

Programma Pci antitraffico

Linee tranviarie, ferrovie suburbane, metropolitane
«Basta con i provvedimenti-tampone. Una strategia per restituire ai romani il diritto a muoversi»
Un piano per piazze e strade del centro e della periferia

Un arcipelago salva pedoni

«E in pochi anni, tram, fast bus e treni»

Un «arcipelago» di isole pedonali, strade riservate ai mezzi pubblici, fast-bus, parcheggi di scambio E, soprattutto, l'anello ferroviario e una fitta rete di linee tranviarie, metropolitane, ferrovie suburbane. È la ricetta del Pci - non casualmente al primo posto nel programma con il quale i comunisti si presentano alle elezioni del 29 ottobre - per uscire dall'emergenza traffico non con i soliti provvedimenti-tampone una strategia complessiva realizzabile nel giro di pochi anni, per restituire ai romani il diritto oggi di fatto negato, a muoversi da un punto all'altro della città.

PIETRO STRAMBA-BADIALE

■ **Isole pedonali?** No qualcosa di più un «arcipelago» di 34 punti della media ed estrema periferia (da piazza Vittorio a piazza Bologna da piazza Sempione al lungomare di Ostia) da sottrarre alle auto e da restituire ai cittadini per lavorare far compiere incontri, vedere spettacoli in una parola per tornare a vivere il proprio quartiere. A proporre la creazione in tempi rapidi, dell'«arcipelago» è il Pci, che ne ha fatto uno dei punti di forza del capitolo riservato al traffico nel suo programma per le elezioni del 29 ottobre.

Un tema, quello del traffico che i comunisti hanno voluto mettere al primo posto nel loro programma perché - ha sostenuto Walter Tocci che a Chicco Testa ministro dell'Ambiente del governo ombra a Renato Nicolini e a Luigi Penella ha presentato con il progetto - il traffico è il vero, grande problema di Roma dal quale dipendono tre guasti quello produttivo (la difficoltà di spostare persone e merci da una parte all'altra della città) quello ecologico (l'inquinamento acustico e dell'aria) e quello democratico (la difficoltà di comunicare, restringe le possibilità di relazione tra le persone).

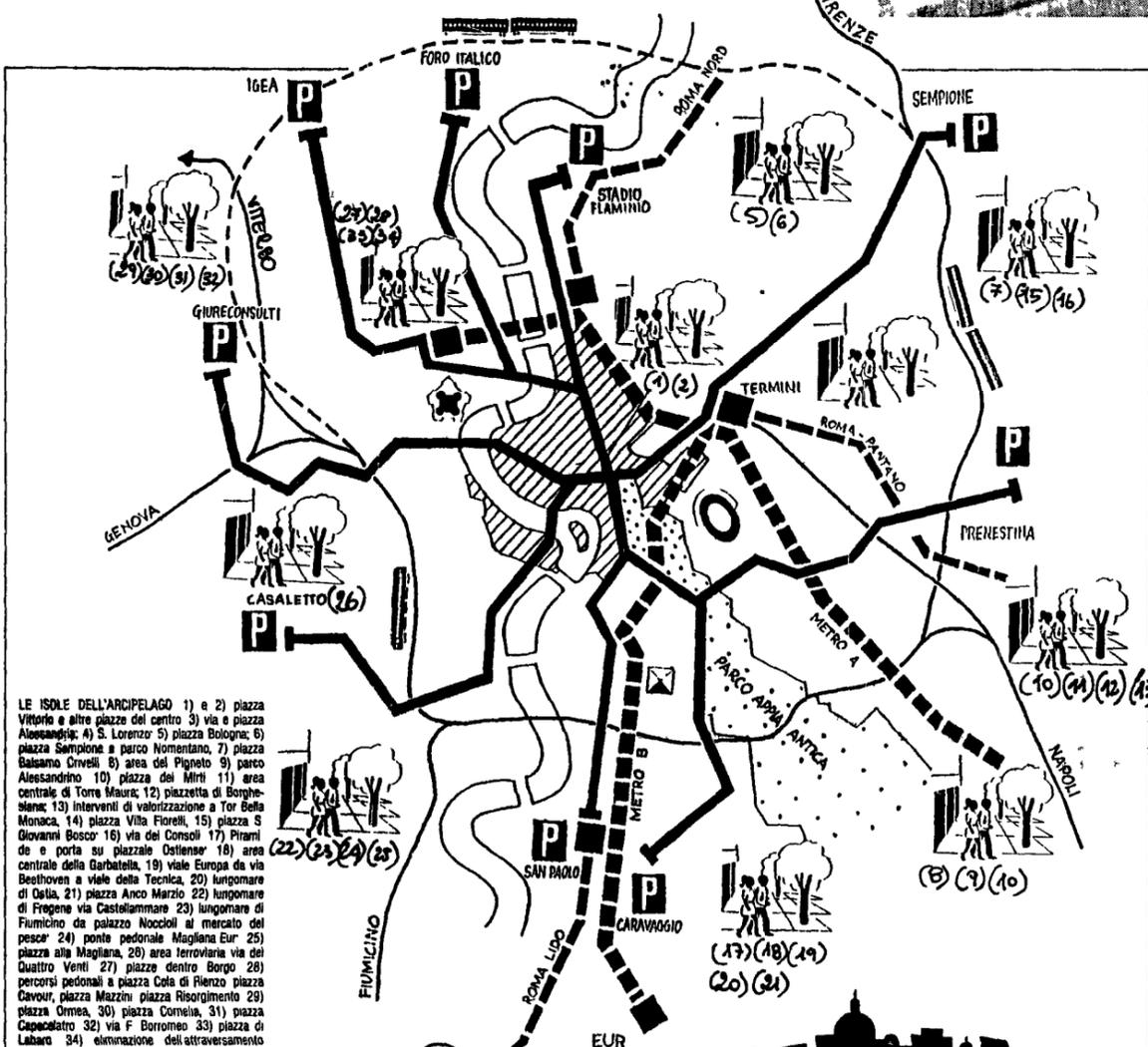
La proposta del Pci «per far tornare a Roma livelli di vivibilità accettabili, per restituire spazi alla città, togliere auto e caos dai marciapiedi e dalle piazze, per rendere l'ambiente urbano a misura degli abitanti» è articolata in quattro punti. Una strategia articolata dai provvedimenti che si possono prendere immediatamente a quelli di più lungo periodo. Accanto all'«arcipelago» che prevede non la semplice chiusura al traffico di strade e piazze, ma anche la loro riqualificazione attraverso la creazione di spazi verdi e la realizzazione di un adeguato «arredo urbano» il Pci propone di riservare da subito intere strade ai mezzi pubblici. L'obiettivo è quello di creare una serie di itinerari tra la periferia (dove vanno realizzati i «park & ride») e i parcheggi di scambio tra auto e mezzo pubblico) e il centro a completa disposizione dei «fast bus» undici linee di autobus veloci la cui istituzione chiesta due anni fa dal Pci, è stata bloccata dal pentapartito capitolino.

Questo per l'immediato. La vera cura per il traffico di Roma - avvertono i comunisti - può venire solo da una serie di interventi strutturali, realizzabili peraltro nel giro di pochi anni per dotare la città di una solida rete di trasporto su rotaia integrando linee tranviarie metropolitane, ferrovie in concessione e rete urbana delle Fs. È un posto di primissimo piano in questa strategia spetta all'anello ferroviario previsto dal protocollo d'intesa sottoscritto all'inizio del 1985 dalla giunta di sinistra insieme a Provincia Regione e Ferrovie dello Stato «il unico accordo formale di questo genere - ha ricordato Tocci - sottoscritto da Stato ed enti locali» ma lasciato cadere dal pentapartito.

Una volta completato l'anello consentirò di trasportare fino a 9.000 passeggeri all'ora risolvendo così molti dei problemi del traffico nella media periferia nettamente appesantito da quando è entrata in vigore la chiusura del centro storico. E con una spesa che non supera i 500 miliardi (già previsti nel piano Fs per Roma) la capacità di trasporto potrebbe essere portata a 20.000 passeggeri/ora paragonabile a quella di una ben più costosa linea di metropolitana.

Altro punto del progetto comunista la «conversione ecologica della mobilità» da realizzare attraverso la collocazione di barriere antirumore su tutte le strade di grande transito il monitoraggio delle condizioni ambientali e la riconversione tecnologica dei mezzi di trasporto (metano al posto del gasolio bus elettrici filibus ecc.).

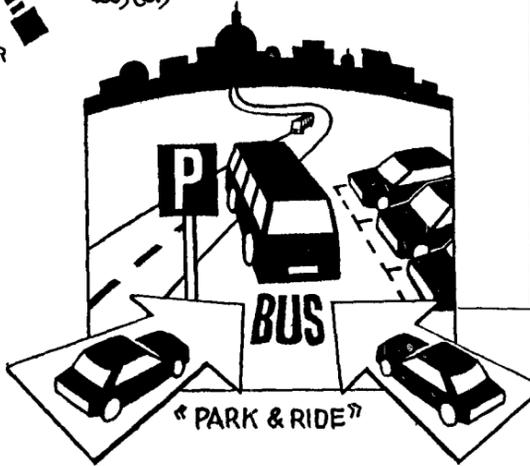
Altro punto cruciale l'istituzione di un assessore alla Mobilità che unifici le funzioni degli attuali assessorati al Traffico e alla Polizia urbana e la creazione di una unica azienda del trasporto pubblico per superare l'assurda divisione tra Atac e Ancofin. Anche perché - ha detto Tocci - «Non si può lasciare un'azienda come l'Atac in mano alle attuali logiche di lottizzazione o a un presidente molto bravo solo a gestire la propria immagine».



LE ISOLE DELL'ARCIPELAGO 1) e 2) piazza Vittorio e altre piazze del centro 3) via e piazza Alessandria; 4) S. Lorenzo; 5) piazza Bologna; 6) piazza Sempione e parco Nomentano; 7) piazza Balsano Crivelli; 8) area del Pignone; 9) parco Alessandrino; 10) piazza dei Mirli; 11) area centrale di Torre Maura; 12) piazzetta di Bonghisani; 13) interventi di valorizzazione a Tor Bella Monaca; 14) piazza Via Florenti; 15) piazza S. Giovanni Bosco; 16) via dei Consoli; 17) Pinaroli; 18) e porta su piazzale Ostiense; 19) area centrale della Garbatella; 20) viale Europa da via Beethoven a viale della Tecnica; 21) lungomare di Ostia; 22) piazza Anco Marzio; 23) lungomare di Fregene via Castelmareone; 24) lungomare di Fiumicino da palazzo Noccoli al mercato del pesce; 25) ponte pedonale Magliana; 26) piazza alla Magliana; 27) area ferroviaria via dei Quattro Venti; 28) piazza dentro Borgo; 29) percorsi pedonali a piazza Città di Fiumicino; 30) piazza Cavour, piazza Mazzini; 31) piazza Risorgimento; 32) piazza Omnia; 33) piazza Cornelia; 34) piazza Capasetto; 35) via F. Barronera; 36) piazza di Labaro; 37) eliminazione dell'attraversamento della Cassia e La Storta.



«ISOLA PEDONALE»



«PARK & RIDE»

Olimpica bis, Italia nostra ricorre al Tar

FABIO LUPPINO

■ Ancora un ricorso al Tar causa i cantieri «Mondiali». Questa volta a finire su carta bollata è il progetto di raddoppio dell'Olimpica. Ad appellarsi al Tribunale amministrativo regionale è «Italia nostra». L'associazione ambientalista punta in alto tutti i boccioli ad eccezione di quello per piazza Mancini in cui si chiedeva una sospensione cautelativa dei lavori per motivi di urgenza. In questo caso si tratta di una richiesta di annullamento al termine del regolare processo istruttorio. «Vogliamo conoscere tutto il iter che ha portato all'approvazione delle deliberazioni del 12 luglio e del 12 agosto - dice Gioia Vaccari - avvocato che ha redatto le 25 pagine del ricorso presentato al Tar da «Italia nostra» - Tutto ciò che concerne le sedute di giunta in cui sono stati approvati le deliberazioni per i Mondiali i passaggi delle trattative private con cui sono stati assegnati gli appalti la composizione della conferenza dei servizi che ha dato il placet una materia ancora avvolta nel mistero. Arriviamo a compiere questo passo solo oggi perché la passata giunta ha stravolto

mille volte il progetto per l'Olimpica. Il ricorso oltre che al Comune è stato notificato anche alle ditte costruttrici il Consorzio Fleming. Im presa l'istruttoria la Giovanni e Micheli Spa e al la Jetto Spa. Le deliberazioni contestate (approvate in due sedute di giunta passate agli archivi come le pagine più nere della storia del Campidoglio) il 12 luglio un Giubilo prossimo a rimettere il mandato portò nella sala delle bandiere un consigliere democristiano monbondo) prevede il progetto unificato degli appalti concernenti il raddoppio della via Olimpica (tratto via Ort della Farnesina svincolo corso Francia) e quella relativa all'appalto dei lavori per il raddoppio del tratto galleria collina Fleming-ca valcava Tor di Quinto. Per «Italia nostra» si tratta di due provvedimenti illegittimi. Il raddoppio dell'Olimpica così come è stato concepito non serve - sostiene l'avvocato Gioia Vaccari - Non solo. Era stato escluso a suo tempo dal Comi che aveva progettato ben altro sistema di

viabilità e va contro l'unico studio complessivo sulla mobilità urbana realizzato dall'ufficio speciale al piano regolatore nel 1982 dove a seguito di rilevazioni accurate sul traffico si affermava che il pieno decongestionamento della rete stradale si otteneva solo con la progressiva attrezzatura di tracciati ad ovest del centro e che le esigenze dei nuovi insediamenti omen tali dovevano essere soddisfatte con un sistema di tre tangenziali tale da assorbire la domanda attuale e futura. Per l'avvocato l'attuale raddoppio della via Olimpica quindi non risponde ai principi di funzionalità realizzabilità e congruità di aramento previsti nel decreto per i Mondiali. Con molta probabilità il Tar non arriverà a discutere il ricorso prima dell'aprile del prossimo anno. Per quella data tutti i cantieri dovrebbero essere chiusi e i lavori ultimati. Secondo «Italia nostra» se il Tribunale amministrativo dovesse annullare le due deliberazioni del Comune si dovrebbe impegnare a risarcire le cose e per

sono danneggiate. Sarebbero chiamati in causa addirittura i consiglieri che le votarono. Un ricorso quindi che si prefigge un risultato politico oltre che ristabilire certezza nel diritto nelle procedure dell'amministrazione comunale. «Tutti i progetti per i Mondiali hanno avuto un iter per cui non c'è stata trasparenza negli atti - dice Mirella Belvisi vicepresidente della sezione romana dell'associazione - Ci vediamo costretti a fare ricorso solamente sulle ultime deliberazioni. Per la via Olimpica ci sono le carte ma mancano molte altre cose. Il nostro intento è di sollevare allarme per le procedure come quelle scelte in occasione delle opere Mondiali caratterizzate da urgenze e trattative private che di fatto escludono ogni controllo dei cittadini e delle associazioni. I parlamentari Massimo Scialoja e Chicco Testa hanno cercato la documentazione per fare ricorso contro le Fs ma non sono riusciti ad ottenere nulla. Sulla via Olimpica siamo disposti se necessario ad andare anche davanti alla Corte costituzionale».



Anche ieri lunghe colonne di automobili

Finora rilevamenti senza valore scientifico

Cinquanta «reti» per misurare l'inquinamento cittadino

■ Quanto è inquinata l'aria di Roma? Ufficialmente, non molto. In realtà non lo sa nessuno. I rilevamenti fatti negli ultimi anni dal Comune non hanno - a giudizio degli esperti del Laboratorio di Igiene e profilassi, che a suo tempo rifiutarono di avallare l'operazione - alcun valore scientifico. Solo una rete di monitoraggio permanente, con un adeguato numero di punti di prelievo in tutti i punti «caldi» della città, può fornire un quadro attendibile delle condizioni dell'aria che respiriamo. È per questo che il Pci propone l'installazione di cinquanta centraline di monitoraggio collocate nei «nodi» dove il traffico è più intenso. In questo modo - sottolinea il ministro dell'ambiente del governo ombra, Chicco Testa - sarebbe effettivamente possibile prendere tempestivamente, in caso di superamento dei limiti di inquinamento, i provvedimenti necessari per riportare la situazione sotto controllo. A Milano e a Bologna, le reti di monitoraggio hanno permesso di rilevare, in agosto e ai primi di settembre, il superamento dei livelli «accettabili» di ossido e biossido di azoto in alcuni quartieri. Nelle due città al momento si stanno misurando l'emergenza (che possono arrivare al blocco totale del traffico) se si dovesse passare dalla «soglia d'attenzione» a quella d'allarme. A Roma invece, per ora si può solo sperare nel pentonino «Paradossalmente - dice Testa - sembra che la città più sotto controllo siano anche le più inquinate. Ma se la stessa rete fosse in funzione anche a Roma probabilmente fornirebbe dati altrettanto allarmanti».

Progetto-parcheggi della Provincia

Ventimila auto da lasciare al capolinea

■ Una cintura di parcheggi fuori Roma per ridurre il traffico in città. La proposta viene dalla Provincia secondo la quale la costruzione resa possibile dalla «legge Tognoli» sul riassetto delle aree urbane di una rete di posteggi nei comuni della «cintura», accanto alle stazioni ferroviarie e ai capilinea degli autobus con sentinelle di «alleggerie» di un buon trenta per cento il numero delle auto private circolanti nella capitale. Secondo i calcoli della Provincia i pendolari che raggiungono Roma per motivi di lavoro o di studio sono circa 150.000 il settanta per cento dei quali non si serve dei mezzi pubblici. Il progetto della Provincia - che prevede tra l'altro tariffe differenziate tra i parcheggi per i pendolari e quelli per i turisti o «sostitutivi della sosta illegale» - sarà affidato a un consorzio il «Proparc» appositamente costituito da imprenditori pubblici privati e cooperative che si è impegnato a realizzare 20.000 posti auto a un costo di circa 10 miliardi di lire non più di mezzo milione a piazzola. La Provincia - che ha stanziato un miliardo e mezzo per i primi interventi - ha individuato i dieci comuni ai quali dare la precedenza nella realizzazione dei parcheggi: Guidonia Montecitorio Zagarolo Tivoli Anzio Nettuno Mentana Colferro Castelnovo di Porto e Bracciano. Interventi successivi riguarderanno Velletri Ciampino Marino Albano e Frascati seguiti poi da Civitavecchia Pomezia Palestrina Valmontone Palombara Tormone Anicia Roccaforte Campagnano Trevignano e Moriupo.