

Assediati dal traffico

**Aumentano continuamente le automobili in circolazione
In caduta libera gli utenti Atac, meno 10 per cento sul metrò
Non spesi centinaia di miliardi per i trasporti pubblici
Ultima doccia fredda: i cantieri per i Mondiali**

Un venerdì nero lungo un anno

Negato, ogni giorno, il diritto a muoversi

Ormai è «venerdì nero» tutti i giorni. Attraversare la città, in auto o con il bus, è diventata un'impresa che mette quotidianamente a dura prova i nervi dei romani. Non basta più dire che il traffico è al collasso: in discussione è ormai il diritto stesso dei cittadini alla mobilità. Di cure ne sono state proposte tante, più o meno serie, più o meno razionali. Ma di concreto non è stato fatto nulla.

PIETRO STRAMBA-BADIALE

Tanti dottori, forse troppi. Cure proposte, un'infinità. Tentate, nessuna o quasi. E intanto il malato si aggrava di giorno in giorno. Ormai non è più questione di mercoledì o di venerdì «neri»: è il diritto dei romani a muoversi, a spostarsi da un quartiere all'altro, ad arrivare in tempo al lavoro, a scuola o, perché no?, al cinema a essere messo in discussione ogni giorno.

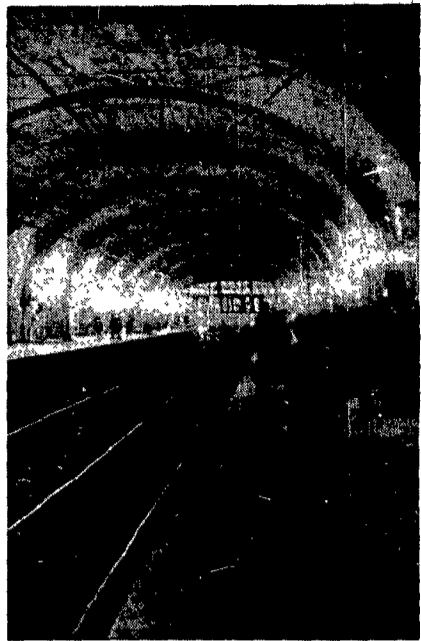
Una situazione che si è andata aggravando costantemente negli ultimi quattro anni. La colpa, sostengono alcuni «esperti», è della crescita, costante e massiccia, del numero di auto circolanti. Un fenomeno reale, ma che rappresenta, più che una causa, un effetto. L'auto, in realtà, è sempre più spesso l'unica alternativa a una rete di trasporto pubblico inadeguata e inefficiente. Non solo perché è aumentato in modo impressionante (dal 13 al 29 per cento dell'intero «parco macchine») il numero dei bus dell'Atac bloccati nei depositi per i guasti più banali, per la mancanza di pezzi di ricambio o perché non ci sono abbastanza autisti. Ma anche perché sono ormai decine di migliaia i romani che vivono in «quartieri della periferia completamente «dimenticati» dall'Atac.

Le cifre sono note, e parlano da sole: nel giro di quattro anni, l'Atac ha perso un quarto dei passeggeri, 800.000 persone che ogni giorno preferiscono (ma sarebbe più corretto dire che sono costrette) avventurarsi per la strada con la propria auto piuttosto che aspettare per ore bus che non arrivano. E non si tratta certo di «concorrenza» da parte della metropolitana, che nello stesso periodo è riuscita a perdere più di trecentomila passeggeri al giorno, un calo che sfiora quasi il 10 per cento rispetto al 1985.

Il bilancio, insomma, è a dir poco fallimentare. E a pagarne le spese sono tutti i romani, sia gli automobilisti sia

quelli che l'auto non vogliono o non possono usarla. «In questi quattro anni - accusano i comunisti - il pentapartito ha destinato grandi risorse alla realizzazione di inutili stradoni, mentre ha tenuto nel cassetto e rischiato di perdere centinaia di miliardi di finanziamenti per i trasporti pubblici, in particolare per le metropolitane». Anche qui, vale la pena di ricordare alcune cifre, almeno le più clamorose. Come i 550 miliardi stanziati dal governo nel 1987 per il prolungamento della linea A della metropolitana, progettato fin dal 1985 dalla giunta Veltrone e per il quale si dovrebbero forse finalmente aprire i cantieri solo nei prossimi mesi (ma nel frattempo l'Intermetro ha fatto sapere che il costo è cresciuto ad almeno 1.100 miliardi). O come i 30 miliardi destinati e mai spesi per la progettazione della linea D, quella che dovrebbe attraversare le aree del Sistema direzionale orientale. Mentre per consentire l'avvio dei lavori di ricostruzione della linea B (in ritardo di anni) non si è trovato di meglio che limitare la Roma-Lido a Magliana, costringendo migliaia di pendolari - quelli che malgrado tutto continuano a servirsi della metropolitana - a trasbordare sul pullman sostitutivo che vanno a intasare ulteriormente la già congestionata via Ostiense.

Per il resto, si è fatto ben poco: a parte la «fascia blu», limitata e per di più realizzata solo dopo un ultimatum della magistratura, il panorama è desolante, fatto di proposte velleitarie e sconcordate, come le targhe azzurre e il tanto sbandierato - ma non ancora avviato - piano parcheggi. Per non parlare delle opere per i Mondiali, faraoniche quanto, in gran parte, inutili se non dannose, cominciate in ritardo e destinate a prolungare i disagi per romani e turisti ben oltre il fischio di chiusura dell'ultima partita.



Una strategia per sopravvivere fino al Duemila

PAOLO VISENTINI*

Il grave disagio urbano e il degrado ambientale causati dal traffico investono non solo le aree centrali, ma ancora di più le fasce semicentrali e le zone di accesso alla città. Le zone periferiche sono in condizioni peggiori di quelle centrali dove, in genere, esistono limitazioni del traffico. Non si pretende, in questa sede, di offrire ricette semplicistiche e risolutive. Penso però che qualcosa si possa fare subito.

La questione fondamentale è, a mio avviso, nasciuta in questo interrogativo: cosa fare per sopravvivere nell'intervallo di tempo che ci separa, da oggi al Duemila, dall'entrata in funzione delle grandi infrastrutture di cui tanto si parla? Fermo restando l'obiettivo strategico di impegnarsi a fondo per la pianificazione e la programmazione rappresentate dal Piano regionale dei trasporti e dalla realizzazione coordinata delle infrastrutture suaccennate, dando la priorità alla rete del trasporto pubblico su rotaia, pensiamo che sia possibile intervenire subito partendo da una prima fase operativa, anticipatrice del programma generale, messa in atto utilizzando al meglio le risorse tecniche e strutturali esistenti nella città, attraverso provvedimenti immediati e coordinati che non comportino grandi impegni finanziari.

La politica che proponiamo deve però essere attuata tramite interventi d'insieme su ambiti urbani omogenei ed estesi, caratterizzati da una visione che affronti complessivamente le parti che costituiscono la viabilità e i trasporti. Soluzioni parziali e limitate ad ambiti urbani ristretti risultano in genere scarsamente efficaci all'interno di sistemi complessivi come quelli che compongono la mobilità urbana.

In definitiva, intervenire sulla circolazione, anche in termini riduttivi, significa agire sul «sistema complessivo», non solo dal punto di vista funzionale, ma anche sotto l'aspetto morfologico e la qualità ambientale dei luoghi nei quali si interviene. Il programma dovrebbe essere caratterizzato da due scelte fondamentali: il potenziamento del servizio di trasporto pubblico in funzione di una contestuale razionalizzazione del traffico privato; e l'attenzione da porre ai valori storici e ambientali nei quali si interviene.

Per ottenere un cambiamento effettivo delle modalità di accesso alle aree centrali o negli spostamenti da periferia a periferia, l'utenza dovrà trovare conveniente e agevole servirsi di linee di trasporto pubblico efficienti. In caso contrario, nonostante le limitazioni, i divieti e le complicazioni per la sosta, continueremo ad assistere a un uso generalizzato dell'auto in attesa della ristrutturazione dell'intera rete di trasporto pubblico di superficie commessa con l'entrata in funzione di nuovi tronchi della metropolitana, si potrebbero attuare interventi, già studiati anche dai tecnici dell'Atac, che affidano a poche

linee di forza «collettive», su itinerari protetti, la funzione di collegamento tra i poli di maggiore attrazione, e a linee locali «adduttrici» la funzione di raccogliere capillarmente le utenze diffuse.

Si tratterebbe di integrare e potenziare le linee di forza costituite dalla metropolitana e dalle ferrovie in concessione Roma-Nord, Roma-Lido e Roma-Pantano, attualmente in esercizio, con veri e propri «corridoi urbani» protetti, riservando alla periferia dei mezzi pubblici e specializzando gli incroci con sistemi elettronici che diano loro la precedenza. Sarebbe anche opportuno mettere in servizio lungo questi «corridoi urbani», inizialmente, bus muniti di sistemi di scarico non inquinanti, per poi sostituirli progressivamente con filobus di nuova concezione o con vetture tranviarie.

Per rendere più scorrevole il traffico e aumentare la velocità commerciale dei mezzi pubblici si ricorre normalmente alla differenziazione della rete stradale esistente, dividendola in «percorsi principali», destinati al traffico di attraversamento, da attuare ricorrendo all'istituzione diffusa di sensi unici; e in «rete stradale secondaria», destinata al traffico locale di distribuzione verso le residenze (o i servizi) e alla sosta.

Occorre poi creare una rete di itinerari ciclabili per rendere agevole una possibilità alternativa di uso della città, molto sentita da gruppi e associazioni di sportivi e di ambientalisti. I percorsi potrebbero svilupparsi su lunghe distanze seguendo gli argini del Tevere e dell'Aniene o il litorale; oppure potrebbero consentire il collegamento tra le residenze, i servizi, le zone commerciali, i posti di lavoro e le scuole, nonché per raggiungere i mezzi di trasporto pubblico (metrò, bus, linee FS).

Il programma operativo che ha per oggetto la salvaguardia dei valori storici e ambientali della città non riguarda solo il centro storico, ma si rivolge anche alle zone periferiche, nelle quali i problemi della mobilità e dell'ambiente sono stati troppo a lungo trascurati o considerati separatamente. Si tratta di sistemare spazi pubblici riservati ai pedoni da salvaguardare dall'assedio delle automobili a vantaggio della vita associata e di valorizzare parti di città da destinare a piazze, percorsi pedonali, servizi di quartiere, zone commerciali, spazi verdi per anziani e bambini.

A tal fine sono state individuate 34 proposte emblematiche d'intervento progettuali, ma molte altre se ne possono aggiungere, riguardanti in genere strade commerciali, sistemazione di mercati, piazze nelle borgate e nei piani di edilizia economica e popolare, aree abbandonate, piazzali delle stazioni ferroviarie o di attestamento dei mezzi pubblici.

L'isola pedonale tra furgoncini motorini e auto

Il cartello è semplice e chiarissimo: un disco bianco con il bordo rosso. Secondo il Codice stradale, indica il divieto assoluto di transito per tutti i veicoli a motore. Ma a pensarla diversamente, a quanto pare, sono in tanti. Sicuramente, per esempio, i conducenti dei 7 furgoni, 4 camion, 16 auto e 41 tra moto e motorini che nel giro di mezz'ora, dalle 12 alle 12.30 del mattino di venerdì 22 settembre, sono tranquillamente entrati in piazza Santa Maria in Trastevere, una delle pochissime (e ormai solo teoriche) isole pedonali di Roma.

I tavolini del caffè Di Marzo, di fianco a quelli del ristorante Sabatini, sono affollati di turisti, che tra un aperitivo e un cappuccino si godono la vista della fontana e della splendida facciata della chiesa che dà il nome alla piazza. O almeno ci provano, perché subito arrivano due furgoni, uno della Polenghi Lombardo e uno della Traini

& Torresi, che si piazzano esattamente davanti al bar. Le proteste dei cameriere sono inutili: devono scendere merce per Sabatini, ma non possono parcheggiare più avanti, perché lo spazio davanti al ristorante è già occupato da un vecchio furgoncino Fiat 600 e da un'auto.

Nel frattempo, due motorini attraversano la diagonale della piazza e, zigzagando tra i pedoni, rischiano di scontrarsi, mentre una Golf bianca e una Peugeot 305 fanno il giro intorno alla fontana e, non trovando altre vie d'uscita (tutte le strade, eccetto una, sono sbarrate da cordoli), se ne tornano indietro, creando un piccolo ingorgo perché contemporaneamente stanno arrivando un camioncino della Evian e un furgone della Dessert. Il tutto sotto gli occhi di un agente della Guardia di finanza, naturalmente su una moto di grossa cilindrata.

Il meglio, però, deve ancora venire. Dopo qualche mi-



nuto, una Tipo bianca arriva e il conducente, forse per abitudine, non si prende nemmeno la briga di cercare un posto (qualche angolo della piazza è ancora libero) e parcheggia disinvoltamente in seconda fila davanti a Sabatini. Quando finalmente il grosso furgone rosso della Traini & Torresi si decide a lasciare libera la via, qualche turista mette mano

alla macchina fotografica. Ma non ha neanche il tempo di mettere a fuoco mentre una Vespa condotta da una ragazza, ovviamente senza casco, sfreccia a forte velocità attraverso la piazza rischiando di travolgere due anziane signore, una A112 bianca va a parcheggiare proprio davanti all'ingresso della chiesa. Ci resterà esattamente per otto minuti

Alle 12.30, all'interno dell'«isola pedonale» restano 5 furgoni, 2 camion, 4 motorini e 4 auto. Oltre, naturalmente, a una persistente puzza di gas di scarico, per non parlare del rumore. E i vigili? Non se n'è visto neanche uno. «Ma non è una novità - assicurano i frequentatori abituali della piazza - È un pezzo che non si fanno vedere da queste parti». E si nota

Eur-Rebibbia Una linea a singhiozzo

Se va tutto bene, comincerà a funzionare la prossima primavera. Ma a ritmi molto ridotti: lungo il nuovo tratto della linea B fra Termini e Rebibbia per ora potrà transitare solo un convoglio ogni 6 minuti, un terzo rispetto alla frequenza prevista di un treno ogni 2 minuti. Per il traffico di una vasta zona di Roma, dalla stazione Tiburtina a piazza Bologna, da Pietralata a Ponte Mammolo, avrebbe dovuto essere una svolta decisiva. Ma se ne parlerà solo tra qualche anno, tre o quattro come minimo. Per adesso, sarà solo una beffa per le centinaia di migliaia di potenziali utenti, che per avere una metropolitana realmente efficiente dovranno aspettare il completamento dei lavori di ricostruzione del vecchio tratto della linea B, quello che collega Termini a Eur Laurentino. Teoricamente, i due tronconi, quello nuovo e quello vecchio, avrebbero

dovuto essere completati contemporaneamente. Ma mentre la costruzione del tratto Termini-Rebibbia è andata avanti più o meno secondo i tempi stabiliti, i lavori per quello vecchio hanno subito un ritardo che ormai supera i tre anni e mezzo. Nel frattempo, però, i disagi per chi si serve della linea B sono diventati enormi: il servizio, limitato da mesi a Eur Fermi, termina alle 21; la sospensione della manutenzione ha già provocato diversi incidenti, in particolare una serie di cadute della linea aerea con conseguenti incendi, che solo per un caso non hanno provocato vittime, la limitazione della Roma-Ostia a Magliana - decisa, malgrado esistessero soluzioni alternative, proprio per consentire i lavori di ricostruzione della linea B tra Magliana e Piramide - ha provocato un affollamento insopportabile delle vetture.