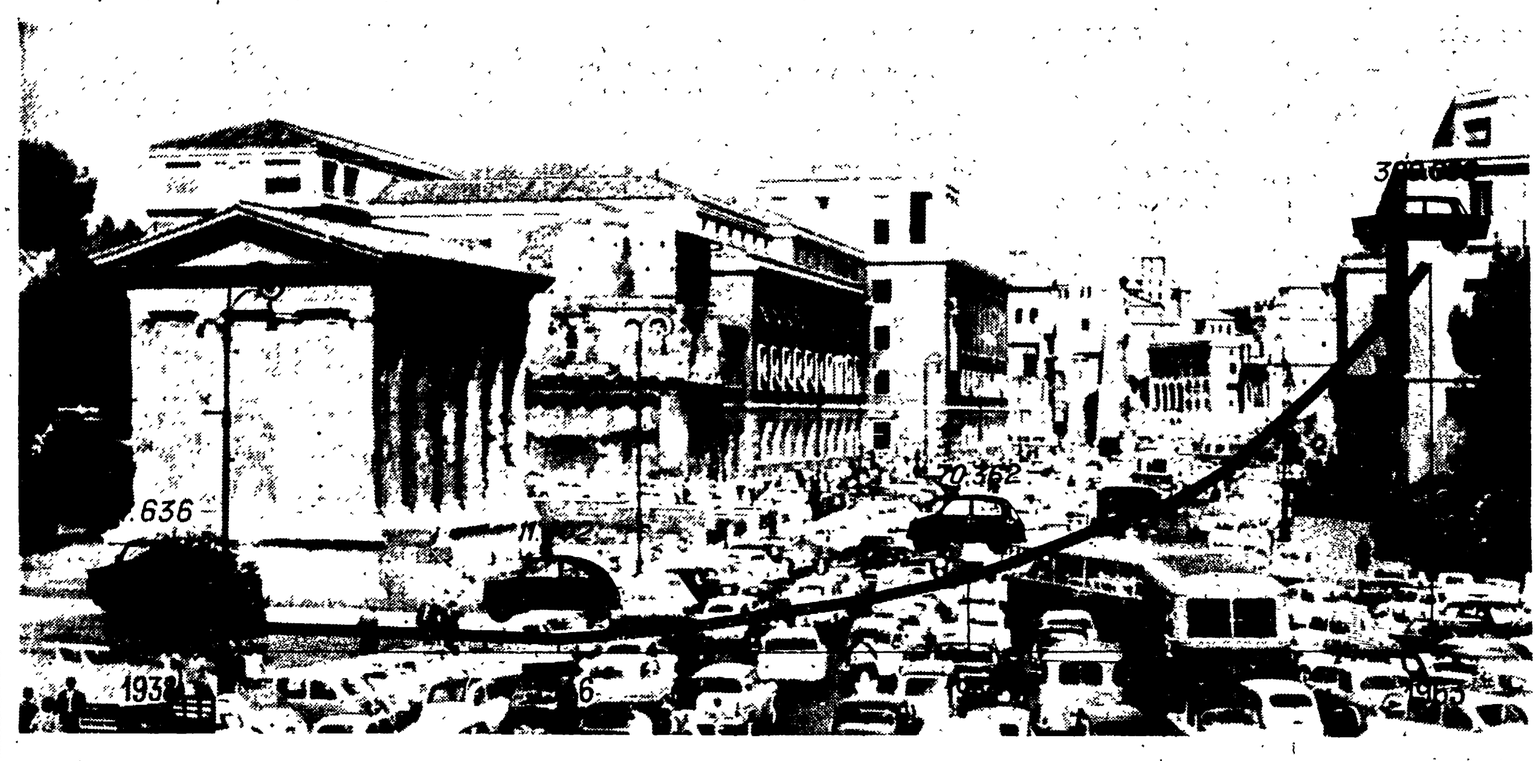
INCHIESTA

TRAFFICO: CHE FARE?



La febbre aumenta (targa 700.000)

Quasi quattrocentomila automobili in circolazione, una ogni sei abitanti. E la massa di acciaio aumenta di giorno in giorno — giovedì sarà «battezzata» con lo *champagne* la targa «Roma 700.000»... —, mentre le strade rimangono quelle che sono.

Il traffico non è più solo questione da specialisti: è diventato un fatto sociale. La giornata di lavoro si allunga, perché ormai si può considerare nell'orario di lavoro anche il tempo che si perde pigiati nel tram o imprigionati in un ingorgo di macchine in mezzo ai gas di combustione. A scuola non si giunge più in orario. Le autoambulanze rischiano di non arrivare in tempo all'ospedale. Quanto costa, tutto ciò?

E come si può superare la crisi?

«L'Unità» ha deciso di aprire le sue colonne agli amministratori e ai tecnici, ai commercianti e agli operai, agli studenti e agli impiegati Che fare? Questo è l'interrogativo che poniamo a tutti. Quali scelte politiche compiere? E quali questioni tecniche affrontare? Ecco la ragione del lancio del *referendum* tra i nostri lettori. Tra qualche settimana, le proposte raccolte dal nostro giornale saranno discusse nel corso di un convegno cittadino.

Roma è ammalata di arteriosclerosi. Il numero vertiginosamente crescente delle targhe delle automobili è come un termometro. Ora siamo sull'orlo della paralisi e la città è disarmata dinanzi alla crisi del traffico e dei trasporti pubblici: la Metropolitana, unico mezzo capace di assicurare a tutti la possibilità di partire con la garanzia di arrivare, è tuttora allo stadio di progetto. I nuovi quartieri continuano a nascere già vecchi: angusti, soffocati dalle macchine. Quali sono le prospettive che ci stanno dinanzi? Si può fare qualcosa per allentare la stretta del caos? Per questo apriamo il dibattito e lanciamo fra tutti i nostri lettori un grande referendum. E' un invito alla collaborazione per curare il male della città con medicine che non siano miseri palliativi.

Mano a mano che nelle strade si stringe il cappio del traffico, si moltiplicano gli esperimenti. Si tenta di tutto, come il medico al capezzale del moribondo: semafori (elettronici, a pulsante, a radar: in commercio ce ne sono per tutti i gusti), sensi unici, divieti di sosta, cambiamenti della disciplina agli incroci. Ogni notte gli addetti alla segnaletica vengono mandati a spennellare sull'asfalto il bianco delle nuove strisce, o — in caso di contrordine — a nascondere sotto una mano di vernice nera segnali vecchi ormai superati. E intanto si dà il «via» a nuove indagini, con la speranza di riuscire a capirci qualcosa di più. Che cosa sta accadendo sulle strade? Il traffico è diventato una follia collettiva, si rischia ogni momento di rimanere prigionieri in mezzo a un impenetrabile groviglio di macchine, si è arrivati al punto di mettere mano alla pistola per un sorpasso: di questo se ne sono accorti tutti. Ma le conoscenze degli esperti sono poi molto più estese?

L'auto in crisi

L'esperimento più interessante degli ultimi tempi non è stato deciso a tavolino; in esso l'opera degli ingegneri del traffico non ha avuto nessuna parte. Si tratta dello sciopero nazionale degli autoferrotranvieri, che ha tenuto per un'intera giornata i tram, gli autobus e i filobus fermi nelle rimesse. Trionfo dell'automobile? Tutto il contrario: una sconfitta senza attenuanti, un vero disastro. Il flusso delle macchine non è mai stato disordinato e asfittico come in quella giornata, preannuncio inaspettato della baraonda degli acquisti della vigilia di Natale e dell'ultimo dell'anno. L'automobile ha fatto la figura del cane che si morde la coda. E se lo sciopero, da un lato, ha sottolineato l'importanza vitale del trasporto pubblico, dall'altro ha fatto la prova del nove sul limitato raggio d'azione della motorizzazione privata. Le automobili sono troppe o troppo poche? L'una e l'altra cosa insieme. Non è un paradosso: sono troppe rispetto alla dimensione della rete stradale, incapace di «digerirle» tutte; e sono poche, ai tempo stesso, perchè, nonostante la grande massa di acciaio rappresentata da 390 mila macchine di tutte le dimensioni e di tutte le marche, esse non riescono a sostituire, se non in piccola parte, il mezzo pubblico nel trasporto delle grandi masse.

Le statistiche aiutano a capire. Nonostante la galoppante avanzata del boom automobilistico — più di centomila macchine nuove immatricolare in un anno (ed è fissata per giovedì la festa con lo champagne per la targa «Roma 700.000») —, ancora oggi due persone su tre continuano a spostarsi da una parte all'altra della città col tram o con l'autobus. L'ATAC, da sola, trasporta un miliardo di persone ogni anno: quasi tre milioni di viaggi-passeggero al giorno, sfruttando un parco che si riduce a 230 tram, 320 filobus e 990 autobus e che è profondamente segnato dalle rughe della vecchiaia (alcune linee tranviarie funzionano solo grazie alle vetture uscite dalla fabbrica nel 1925!). Un'auto, in media, non porta più di una persona e mezzo: calcolando tre viaggi al giorno, si arriva a poco più di un milione e mezzo di passeggeri trasportati. 390 mila automobili, sul piano della capacità di trasporto, valgono quanto la metà dei 1540 tartassati mezzi dell'azienda municipale. I conti, poi, tornano sulla strada. Mentre un passeggero trasportato con un mezzo collettivo impegna 3,37 metri quadrati di quel bene rarissimo che è diventata la superficie stradale, un passeggero a bordo di un'automobile ne occupa 75.

A questo punto, la scelta è obbligata. O lasciar correre, e quindi — sotto il dominio incontrastato della motorizzazione privata — dare via libera alla paralisi progressiva che già sta impadronendosi del tessuto della città. O puntare le carte migliori sul servizio dei trasporti pubblici, potenziandolo e svincolandolo fin che è possibile dal caos generale. Una terza via non esiste: è solo frutto di illusione. Al passivo grava poi — e in quale misura! — il peso di un grande assente: la Metropolitana. Ancora allo stadio di progetto per il secondo tronco (da Termini a Cinecittà) e al centro di un'accesa disputa tra tecnici e amministratori per il terzo tronco (Termini-piazza Risorgimento), la ferrovia sotterranea si riduce alla misera appendice che collega la stazione all'EUR: una conquista della belle époque rimane tuttora un sogno per due milioni e mezzo di romani, tanto che anche i tecnici — a sessanta anni di distanza dai primi progetti del «metrò» per la Capitale — sono stati costretti a chiedersi se questa soluzione «ottocentesca» conserva intatta la sua validità nell'era dei voli spaziali. La risposta, al termine di un «symposium» svoltosi nella scorsa estate, è stata positiva: «per la esigenza del trasporto collettivo urbano — sostiene il documento finale del convegno — è necessario dotare le maggiori città italiane di servizi di trasporto collettivo in sede propria». Ironia della sorte, tra i promotori del «symposium» figurava anche il tecnico che nello immediato dopoguerra, regnando in Campidoglio le amministrazioni di centro-destra, si distinse come teorico massimo dell'opposizione alla Metropolitana, allora giudicata «sorpassata» ed eccessivamente costosa. Una tardiva autocritica, purtroppo, non vale a riparare il danno, né a colmare il ritardo. Se Roma potesse disporre oggi di cinque o sei grandi tronchi della Metropolitana collegati con i servizi di superficie (autolinee extraurbane, linee ATAC, aree di parcheggio), il discorso sul traffico sarebbe ora molto diverso, perchè al lavoratore, allo studente e, in generale, all'utente della strada, la collettività sarebbe in grado di offrire efficacemente un'alternativa (o un sicuro complemento) all'uso sempre più difficile e costoso dell'automobile privata.

Certo, sarebbe pazzesco prescindere dalla funzione che svolge la automobile (anche se si è visto a quali conseguenze ha portato la sua mitizzazione); e nessuno sicuramente vorrebbe oggi tornare indietro, in preda a una tardiva furia luddista, ai tempi lontani che precedettero la scoperta del motore a scoppio e l'avvio della produzione in serie. Ma proprio volendo andare avanti, e non indietro, occorre trovare un giusto equilibrio tra auto privata e mezzo pubblico. C'è già chi ha preso da tempo coscienza della drammaticità e della urgenza del problema. Una commissione del Consiglio comunale di Milano scriveva due anni fa, in un documento che poi è stato in gran parte contraddetto dall'azione della Giunta, che «da una crisi del sistema dei trasporti pubblici nessuno andrà esente». «Per quanto riguarda le conseguente negative — si precisava —, anche l'automobile privata diventerà meno appetibile date le crescenti difficoltà di usarla, gli edifici delle zone attualmente di maggior traffico perderanno valore date le crescenti difficoltà a raggiungerli e a parcheggiare, i negozi delle vie oggi maggiormente frequentate perderanno, per le stesse ragioni, una parte della loro clientela, senza parlare dei mezzi di trasporto in comune che vedranno ulteriormente peggiorate le loro già cattive condizioni di funzionamento». Si tratta, in sostanza, di una crisi a catena; e le stesse parole usate dai consiglieri comunali milanesi calzano perfettamente per Roma, dove però la asfissia del traffico ha raggiunto vette ben più alte. Basti pensare che il record della «velocità» spetta all'autobus «99», che collega Monte Mario alla stazione Termini, con una fantastica media giornaliera di appena diciassette chilometri all'ora! Nelle ore di punta la velocità subisce un calo secco del 18,4 per cento, ma resta tuttavia al disopra di quella che viene registrata sulle linee dell'ATAC che attraversano il centro vero e proprio, talvolta più lente dei pedoni che passeggiano sul marciapiede vicino.

Finora il servizio di trasporto pubblico è stato tutt'al più «tollerato» (il giudizio è stato espresso recentemente in Campidoglio dall'assessore socialista Pala). I piani di riordino e di modernizzazione sono falliti, uno dopo l'altro, mentre decine e decine di miliardi del Comune e dello Stato affluivano ad accelerare la corsa della motorizzazione privata (autostrade e via dicendo). Un cambiamento di indirizzo nei confronti dei trasporti pubblici tuttavia non basta.

Da quando, nel dopoguerra, venne rifiutata la Metropolitana ad oggi, Roma è cresciuta di un milione di abitanti. E, soprattutto, è cresciuta male. Errori (ed orrori) dell'urbanistica romana si scontano oggi sulle strade, con la paralisi che avanza.

Non c'è posto

Quando si parla di una zona inadatta sia al traffico moderno che alla sosta delle macchine si pensa immediatamente al centro storico. Ed è comprensibile. Il Corso o via del Babuino non sono certamente l'ideale, per chi sta al volante. Ma forse che il Tuscolano o il quartiere africano (e tutta la zona che si estende ai piedi di Montesacro), Monte Mario o Centocelle, sono stati edificati con criteri diversi? Dove sono, qui, le larghe corsie indispensabili al traffico motorizzato? Anche a Vigna Clara, quartiere tagliato su misura per i miliardari, l'Immobiliare ha sfruttato lo spazio in modo così «spinto» per la costruzione di case di lusso da provocare non raramente irritanti fenomeni di congestione. Perfino costruendo la nuova sede dell'Automobile club di via Colombo non si è pensato che questo palazzotto di vetro-cemento sarebbe stato ben presto preso d'assalto da sciami di macchine Per non parlare dei supermercati e dei grandi magazzini — caso tipico quello della Rinascente di piazza Fiume —, che nascono come funghi senza che nessuno si preoccupi di pretendere la destinazione di qualche metro quadrato di spazio al parcheggio. I costruttori edili hanno avuto mano libera; hanno fatto quello che hanno voluto. Un progetto di legge del sen. Mammucari che tendeva a imporre dei vincoli per la costruzione di garages nei nuovi edifici, è rimasto ad ammuffire negli archivi della Camera dopo un voto favorevole ottenuto in commissione al Senato. Ora che il grande parcheggio all'aperto costituito dalle strade e dalle piazze è del tutto esaurito, i nodi vengono al pettine.

La città a tre piani

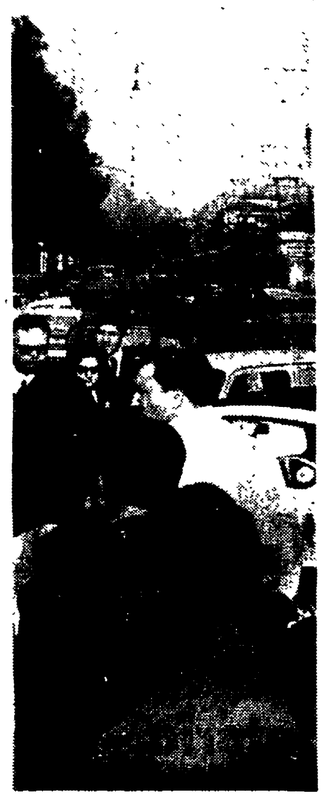
Si terrà conto, nell'avvenire prossimo e lontano, delle tristi esperienze del passato? Le previsioni del piano regolatore, per ora, sono solo sulla carta. Lo sviluppo della città, intanto, pone problemi colossali. Oggi il flusso delle macchine è costretto inevitabilmente, data la struttura della città, a convergere sul centro storico: gli «sventramenti» fascisti prima, lo sviluppo urbanistico in tutte le direzioni dopo, hanno creato una situazione insostenibile. Chi proviene dal mare, incontra sulla sua strada il Colosseo, circondato da ogni lato da correnti di grande traffico, oppure urta nel «nodo» di piazza Venezia. Percorrendo la Casilina o la Prenestina, è fatale sottostare alle forche caudine di Porta Maggiore. Giungendo dall'Appia Nuova o dalla Tuscolana, occorre assaggiare la delizia di Porta San Giovanni. Che fare, dunque, per riuscire a rompere il cul di sacco in cui è stata cacciata la vita della Capitale? Radere al suolo i palazzi del Corso? Abbattere le antiche porte, così provate dal difficile contatto con il tram e l'automobile? In altre epoche c'è chi ha ragionato così. Oggi non mancano esperienze urbanistiche diverse, da prendere a modello. A Stoccolma il centro storico è stato scrupolosamente conservato, e vietato al traffico: nei quartieri che vanno sorgendo, il traffico è distribuito su tre piani, uno per le automobili, uno per i pedoni, uno per l'accesso ai negozi e ai locali pubblici. Per Londra, le conclusioni della commissione presieduta dal professor Charles Buchaman non sono molto diverse. Si propone infatti di costruire un altro sistema viario principale al disotto dell'attuale livello stradale (purtroppo, anche in questo caso, si tratta di progetti a lunghissima scadenza...).

Insieme alla sconfitta della speculazione sulle aree fabbricabili, la modernità dei nuovi quartieri e la «invenzione» di una nuova ossatura della città — che allenti la stretta sul centro — sono le condizioni per un domani urbanistico diverso. Ma tra l'oggi e il domani (che è ben lungi dall'essere certo: si pensi solo all'oblio che si va stendendo sul famoso «asse attrezzato», la grande arteria prevista dal piano regolatore, la quale, lambendo l'aggregato urbano da est a sud, dovrebbe costituire nelle intenzioni dei suoi ideatori la spina dorsale della nuova Roma), tra la situazione attuale e quella che si figurano gli uomini di buona volontà, correranno sicuramente parecchi anni. La popolazione intanto cresce rapidamente: da otto a diecimila e più abitanti ogni mese; lo stesso piano regolatore prefigura una metropoli di quattro milioni e mezzo di persone, da qui a venti anni! Le automobili aumentano di 50-60 mila all'anno. Che fare, nel frattempo? Non sono mancate le idee più stravaganti (il traffico sembra sempre solleticare le fantasie malate...): c'è stato, per esempio, chi ha proposto il dimezzamento della circolazione stradale attraverso un semplice decreto che vietasse, a giorni alterni, il transito delle auto a seconda del numero della targa; pari oggi, dispari domani.

E' evidente che non si può rimanere più oltre con le mani in mano. I pannicelli caldi su cui qualche anno fa si era disposti a giurare come sul non plus ultra dell'efficacia, hanno fatto il loro tempo. Molte delle «rotatorie» messe in atto nel passato dovranno essere eliminate, come cause di ulteriori disordini. Ma soprattutto occorrerà intervenire energicamente per assicurare uno scorrimento più rapido della circolazione e per cercare di disimpegnare il centro. Come? Qui sorge il problema delle auto in sosta che dovunque frenano lo slancio dei mezzi pubblici e privati. Dove vietare i parcheggi? Con quali provvedimenti? Dove creare le «isole pedonali»? Si è già parlato di divieti e di limitazioni della sosta in alcune strade del nucleo storico. Ma dove potranno trovare asilo le auto «sfrattate»? Trovare qualche angolo libero, sfuggito alla marea del cemento armato, non è una facile impresa. Tutti questi provvedimenti, però, andranno incontro ad un sicuro fallimento se in pari tempo non saranno potenziati ed adeguati i servizi pubblici (possibilmente anche con mezzi meno ingombranti e più rapidi di quelli attualmente in servizio). L'ideale sarebbe di poter saldamente collegare alcuni grandi parcheggi periferici, tra loro e con il centro, con un nuovo, organico sistema di trasporti.

A situazioni di emergenza, insomma, occorre opporre provvedimenti di emergenza. Le illusioni, tuttavia, sono sempre pericolose. Guai se dinanzi al caos del traffico, come spesso è accaduto in passato, si credesse ogni momento di aver scoperto il toccasana piantando, al lato di una strada, il palo di un nuovo cartello della segnaletica.

Candiano Falaschi



I giorni delle spese natalizie sono stati giorni di follia collettiva. Intere ore perdute per comprare un giocattolo. Ora, mentre si blocca corso d'Italia, si annunciano provvedimenti «di emergenza»: sensi unici, e via dicendo

Referendum

Le proposte dei lettori

- ***Hai l'automobile?***
- ***Qual è la spesa mensile?***
- ***Quanto tempo impieghi in media per andare e tornare dal lavoro? Qual è la distanza?***
- ***I familiari quali mezzi usano? Si servono della macchina privata o dei trasporti pubblici? Qual è la spesa mensile?***

.....

.....

- ***Quali proposte intendi formulare per il traffico? Come si possono migliorare i servizi dell'ATAC e della STEFER?***

.....

.....

.....

.....

.....

NOME E COGNOME, INDIRIZZO, LUOGO DI LAVORO:

.....

.....

Ritagliare e spedire a: «l'Unità» - Via dei Taurini, 19 - Roma