senza auto. L'iniziativa antimog voluta dal ministro dell'ambiente che si ripeterà il 5 marzo, il 9 aprile e il 7 maggio. Complice il bel tempo l'esordio è stato dunque un successo che Edo Ronchi è andato a cogliere di prima mattina in via dei Fori Imperiali, a Roma. L'ideatore delle domeniche a piedi è arrivato a piazza Venezia in bicicletta con figlio al seguito. Nicolò, due anni e mezzo, seduto sul seggiolino della due ruote elettrica, «Albatro». Quindi un giro per via dei Fori Imperiali anche per la figlia minore, Sofia, un anno. Poi la trasmissione in diretta. Ambiente Italia durante la quale il ministro ha rinvitato al mittente, il sindaco di Bari (che non ha aderito), le critiche sull'iniziativa. «Temevo un'adesione del 100%, invece siamo all'80», ha detto con una battuta Ronchi sottolineando che città proprio come Bari, «non presentano progetti» e sono indietro rispetto ai piani della mobilità sostenibile.

Un pieno di ossigeno, quello di ieri, «obbligatorio» spiega Ronchi per i nostri polmoni. Serve per ridurre l'accumulo di inquinanti e interrompere l'esposizione continuata. Certo non è sufficiente, ammette di fronte a chi gli fa notare che il lunedì la giungla di auto fagociterà di nuovo le città. «Ma intanto queste bocchate d'aria sono uno stimolo forte e un richiamo d'attenzione anche per la promozione di mezzi alternativi ed ecologici».

Diverse le formule adottate ieri

## FLASH

### Serrata a Genova Niente biglietti bus per i negozi chiusi

Grande partecipazione e successo da parte dei genovesi all'iniziativa del Comune, ma qualche polemica ha alimentato la prima domenica ecologica del 2000. A cominciare dalla mancata risposta degli esercizi pubblici all'invito lanciato dalla Confesercenti di tenere aperti i negozi. Attorno alle migliaia di pedoni che hanno invaso il cuore della città c'era infatti un triste scenario di saracinesche abbassate. La chiusura degli esercizi ha inciso negativamente anche sulla distribuzione dello speciale biglietto per viaggiare sui bus cittadini e valido per l'intera giornata. Lamentele di coloro che non hanno potuto munirsi del tagliando a prezzo speciale per mancanza di punti vendita.

### Brescia, vigili in sciopero qualcuno fa il furbo

Brescia senz'auto o quasi. Complice lo sciopero dei vigili urbani, qualcuno ha fatto il furbo, tanto che nel pomeriggio alcune automobili di troppi sono viste nel centro cittadino e nei quartieri periferici ed è difficile credere che fossero tutte appartenenti alle pochissime persone esentate per ragioni di servizio. L'iniziativa del blocco totale del traffico è piaciuta ai bresciani. La città, sin dalla prima mattinata, era insolitamente animata: nel centro storico, oltre alle biciclette, si sono visti anche bresciani a cavallo. «È giusto lasciare a casa l'auto, soprattutto quando si tratta della nostra salute» hanno detto i più. Per molti, però, l'iniziativa del Comune «è un palliativo».

### Firenze a cavallo Amazzoni a spasso nel centro della città

Biciclette, pattini roller-balde, skate-board e anche cavalli per riconquistare il centro di Firenze nella prima domenica a piedi. Un gruppetto di cavalieri amazzoni ha scelto di arrivare in sella nel pieno centro della città, deserto di veicoli a motore. Complice il bel tempo le piazze di Firenze si sono popolate fin dalla prima mattinata: in alcune di esse sono stati predisposti piccoli spettacoli ed attività di animazione, specialmente per i più piccoli. Tra le altre iniziative per incentivare la domenica senza auto anche l'ingresso gratuito ai musei comunali, facilitazioni per quelli statali e la validità per l'intera giornata del biglietto ordinario dei bus dell'Ataf.

### Roma in festa per strada giocolieri e falsi Tex Willer

Compagno sveltando tra le gente che affolla i Fori Imperiali a pochi metri dal Colosseo, i più piccoli li riconoscono subito. Giacca di pelle nera a frange. Il foulard rosso al collo ed il cappello da cow-boy, è Tex Willer. L'altro, più anziano, è il fido pard, Kit Carson. Annunciano un giro per l'intero centro storico, si fermano giusto il tempo di esibirsi in un numero di destrezza equestre e poi scompaiono. È la domenica a piedi romana, i Fori sono un teatro itinerante: giocolieri, artisti di strada, bighe elettriche. In giro, in un inusuale silenzio, circolano solo bus e taxi. «I romani sono disciplinati» dice un vigile urbano - meno di una decina di persone ha tentato di entrare con l'auto, per motivi particolari».

dalle diverse città - chiusura totale, parziale, prolungata - ma il successo è stato generalizzato e i cittadini hanno gradito, anche grazie al tempo bello su tutta Italia e ai biglietti gratis o scontati per musei e mezzi pubblici. Le contravvenzioni? Solo qualche migliaio. E qualche polemica, comunque, non è mancata. A Roma è stato un vero happening nel centro storico, invaso da famiglie e bambini festanti. Gli autobus (Atac e Cotral hanno potenziato il servizio, che per An è stato però insufficiente) sono stati presi d'assalto e i romani - spiega un vigile urbano -

sono stati disciplinati». A Milano il successo dell'iniziativa si misura anche con il numero delle biciclette. Se ne sono viste tantissime, di tutti i tipi: mountain bike, da corsa, vecchie Graziella e persino due prototipi carenati Ferrari, lanciati lungo corso Venezia. La domenica a piedi, che ha coinciso con la decisione della Regione di bloccare completamente il traffico causa inquinamento, ha visto grande adesione. Anche il presidente della Regione, Formigoni, ha preso la bici. Anche Torino, diradata la nebbia, è stata presa in mano da ciclisti e pat-

tinatori. Migliaia di persone si sono riversate nelle strade del centro, approfittando della giornata per visitare musei e gallerie d'arte (una ventina quelle aperte ad ingresso gratuito o a prezzo speciale), per ammirare le sfilate in costume o compare libri antichi nelle bancarelle sotto i portici di piazza Carlo Felice. In bicicletta anche un ladro, bloccato mentre rubava vestiti raccolti per beneficenza. Anche a Palermo il successo dell'iniziativa è stato grande. Il perimetro chiuso alle auto è stato preso d'assalto da migliaia di cittadini, incoraggiati

da uno splendido sole. E il Comune rilancia: un'area di 380 ettari verrà chiusa alle automobili private tutte le domeniche, fino alla prima settimana di maggio. A Trieste è stata «Stream» la principale attrazione, un autobus apparentemente normale, ma del tutto ecologico e silenzioso. Trasporta un centinaio di persone e si autoalimenta con una batteria in un modo speciale. Per ora è in fase sperimentale, ma tra qualche mese sarà operativo. Il ministro ieri è anche ritornato sulle motivazioni che hanno portato a questa pausa da inquinamento



Giovannozzi/ Ap

obbligatoria visti i dati «preoccupanti» rilevati nel '99. «I valori medi di benzene e particolato hanno sforato e di molto i limiti. Per il benzene - spiega Ronchi - siamo tre volte sopra l'obiettivo fissato a 5 microgrammi per metro cubo e comunque la media rilevata in 18 città campione, 14-15 microgrammi a metro cubo, supera il limite vigente di 10. Per il particolato invece il valore annuo fissato è di 40 microgrammi a metro cubo, noi siamo a 50 e l'obiettivo in dieci anni è di 20». «Dati medi preoccupanti per la salute - commenta Ronchi - contro

i quali bisogna dare un segnale forte, ridurre l'accumulo e limitare l'esposizione. Ecco perché l'iniziativa è indispensabile». A questo devono far seguito, ha rilevato ancora il ministro, i pacchetti salvavita inerenti misure strutturali che ogni amministrazione deve adottare. Dall'Ani, attraverso il presidente e sindaco di Firenze Leonardo Dominici, al ministro ieri è giunta anche la sollecitazione ad accelerare l'iter legislativo per un'altra misura antimog, il bollino blu obbligatorio per i motorini.

## SEGUE DALLA PRIMA

## TEX E L'AUSTERITÀ

Peccato però che i sorrisi, i sorrisi veri, si potevano contare sulle dita di una mano. Era, tanto per intenderci, nulla di più che lo spettacolo dello struscio domenicale, e la cosa dava un po' di sgomento. Il cronista o chi per lui, se solo avesse voluto trovare una traccia straordinaria avrebbe dovuto arrendersi all'evidenza del nulla di nuovo sotto i nostri cieli. Certo, niente auto, e sappiamo bene quanto siano importanti i cieli e i polmoni puliti, ma nello stesso tempo neppure un segno, un cenno in grado di suggerire il sentimento della discontinuità. Forse che questo 2000 non voglia saperne nulla di poesia dei luoghi? Chissà.

Gli anziani, no, almeno loro non davano l'impressione della resa. Li abbiamo visti a passeggio, incerti lungo via del Corso, e li abbiamo scru-

tati da vicino, e scrutandoli c'è venuto in mente una domenica raccontata in un minuscolo film di Pier Paolo Pasolini, una domenica di Orte, sotto le mura di Orte minacciate dalle frane. Questo per dire che Roma, senza gli anziani di ieri mattina, felici almeno loro d'assistere a un nuovo giorno, non ci avrebbe detto nulla di particolare, nonostante le auto lontane dal suo centro storico a forma di Tridente.

E ora parliamo delle biciclette. Ce n'erano a migliaia fra piazza di Spagna e piazza Venezia. Impossibile non chiedersi da dove fossero sbucate. Il pensiero d'istinto faceva ritorno ancora una volta al '74. Ma sì, le biciclette d'allora sembrano essere state tirate fuori dalle catacombe della storia, nel migliore dei casi dalla tomba di Fausto Coppi, sembravano ancora le biciclette delle staffette partigiane, quelle che servivano per portare le armi in montagna; le biciclette che correvano lungo le strade ieri raccontavano invece soltanto un cam-

pionario, sembravano uno spot, un dépliant di questo o quel modello, facevano pubblicità a se stesse, nulla di più. Tutto questo per dire che non c'era nulla di miracoloso nelle strade di ieri.

Dinanzi a Montecitorio abbiamo invece trovato una discreta fila di visitatori: se gli domandi cosa fanno lì, ti dicono d'essere venuti a vedere il posto frequentato da «quelli che ci governano, tutti farabutti, tutti ladri». Commovente, veramente commovente. Il sole d'altronde può sciogliere i cuori, non l'insidiabile cultura qualunque.

Ci sono poi un po' d'aperitivo, particolare non indifferente, quegli altri che si sono portati dietro la macchina fotografica. E non è affatto sicuro che siano tutti turisti, anzi. Il blocco della circolazione ha dunque avuto su molti romani l'effetto di risvegliare il desiderio di diventare tanti Cartier-Bresson, tanti Luigi Ghirri. Ma non è mica facile. La reflex infatti ci ondola dal collo, ma non si sente un click.

FULVIO ABBATE

## IL PROGETTO RIFORMISTA

Crede, infatti, che il piano allo studio della Amministrazione romana per sostituire quello del 1962, rappresenti il più ricco ed elaborato tentativo di rinnovare in chiave riformista le regole urbanistiche di un comune italiano. Questo apprezzamento comincia ad essere riconosciuto dagli ambienti della disciplina, ma il mondo della politica non ha ancora compreso la scommessa di rilievo nazionale che l'operazione romana rappresenta. Tanto per cominciare, perché è il più importante piano urbanistico italiano che fa propri i criteri e gli indirizzi della riforma quadro in corso d'approntamento: e ne rappresenta, quindi, una anticipazione di significato essenziale.

Infatti, mentre l'istituzione della città metropolitana di Roma è in fase di approvazione legislativa, il piano urbanistico del capoluogo sceglie ancor prima una strategia di segno metropolitano: basata sulla rete metropolitana ferroviaria, frutto di un accordo di programma con le Fs, la

Regione e la Provincia; e sui nuovi parchi regionali, utilizzati per garantire una eccezionale prospettiva ambientale della città e all'intero Agro Romano; e infine sulla drastica riduzione delle previsioni edificatorie residue, permettendo in tal modo un futuro programma di riequilibrio insediativo nella cintura metropolitana. La cancellazione di circa 600.000 nuove stanze previste dal piano del 1962 e non ancora realizzate, rappresentata infatti una scelta coraggiosa che nessun comune italiano ha mai osato tentare e neppure la giunta di sinistra di vent'anni fa. Non esaltare questo orientamento riformista, o peggio considerarlo insufficiente e di scarso rilievo, è soltanto la prova di miopia politica e d'ignoranza disciplinare. Certamente la via di contrastare la rendita urbana usando gli strumenti giuridici consentiti dalla legge italiana, rappresenta una indicazione insieme riformista e realista per ogni città del Paese.

Così come costituisce una innovativa e indispensabile scelta riformista quella fatta a Roma di sottoporre la città ad una «cura del ferro»; necessaria per eliminare qui e altrove l'anomalia genetica che ha fatto crescere le città italiane prive del tra-

sporto di massa metropolitano e ferroviario, con una modesta rete tranviaria poi smantellata per puntare soltanto al trasporto su gomma. È d'altra parte sbagliato pensare che i comuni possano essere lasciati soli ad affrontare questo problema in termini finanziari e tecnologici; perché altrove - a cominciare dalla Germania e dalla Francia - lo Stato interviene da decenni in questo campo, affrontando così uno dei problemi centrali della società moderna. Ciò che va ricordato è che la scelta romana rovescia la vecchia politica urbanistica, passando concretamente dalla gomma al ferro: ed è questa linea che va appoggiata e diffusa nel Paese. Come rappresenta la posizione disciplinare più avanzata, quella fatta a Roma sulla questione della Città Storica; che supera la linea elaborata oltre trenta anni fa a Bologna, della salvaguardia relativa ai tessuti urbani cresciuti fino alla rivoluzione industriale. A Roma l'intervento per la storicità dei tessuti, si allarga nel tempo e nello spazio, all'Ottocento, al primo Novecento, fino ai giorni nostri, proponendosi come un approccio innovativo, anche in questo campo, per tutta l'urbanistica italiana.

Il piano regolatore in via di con-

clusione per Roma anticipa, infine, la nuova riforma legislativa, anche perché ha scelto in larga misura i meccanismi di attuazione che quella legge dovrebbe prefigurare. Programmando cioè buona parte delle trasformazioni urbanistiche previste in modo da evitare la sperequazione fra destinazioni private e destinazioni pubbliche; e sfruttando questa condizione paritaria fra le diverse aree investite dal piano, per ottenere in compensazione gratuita spazi per il verde e i servizi in misura doppia o tripla di quelli assicurati dalla legge vigente. Evitando così una buona parte degli enormi oneri finanziari, impossibili da sostenere per gli espropri da parte dei comuni. In conclusione due vicende urbanistiche di importanza capitale dovrebbero maturare in questo periodo: la riforma legislativa quadro nazionale e il piano riformista del più grande comune italiano. Due operazioni organicamente collegate, il cui esito avrà certo una influenza determinante per l'Italia sulla evoluzione delle città e del territorio. C'è da augurarsi che le migliori forze politiche e culturali del Paese, facciano tutto il possibile perché l'urbanistica riformista abbia successo.

GIUSEPPE CAMPOS VENUTI

