



Alla vigilia della riunione gli assessori propongono soluzioni diverse

Oggi decide una giunta divisa Targhe alterne, un comodo spauracchio?

Alciati: il dossier è arrivato al sindaco ieri mattina, non lunedì - Bernardo: chiudiamo il centro storico - Castrucci: il centro storico deve restare aperto - Palombi: non staremo fermi - De Bartolo: eliminiamo la sosta parassitaria e se ne avvantaggerà tutta la città

«Sono provvedimenti disastrosi, non risolvono nulla»

Intervista all'ingegnere del traffico Quaglia - No alle targhe alterne, no al centro chiuso a fasce orarie - «Ci vogliono più tecnici»

«Targhe alterne fasce orarie? Provvedimenti disastrosi semplicemente disastrosi». È il verdetto che esprime l'associazione degli ingegneri del traffico. A spiegarlo gli effetti nefasti che scaturirebbero se si decidesse di adottare queste misure per combattere i venti nell'aria è Lucio Quaglia, superesperto di progetti antitraffico.

«Chiudere il centro storico per fasce orarie, oggi come oggi in una città senza parcheggi con un trasporto pubblico inadeguato e vecchio priva di grandi arterie di scorrimento, significherebbe solo paralizzare la mobilità di città invece dei 700 macchinisti nelle Mura Aureliane. Risultato 150 mila ore in più sprecate ogni giorno dai romani per spostarsi, sarebbe a dire un dispendio di produttività pari a 20 mila persone in cassa integrazione permanente. Possono apparire cifre da capogiro ma se si pensa che a Roma avvengono quotidianamente sei milioni di spostamenti, bastano pochi minuti persi per ciascuno in più a provocare il collasso».

«Significherebbe soltanto mettere in circolazione la seconda e la terza auto che normalmente restano ferme. Infatti su Roma gravitano un milione e mezzo di auto ma normalmente ne circolano seicentomila. E poi dove stenteranno i parcheggi? Quali vale il provvedimento del pari o dispari? Chi controllerebbe gli accessi, visto che i vigili sono così pochi? Dove lascerebbero la macchina gli automobilisti bloccati, visto che non ci sono parcheggi? Il servizio pubblico sarebbe in grado di rispondere a una maggiore richiesta?».

«La soluzione in tempi brevi allora quale sarebbe?».

«Se si tratta di un'emergenza affrontiamola per quello che è. Potenzialmente della ripartizione con almeno una cinquantina di

tecnici capaci di progettare provvedimenti che tengano conto di tutte le variabili del problema (pedoni, sosta mezzi pubblici, auto private). Basta apporre un divieto di sosta e lasciare dove stanno i cassonetti delle immondizie per vanificare l'intera disciplina della circolazione di un quartiere. Poi bisogna pensare a creare uffici per il traffico presso le Circoscrizioni. E poi rafforzare la funzione di controllo sulle strade con nuove assunzioni con straordinari con personale ausiliario».

«Non è ottimistico pensare che queste misure possano rappresentare la soluzione per l'immediato?».

«Voglio ricordare solo una cosa. Quando si diffonde la nube tossica a Seveso l'inquinamento creò anche drammatici problemi di viabilità. Furono convocati cervelli da tutta l'Italia e un progetto organico fu elaborato in quattro e quattr'otto. La gravità dell'emergenza non è la stessa ma si tratta comunque di un'emergenza».

«Mentre gli studiosi del traffico «pensano», non ci resterebbe però che rassegnarci all'ingorgo e alla nostra overdose quotidiana di veleno?».

«Per la prova d'orchestra del 28 novembre voluta dai sindacati fu messo a punto un minipiano. Attuare per un mese quei provvedimenti (rafforzamento dei mezzi pubblici, sfalsamento degli orari e così via) potrebbero rappresentare il provvedimento lampone».

«Ma il guaio è — conclude con amarezza l'ingegnere Quaglia — che targhe alterne o chiusura del centro per fasce orarie che sia l'amministrazione va a caccia di provvedimenti che non l'impegnino minimamente ma si arricchiscono piuttosto sul cittadino. A lui il compito di rispondere un'escamotage per non rimanere bloccato nel suo appartamento».

Antonella Calafà

Traffico & smog È un binomio che sta lentamente uccidendo la cosiddetta città eterna. È dell'altra sera l'iniziativa del Pci di rendere pubblici quei dati allarmanti sull'inquinamento atmosferico che il sindaco aveva già ricevuto dal pretore Gianfranco Amendola ma che non aveva ancora sentito il dovere di far conoscere quanto meno al consiglio comunale. Stamattina la giunta capitolina dovrà riunirsi per varare tra l'altro qualche ulteriore misura antitraffico ovvero antismog. Attorno alle

prossime decisioni degli amministratori si è creata una certa aspettativa non solo perché gli ultimi risultati delle indagini sull'avvenimento dell'aria (come riferiamo in altra pagina del giornale) non lasciano molti margini alla incertezza e al rinvio, ma anche perché all'interno della maggioranza si è levata più di una voce in favore della famigerata soluzione delle «targhe alterne». «Soluzione» oppure «comodo spauracchio per rendere comunque meno insopportabile l'intasamento quoti-

diano delle strade romane? In ogni caso sarebbe come dire ai cittadini di arruolarsi di prendere l'auto privata a turno perché l'amministrazione non sa più che pesci pigliare. Peggio sarebbe una misura inutile perché — come spiega l'ingegnere Lucio Quaglia in un'intervista all'Unità che pubblichiamo qui sotto — verrebbero automaticamente messe in circolazione altre trecentina di migliaia di auto private che normalmente restano in sosta

però fece un errore, volle iniziare a mettere mano ai problemi del traffico partendo dall'asse «altimetro» Togliatti. Per il resto si».

Chiamando in causa Benigni l'assessore comunista che lanciò il referendum per la chiusura del centro storico a cui risposero migliaia di romani ma di cui la nuova amministrazione non ha tenuto conto, è spon-taneo rivolgerci a Mario D'Barbato, oggi assessore alla sanità all'Assessorato urbanistico che sin dagli anni della giunta di sinistra sosteneva la necessità della chiusura del centro storico per fasce orarie. «La nostra posizione non è mai venuta meno. Aveva ragione tre anni fa a proporre quelle misure che oggi, con il traffico aumentato, rendono indispensabili i provvedimenti sanitari. Con Benigni dicevamo che bisognava battere la sosta parassitaria del centro storico, cioè la sosta di quelle auto — di chi il centro ci viene a lavorare — parcheggiare per ore e ore — che impediscono l'afflusso di altre auto che vanno ad incorrere altre zone della città. Un 30-40% di traffico che potrebbe invece essere diversamente disciplinato». «Questa la soluzione che mi pare più valida. Invece sono assolutamente contrario all'introduzione delle targhe a fasce orarie».

«Assurdo, assurdo. Penso che ai rappresentanti di commercio, a tutta la gente che fa il centro storico, in particolare a chi resta a casa nella giornata in cui non gli tocca circolare», l'assessore Corrado Bernardo ama far spesso esempi. E quindi propone alcune soluzioni. «Dopo averci arrivati in giunta con il fermo proposto di chi uscire poi con una decisione. Secondo me bisogna chiudere il centro storico, impiantare i parchimetri, pedonalizzare zone, introdurre i bus unilinea e, infine, istituire un servizio di taxi esclusivo per il centro storico con i contatori senza scatti iniziali».

A ogni assessore la propria ricetta. La malattia del traffico è difficile da curare ma ancor più quando i medici chiamati a consulto non hanno le idee chiare».

Rosanna Lampugnani



Centro chiuso, più autobus Subito e a «costo zero»

Durissimo giudizio dei comunisti sull'immobilismo della giunta - Le targhe alterne? Un modo come un altro per non decidere - Inquinamento e traffico specchio del fallimento



Il provvedimento fu preso perché le strade della città erano chiuse

A Napoli il terremoto costrinse al pari-dispari

Il 11 dicembre dell'81 sindaco Maurizio Valenzi e prefetto Riccardo Bocca a Napoli sono stati costretti a varare la prima esperienza in assoluto di circolazione dimezzata. Si circolava un giorno sì e uno no a seconda se il numero di targhe era pari o dispari per «ravidissimi motivi» il sistema dell'anno prima aveva praticamente costretto il sindaco a varare il provvedimento. «L'idea di chiuderlo in tutte le province di Italia e con numeri pari e dispari» ma anche perché le multe per i contravventori erano più che salite a 250 mila lire. Questo perché chi circolava nei giorni «sbagliati» commetteva un errore e per il resto «era deciso» infatti di comune accordo fra palazzo S. Giacomo e Prefettura di Roma non al codice della strada bensì al Testo Unico di Polizia e precisamente all'articolo che permette al prefetto di praticare misure «straordinarie» nel caso ci siano

da risolvere «questioni di ordine pubblico». E le strade di Napoli divennero impensabili a chiunque anche alle macchine di carabinieri e polizia erano ormai «questioni di ordine pubblico». Ma dopo cinque mesi, come accennato al provvedimento cominciò a mostrare la cordia. Innanzitutto il prefetto non poteva più mantenere dal punto di vista «formale» un provvedimento basato sull'emergenza in un'area di competenza amministrativa sostenendo l'incostituzionalità della misura. Non pochi infatti si erano «organizzati» trafficando in targhe di altre province estranee alla Campania e per il quale il divieto non valeva. L'esperienza non fu più ripresa fino a quando cadde la giunta di sinistra non si insediò il commissario prefetto zio Giuseppe Conti. Il funzionario dello Stato rurale in materia di sicurezza nel dicembre dell'83 ma fu un fiasco. Non solo il provvedimento fu ritirato nel giro di un mese ma aveva fatto retrocedere al 1984 non pagò nemmeno le multe. Quest'anno ci ha riprovato un altro commissario e durata solo il mese di dicembre e cadute le motivazioni di cui non può più essere stato esteso dal Comune e non dalla prefettura. La differenza? Nel prezzo delle multe: solo 12 mila lire.

Un cilindro pieno di parole. Sul nodo inquinamento e traffico la giunta capitolina non fa nulla, si limita a tirare fuori dal cappello proposte che servono solo a fare da maschera ad un totale immobilismo. Il giudizio dei comunisti è durissimo di fronte ai dati allarmanti sull'inquinamento raccolti dalla Usl Rm1. «Sono misure tempestive, realizzate mentre dalla giunta non arrivano che proposte-escamotage come quella del prosindaco Gianfranco Redavalli di istituire le targhe alterne. Una proposta che il Pci giudica risibile incapace di affrontare la gravità della situazione — tanto più priva com'è di interventi di valido supporto».

Che cosa si propone allora? I comunisti hanno presentato ieri in consiglio comunale un ordine del giorno con il quale si chiede la chiusura immediata del centro storico a cominciare da via dei Fori Imperiali e dai quartieri della città barocca e rinascimentale. Una misura improrogabile la rete viaria e urbanistica del centro non regge più il attuale livello di traffico bisogna chiudere per la salute dei cittadini e per evitare di compromettere definitivamente il patrimonio culturale e archeologico. «Certo non è una misura che risolve il problema del traffico — spiega Walter Tocci — anzi aggrava la pressione nella zona intermedia ma è proprio per questo che servono altre decisioni».

Immediata e coraggiosa come la realizzazione di itinerari riservati solo al mezzo pubblico. È inutile, secondo il Pci, il ricorso a corsie preferenziali «stimolo», che recedono per lasciare spazio alle auto ogni qual volta la strada si stringe. Servono invece percorsi integralmente protetti, che inevitabilmente chiuderanno molte strade alle auto private ma solo così è possibile rendere concorrenziale il mezzo pubblico e addirittura vantaggioso.

Secondo il Pci bisogna poi istituire isole pedonali in tutti i quartieri della città e soprattutto nelle zone della periferia perché il problema della qualità della vita riguarda Roma nel suo complesso. Sono tutte scelte che richiedono

soltanto volontà politica che possono essere attuate in tempi molto brevi e a costo zero e che possono costituire la premessa per le scelte future di lungo respiro che bisogna adottare per affrontare seriamente il problema.

Ma è proprio la volontà politica quella che manca — dicono i consiglieri comunisti — specie in un momento come questo con i pesanti degli assessori totalmente assorbiti dal «megafono» del «megastadio».

Favorevoli alla chiusura del centro storico anche altri settori dell'opposizione in Campidoglio. «Servono misure drastiche che incentivino l'uso dei mezzi pubblici» — dice Giuliano Ventura, di Democrazia proletaria — l'inquinamento ac-

ustico e atmosferico hanno raggiunto ormai dei livelli che richiedono risposte serie, non certo misure buone solo per l'emergenza come le targhe alterne».

Molto critica la posizione dei verdi. «Tutti sanno che noi chiediamo misure molto radicali — dice Rosanna Lampugnani — eppure lo abbiamo fatto. Tutte siamo stati disposti a venire incontro a qualsiasi idea — che limitata che in qualche misura contribuisse a risolvere il problema dell'inquinamento. Ma l'amministrazione ha ormai deciso un braccio di ferro che produce solo stasi. Questa mattina la giunta si riunisce, stiamo a vedere».

Roberto Gressi

«Si muore di smog anche fuori dal centro»

«Non solo il centro storico soffre dei mali del traffico. E i cittadini del quartiere Appio Latino Metronio si sono rivoltati al magistrato chiedendogli di aprire un'indagine sull'inquinamento anche ai di fuori delle Mura Aureliane. L'esposto è stato firmato da 400 cittadini ed è preceduto da un comunicato nel quale fra l'altro si legge che «il grado di vivibilità nei quartieri immediatamente a ridosso delle Mura Aureliane è diventato non solo insostenibile ma al di sopra dei limiti di tolleranza». Il comitato insiste sostenendo che «Roma non è solo il centro storico e non si possono risolvere i problemi di una fascia di cittadini guardando su quelli degli altri».

Per quanto riguarda il rumore i cittadini sottolineano che anche se con mezzi di fortuna hanno potuto riscontrare valori pari a 85 decibel nelle ore diurne e 75 in quelle notturne. Valori intransigibili superiori a quelli consentiti dalla Comunità europea, cioè 65 decibel nelle ore diurne e 55 in quelle notturne».



E ormai anche il rumore ha sfondato il «tetto»

I dati, otto volte superiori alle medie Cee, resi noti in una lettera dell'85 inviata dall'ex presidente della Usl Rm1 a Signorelli

I valori medi della rumorosità dovuti al traffico durante le ore diurne nel centro storico di Roma sono di 73,5 decibel, mentre le norme stabilite dalla Cee fissano 65 decibel e quelle proposte dal ministero della Sanità sono fra i 60 e i 65. La differenza può sembrare piccola ma comporta un incremento di energia acustica pari a 8 volte il limite tollerabile. Ecco perché i danni soprattutto a categorie più esposte di cittadini (vigli e ecc) non si possono escludere. Questa volta i dati non li fornisce il pretore «verde» Amendola, ma l'ex presidente della Usl Rm1, Nando Agostinelli che fra l'altro ricorda che sono stati inviati al sindaco Signorelli non nei giorni scorsi bensì quindici mesi fa esattamente il 4 ottobre dell'85 molto prima cioè che l'inquinamento atmosferico cominciasse a «far notizia».

Nella lettera Nando Agostinelli sostiene che l'indaga-

gine alla quale la Usl fa riferimento è stata eseguita dal Cnr dall'Istituto superiore di sanità e dalla stessa Usl sanitaria, reparto Igiene pubblica. I danni alla salute provocati dall'eccessivo numero di decibel possono andare da una situazione di fastidio psicosomatico in particolare a carico dell'apparato cardio-circolatorio e psico-sociale fino a lesioni vere e proprie all'organo uditivo. Insomma, soprattutto tra le categorie più esposte si possono verificare anche casi di sordità. La stessa indagine è stata effettuata il sabato mattina quando il centro storico era chiuso alle auto private misura come si ricorderà poi abolita dal pentapartito. Il minore flusso veicolare ovviamente provocava una riduzione del livello di rumorosità (e della concentrazione di quello di ossido di carbonio). Quindi il primo «limpato» nel processo al rumore e all'inquinamento in generale risultava ancora una volta il traffico automobilistico.

La lettera si conclude invitando il sindaco a tenere conto dell'indagine in prendere le misure più adeguate. Ma, come si è accennato, il sindaco non solo parve molto disinteressato all'allarme ma come prima misura adeguata fece riprire il centro storico ai suoi abitanti anche il sabato mattina. Il risultato è quello di oggi: la situazione di inquinamento è talmente urgente che la magistratura ha ritenuto opportuno intervenire per il Comune facendo qualcosa. Gli standard legati sia del biossido di carbonio sia dei decibel sono stati sorpassati non solo nel centro storico ma anche fuori dalle Mura Aureliane. Non si tratta cioè di porre freno all'inquinamento solo nella parte bella e visitata della città ma anche in periferia dove la vivibilità dei quartieri sta diventando difficile».