



LA POLEMICA

Tocci sulla sentenza del Tar «Pullman in centro non sarà più come prima»

Domenica ecologica con il pony in via Ruggero Settimo a Palermo; sotto, a sinistra, via dei Fori Imperiali a Roma e a destra via Caracciolo a Napoli

Palazzotto / Ansa

ROMA «Le cose non saranno più come prima, nonostante la sentenza del Tar». Lo ha assicurato ieri mattina l'assessore alla Mobilità del Comune di Roma, Walter Tocci, riferendosi alla recente sentenza del Tar che ha sospeso il piano pullman predisposto dal

Campidoglio. Interventando ai Fori Imperiali in occasione della domenica a piedi romana, Tocci spiega: «In tanti mi hanno chiesto di bloccare i bisonti, io ci ho provato, ma dopo la sentenza non una voce si è alzata per pronunciarsi. Ne prendo atto». L'assessore, che non si è sottratto al confronto con i cittadini, ha detto che «la domenica a piedi aiuta i romani a scoprire le cose belle fatte per il Giubileo. Piazze pedonalizzate - ha proseguito - mezzi elettrici che si noleggiavano al Galoppatoio e in piazzale dei Partigiani per girare nel centro storico. Infine - ha ricordato - il Comune contribuiva al 50 per cento per l'acquisto di un ciclomotore elettrico». Sulla sentenza del Tar era intervenuto anche il sindaco Francesco Rutelli. «Il rinvio - aveva detto - è una ipocrisia. A volte viene veramente la voglia di gettare la spugna. Rinvia il nuovo piano pullman significa semplicemente bocciare il provvedimento senza assumersi di fatto la responsabilità della bocciatura». «La decisione del Tar - ha aggiunto il sindaco - provoca rabbia. C'era tempo per intervenire prima e non a Giubileo iniziato. Ognuno deve fare il proprio mestiere. Non voglio giudicare il lavoro dei giudici amministrativi ma quando un tribunale emette sentenze di tipo sociologico, giornalistico politiche mi domando ognuno non dovrebbe fare il proprio mestiere?».

La rivincita degli ambientalisti «Ora linea dura contro lo smog» Legambiente e Wwf: «Subito il referendum sul traffico»



ROSSELLA DALLO

MILANO Il successo della domenica a piedi, l'alto numero di adesioni di amministrazioni comunali date all'iniziativa del ministro Ronchi e la risposta dei cittadini, mette le ali alle associazioni ambientaliste che ora rilanciano l'idea del referendum popolare. La chiusura dei centri storici una domenica al mese non è sufficiente a combattere l'inquinamento atmosferico prodotto dal traffico. E allora, bisogna osare di più. A chiedere una linea dura sono, in prima fila, Wwf e Legambiente. Vogliono da parte del governo più coraggio, iniziative concrete sulla mobilità e politiche contro la timidezza delle amministrazioni locali.

Non usa mezzi termini il presidente del Wwf Italia, Fulco Pratesi. Tra piazza Venezia e via dei Fori Imperiali ieri mattina a Roma si sono ritrovati diversi personaggi della politica, a partire dal ministro dell'Ambiente giunto in sella a una bicicletta elettrica insieme al figliolotto Nicolò. E proprio a Ronchi, Fulvio Pratesi lancia un lapidario «Ai simboli, come le domeniche a piedi, seguono i cazzotti». E per essere più convincente mostra la radiografia dei suoi polmoni: «Ho un'infiammazione polmonare e questo grazie all'inquinamento». Nel '73, ricorda Pratesi, «si è fermata tutta Italia per salvare il portafoglio de-

gli italiani. Oggi muoiono ogni anno 16.000 persone e forse è il caso di chiudere per salvare la vita degli italiani. Ecco perché - continua - ora ai buoni propositi e alle manifestazioni come questa, devono seguire i fatti». Un po' di ossigeno una volta al mese non può che far bene alle nostre città, ma secondo Pratesi bisogna che diventi una misura strutturale e non sporadica. «Per questo - afferma - è ora più che mai urgente e necessario promuovere il referendum sul traffico».

Sulla stessa linea d'onda, ma con toni più pacati, si muove anche il presidente di Legambiente Ermete Realacci. Il quale parla di un passo avanti: «A Venezia - riferisce - è stata votata una mozione da parte dei Democratici a favore del referendum. Un sistema per combattere la timidezza delle amministrazioni». Di voto popolare parla anche il presidente lombardo di Legambiente. Costatando l'alto consenso dei milanesi all'iniziativa antisog, «è giunta l'ora di far scattare i referendum sulla mobilità urbana e dare la parola ai cittadini», sostiene Andrea Poggio e suggerisce di estendere a tutte le regioni «i limiti in vigore in Lombardia». Altre iniziative referendarie, a livello comunale, vengono chieste dal deputato verde Paolo Cento per quanto riguarda Roma (da tenersi insieme al voto regionale), e per Milano dal senatore Fiorenzo Cortiana dei Verdi-Ulivo.

L'ANCI

E adesso il bollino blu per i motorini

Accelerare l'iter legislativo che consente la realizzazione del bollino blu anche per i motorini. A chiederlo è Leonardo Domenici, sindaco di Firenze e presidente dell'Anci, l'associazione nazionale dei Comuni italiani, al ministro dell'Ambiente Edo Ronchi. «La domenica ecologica è stata un'ottima iniziativa. Adesso - ha detto Domenici - dobbiamo accelerare gli interventi a tutela della salute dei cittadini, in primo luogo quelli relativi al benzene». Domenici ha ricordato che «i motorini sono responsabili del 40% dell'inquinamento da benzene. È necessario definire anche per le due ruote i limiti di emissione e dare la copertura legislativa necessaria per consentire alle città di avviare velocemente l'operazione bollino blu». Proprio Firenze, tra l'altro, sta avviando la sperimentazione sui kit catalitici per i motorini e per aprile saranno pronti i risultati. «Noi stiamo verificando le caratteristiche del kit ha aggiunto Domenici e propongo al ministro di verificare insieme la sperimentazione in modo da avere entro breve tempo i punti di riferimento necessari per definire i parametri su cui fondare il decreto per il bollino blu». Leoluca Orlando, Sindaco di Palermo e presidente di Car Free Cities, la rete europea di città per lo sviluppo urbano sostenibile che ha promosso l'anno scorso la Giornata senz'auto tenutasi il 22 settembre con un enorme successo tra



Ciro Fusco/Ansa

i cittadini, ha manifestato il suo più vivo apprezzamento a tutte le città italiane che hanno aderito all'iniziativa delle domeniche ecologiche ed al ministro dell'Ambiente, Edo Ronchi. Orlando ricorda come il successo delle domeniche ecologiche in oltre 150 città italiane conferma che ormai siamo davanti ad una vera svolta nella cultura della mobilità urbana nel nostro paese. E l'Italia - ha aggiunto Orlando - sta conquistando con la concretezza dei comportamenti delle sue città una vera e propria leadership culturale in tema di politiche per la mobilità, diventando un riferimento per tutti i paesi europei». Orlando ha quindi annunciato che nei prossimi giorni Car Free Cities chiederà a tutte le città italiane che hanno aderito alle domeniche ecologiche di fare pervenire alla sede della Rete, a Bruxelles, notizie, indicazioni e suggerimenti sull'iniziativa, per fare conoscere nei particolari l'esperienza vissuta dai loro cittadini a tutte le circa 200 città europee che appartengono all'Organizzazione.

L'INTERVISTA ■ VEZIO DE LUCIA, urbanista

«La maggioranza vuole lasciare l'auto»

CARLO FIORINI

ROMA Vezio De Lucia è convinto che l'entusiasmo con cui ieri mattina li ha visti andare in giro per il centro di Roma, a piedi, sui pattini, in bicicletta o a cavallo, non sia qualcosa che si consuma in una domenica di sole. Gli italiani, secondo l'urbanista, vogliono lasciare l'automobile in garage tutti i giorni. Aspettano soltanto che qualcuno glielo chieda. Chi non ha invece coraggio sono gli amministratori. E allora De Lucia è convinto che la campagna di Legambiente per un referendum popolare sul traffico e l'inquinamento possa essere la strada giusta per dare una sferzata a chi guida i comuni.

«Che effetto le ha fatto vedere Roma senza auto? Sono andato in giro proprio per vedere. Mi pare che il risultato sia stato magnifico. Un modo nuovo di vivere la città, una cosa molto positiva. Certo, un'iniziativa che è soltanto "propagandistica", il ministro Ronchi

è stato bravo a pubblicizzare un'idea, una proposta. E non lo dico in modo polemico, anzi».

Da quanto Roma non viveva una giornata così?

«Io ricordo le domeniche pedonali ai Fori, promosse dal sindaco Luigi Petroselli nell'inverno '80-'81. E quelle dell'austerità negli anni settanta. C'è da dire che questo effetto straordinario è molto positivo che c'è stato oggi, favorito da una bellissima giornata di sole, va benissimo come propaganda. Ma non ci si può limitare a fare questi interventi la domenica, perché credo che dal punto di vista delle politiche del traffico e dal punto di vista della lotta all'inquinamento siano sostanzialmente irrilevanti».

Cos'aservirebbe invece? «Il problema è arrivare a una progressiva diminuzione del traffico nei giorni lavorativi.

Tutti i giorni dunque».

Ecco, veniamo al dunque. Di fronte a iniziative come questa tutti sono entusiasti. Intere famiglie tirano fuori la bicicletta e se ne vanno a spasso. Ma il lunedì si devono portare i bambini a scuola, magari molto distante, per poi

Il successo dell'iniziativa è molto positivo. Dalla propaganda ora si dovrebbe passare ai fatti



poterli lasciare dai nonni. Quindi si deve andare al lavoro, riandare a prendere i bambini, tornare a casa. E allora la prospettiva cambia, chi lascerebbe l'auto?

«Tutti i referendum fatti, ormai tanti anni fa, con i quali si proponeva la chiusura o il fortissi-

mo contenimento del traffico veicolare nelle città, hanno sempre e in tutta Italia dato risultati di grandissima maggioranza, non un riscatto 51%. Quindi secondo me non è così. La disponibilità della cittadinanza c'è, e c'è abbondantemente. Ciò che manca è il coraggio degli amministratori».

Insomma gli italiani vorrebbero lasciare l'auto ma non c'è nessuno che glielo chieda. E questo che intende?

«Mi dispiace usare un'espressione che suona male. Ma direi che si deve finalmente dare voce alla "maggioranza silenziosa" degli italiani che vorrebbe scelte rigorose su questa materia. Il problema è che gli amministratori non intervengono. E dovrebbero farlo anche con interventi repressivi. Perché è sbagliato pensare che tutto si possa risolvere fornendo un'offerta di trasporto pubblico così abbondante da rendere alla fine più conveniente lasciare l'automobile. Questo non è tecnicamente possibile. Bisogna a un certo punto reprimere, proibire certe

direzioni certe ore».

Non il divieto totale dunque? «Basterebbero interventi di divieto mirati. A Roma, proprio all'inizio dell'anno, si è visto con stupore che si viveva bene. Per alcuni giorni non c'è stato traffico, non c'è stata congestione. E qualche indagine fatta ha dimostrato che ciò avveniva perché erano finiti i soldi e quindi ci si muoveva di meno. Ed è stato stimato che l'abbattimento era stato del 30%. Una riduzione di questa portata è sufficiente a rendere la città vivibile. Voglio dire che non siamo di fronte a numeri biblici. Bisogna dire che basta fare politiche articolate e selettive che se portassero all'abbattimento del 30% del traffico non dico che tutti i giorni della settimana sarebbero uguali a questa domenica senza auto, ma ci avvicineremo a condizioni civili».

I sindaci sono poco coraggiosi. Un referendum li obbligherebbe a fare scelte più nette

Bisogna dare uno scossone agli amministratori».

Un esempio di scelta coraggiosa? «Quando ero assessore a Napoli e decidemmo di chiudere piazza del Plebiscito, tutti gli esperti ci dissero che eravamo pazzi. Che si sarebbe creata una palla di

traffico che avrebbe portato all'assedio di Palazzo San Giacomo. Provarono a spiegarci che non si poteva chiudere una grande arteria di traffico senza creare un'alternativa su cui incanalarlo. Né si poteva potenziare il trasporto pubblico perché non avevamo autobus o mezzi in più. Noi andammo avanti ugualmente. Non accadde nulla. Ci fu invece un'adesione formidabile della città a questa scelta e una riduzione del traffico. Quindi i margini per limitare il traffico ci sono. Chiudendo qualche strada, proibendo alcune cose, si possono riportare condizioni nuove. E voglio dire che anche quando le automobili non inquinassero, fossero tutte elettriche, il problema sarebbe lo stesso. Perché le città storiche europee, e quindi tutte le città italiane, sono incompatibili con le auto. Antonio Cederna ripeteva spesso che quando anche le automobili, invece di emettere veleni avessero emesso effluvi profumati, avrebbero dovuto comunque essere bandite dalle città storiche».

