

Assediati dal traffico

L'urbanista tedesco giudica il caos cittadino
 «Si rischia di perdere la speranza di salvare la situazione
 I piccoli interventi non servono a molto
 Non si può ignorare la sofferenza di una città come Roma»

E nel cilindro del mago...

Le ricette di Winkler per la capitale malata

Ha rivoluzionato il traffico di alcune delle più grandi città tedesche. In Italia è diventato famoso per il suo piano di trasformazione della viabilità a Bologna. Bernhard Winkler, l'urbanista di Monaco di Baviera soprannominato «il mago del traffico», una ricetta precisa per Roma ancora non ce l'ha. «Devo prima studiare a fondo il problema - dice - Ma una cosa è certa: non possiamo permetterci di perdere la speranza».

PIETRO STRAMBA-BADIALE

«Il visitatore occasionale, in genere, vede solo il centro storico. E questo vuol dire non conoscere Roma». Bernhard Winkler, l'urbanista tedesco ormai noto come «il mago del traffico», è però un visitatore tutt'altro che occasionale. Roma la conosce ormai abbastanza bene («Anche se non l'ho ancora studiata a fondo - precisa - e non sono quindi certo in grado di avanzare proposte precise») e ha anche avuto occasione di viverne in prima persona i problemi. Uscio dall'albergo per recarsi a un convegno, ovviamente sul traffico, di cui era uno dei relatori, alcuni mesi fa, dovette fare i conti con l'impossibilità di trovare un taxi, un telefono funzionante per avvisare del ritardo, un biglietto per l'autobus e, soprattutto, indicazioni che gli consentissero di arrivare ragionevolmente puntuale servendosi dei mezzi pubblici. Una lezione di cui ha fatto tesoro in questi giorni, di passaggio a Roma per partecipare alle Giornate internazionali sull'ambiente e, soprattutto, sul traffico, di cui era uno dei relatori, alcuni mesi fa, dovette fare i conti con l'impossibilità di trovare un taxi, un telefono funzionante per avvisare del ritardo, un biglietto per l'autobus e, soprattutto, indicazioni che gli consentissero di arrivare ragionevolmente puntuale servendosi dei mezzi pubblici. Una lezione di cui ha fatto tesoro in questi giorni, di passaggio a Roma per partecipare alle

Giornate internazionali sull'ambiente e, soprattutto, sul traffico, di cui era uno dei relatori, alcuni mesi fa, dovette fare i conti con l'impossibilità di trovare un taxi, un telefono funzionante per avvisare del ritardo, un biglietto per l'autobus e, soprattutto, indicazioni che gli consentissero di arrivare ragionevolmente puntuale servendosi dei mezzi pubblici. Una lezione di cui ha fatto tesoro in questi giorni, di passaggio a Roma per partecipare alle

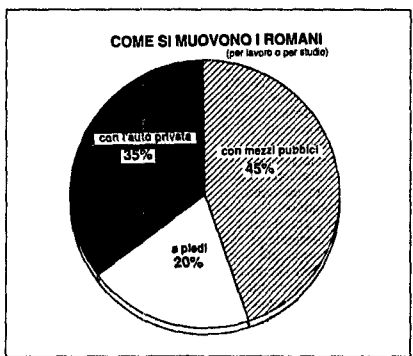
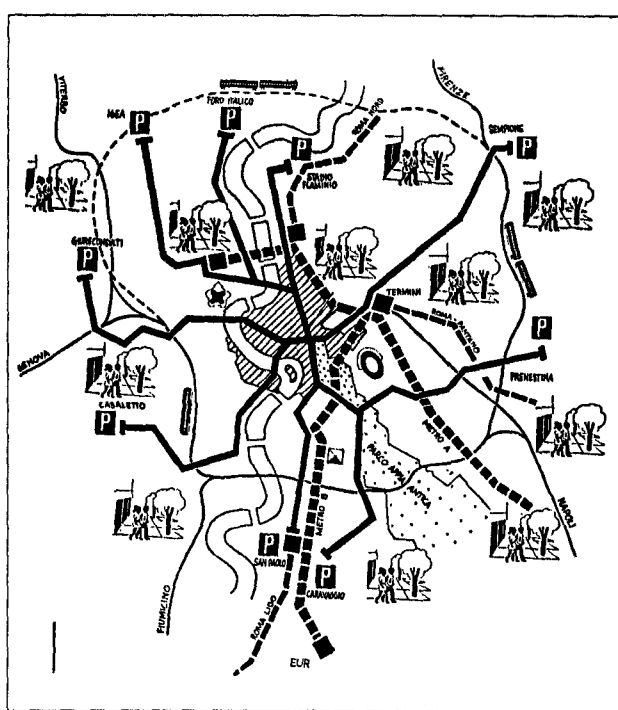
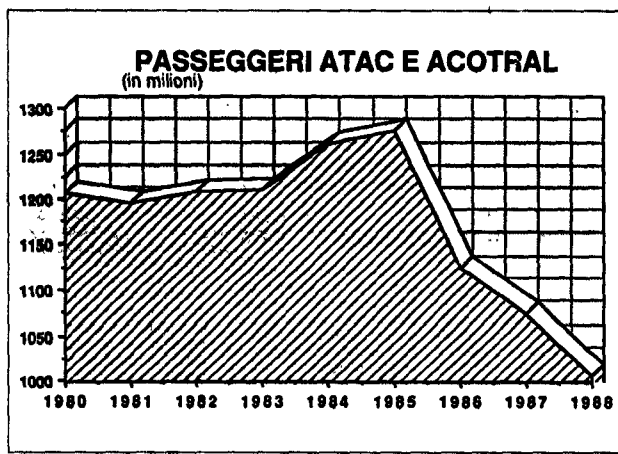
Giornate internazionali sull'ambiente e, soprattutto, sul traffico, di cui era uno dei relatori, alcuni mesi fa, dovette fare i conti con l'impossibilità di trovare un taxi, un telefono funzionante per avvisare del ritardo, un biglietto per l'autobus e, soprattutto, indicazioni che gli consentissero di arrivare ragionevolmente puntuale servendosi dei mezzi pubblici. Una lezione di cui ha fatto tesoro in questi giorni, di passaggio a Roma per partecipare alle

Giornate internazionali sull'ambiente e, soprattutto, sul traffico, di cui era uno dei relatori, alcuni mesi fa, dovette fare i conti con l'impossibilità di trovare un taxi, un telefono funzionante per avvisare del ritardo, un biglietto per l'autobus e, soprattutto, indicazioni che gli consentissero di arrivare ragionevolmente puntuale servendosi dei mezzi pubblici. Una lezione di cui ha fatto tesoro in questi giorni, di passaggio a Roma per partecipare alle



logna: prima bisogna studiare la città da tutti i punti di vista (la storia, tutti i piani fatti, la struttura stessa della città). Per fare un esempio, abbiamo girato tutta Bologna con tutti i mezzi possibili: a piedi, in taxi, in auto. Un mio collaboratore ha viaggiato su tutte le linee di bus, alla mattina e alla sera. Poi, sulla base di questa conoscenza, si è cominciato a elaborare ipotesi, con lo scopo di rendere razionale il trasporto pubblico. Per chiudere seriamente il centro storico (come si è fatto a Bologna) bisogna offrire un'alternativa agli automobilisti: non si può impedire una cosa senza fornire un'altra scelta.

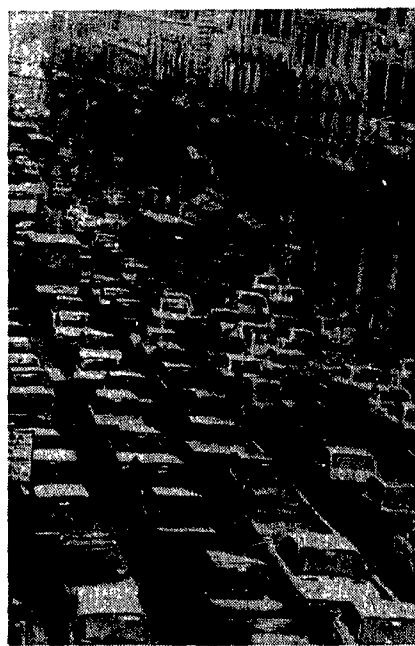
In generale, c'è uno strumento su cui puntare più che su altri per razionalizzare la mobilità cittadina? No. La città funziona sempre su sistemi complessi. La monofunzionalità (solo bus, o solo metrò ecc.) è un principio che la città non accetta. Se vogliamo veramente venire incontro alle esigenze del cittadino, diverse in centro e in periferia, dobbiamo proporre una grande varietà di offerte di trasporto. Una cosa è chiara: in una metropoli il problema si risolve solo attraverso trasporti pubblici intermodali.



gli abitanti di una serie di popolari quartieri della zona Sud-Ovest della città, da Portuense alla Magliana, che si vedrebbero attraversate da una sorta di stretto fantasma. Una scelta, quella delle Ferrovie dello Stato, compiuta nella completa indifferenza delle giunte di pentapartito, che non hanno fatto assolutamente nulla per pretendere che le Fs rispettassero gli accordi sottoscritti. Così come, del resto, nulla o quasi hanno fatto per l'anello ferroviario, del quale

spetto a quella attuale, che risale agli anni 60 - caratterizzata da una serie di linee di «fast bus» (il progetto ne prevede 11) per il collegamento rapido, lungo strade riservate, tra la periferia e il centro. L'obiettivo è quello di dar vita a una vera rete integrata di trasporto pubblico, in superficie e sotterranea, che richiede, tra l'altro, l'unificazione di Atac e Acotral in una sola azienda e l'istituzione, promessa da anni e mai realizzata, del biglietto unico a tariffa oraria.

Nella cartina, una rappresentazione schematica della proposta del Pci di creazione di 34 isole pedonali, dei parcheggi di scambio e delle linee di «fast bus». Nel grafico a sinistra, i mezzi usati per andare a scuola o al lavoro. Nel grafico in alto, il numero dei passeggeri trasportati ogni anno da Atac e Acotral: dal 1980 al 1988 sono diminuiti quasi del 17 per cento.



Gli ingegneri «Vogliamo strade altro che treni»

Loro non hanno dubbi: la soluzione non sta nel metrò, perché «anche se il programma di realizzazione dell'intera rete di linee metropolitane previste per Roma va comunque portata avanti con metodo, interventi di questo tipo si reputano oggi del tutto inadeguati a dare immediate o, quanto meno, rapide risposte alla pressante domanda di mobilità». Per gli ingegneri del traffico, insomma, la strada da seguire è quella della realizzazione di grandi arterie di scorrimento all'interno del Raccordo anulare, perché «alla base degli errori del passato è aver trascurato, anche da parte di molti tecnici, un punto chiave: l'enorme squilibrio esistente, ieri e ancor più oggi, tra domanda potenziale di trasporto privato e capacità di soddisfarlo della rete viaria cittadina». Una strada, per la verità, in singolare sintonia con gli orientamenti del pentapartito che ha governato il Campidoglio negli ultimi quattro anni.

Secondo gli ingegneri del traffico, comunque, con un investimento stimato intorno ai 400 miliardi (260 per la linea A e 140 per la B) sarebbe possibile addirittura raddoppiare entro il 1992 la capacità

Tante idee serie un po' matte e provocatorie

Serie, intelligenti, completamente folli o semplicemente provocatorie: di proposte per risolvere il «teorema traffico» ne sono state presentate a decine, alcune in netto contrasto tra loro, altre a integrazione dei progetti presentati da altri. In prima fila, ovviamente, ci sono le associazioni ambientaliste, come il Wwf o il Cilt (Comitato di liberazione dal traffico). E non mancano, ovviamente, i progetti «locali», presentati da associazioni, sezioni sindacali, comitati di quartiere, dall'Aurelio a Cinecittà, né quelli avanzati da singoli «addetti ai lavori», come quella recentissima dell'architetto Ruspoli o da imprese semipubbliche, come l'Intermetro, o cooperative, come Cmc e Conaco.

A tentare di riportarli, tutti insieme, su una carta topografica, ne risulterebbe una Roma irrinconoscibile, traforata da gallerie sotto l'Appia Antica, sotto il Colosseo, lungo il corso del Tevere, a un piano, a due piani, solcata in ogni direzione possibile da metropolitane di superficie e sotterranee, ponti, viadotti, autostrade in pieno centro, improbabili parchi e complicatissimi svincoli. Oppure - secondo una proposta semiseria del comandante dei vigili urbani, Francesco Russo - esattamente uguale a quella di oggi, ma solcata solo da un esercito di centomila taxi, con tutte le auto private concentrate in enormi parcheggi al di fuori del Raccordo anulare.

**«Una robusta cura di ferro»
 Metrò e tram nei piani del Pci**

Anello ferroviario, metropolitane, tram, «fast bus», parcheggi di scambio in periferia e un «arcipelago» di 34 isole pedonali. È la ricetta del Pci per affrontare il dramma del traffico e tentare di restituire ai romani il diritto alla mobilità. Una ricetta basata su una robusta cura di ferro, che consentirebbe di dotare Roma di una rete di trasporti pubblici veloci e non inquinanti.

L'idea è semplice: meno auto, più mezzi pubblici. Ma è di quelle che, in una città come Roma, sembrano sempre più somigliare all'antico problema della quadratura del cerchio. Anche perché, tra le proposte dei comunisti per affrontare il dramma del traffico, «garantire il diritto alla mobilità dei romani, c'è qualcosa che alla quadratura del cerchio in effetti si avvicina: la realizzazione dell'anello ferroviario urbano collegato con il quadrilatero delle Fs all'esterno della città. Si tratta, in pratica, della proposta di utilizzare una serie di linee, in gran parte già esistenti, per i treni passeggeri a lunga percorrenza e per le merci, evitando, quando possibile, il transito attraverso Roma. Ciò consentirebbe, una volta completato l'anello ferroviario, di destinare esclusivamente al servizio urbano, con una serie di collegamenti con le linee di

rette verso l'area metropolitana. Roma, insomma, secondo i comunisti ha bisogno di una robusta cura di ferro. Che prevede anche il potenziamento e la trasformazione di una serie di linee Acotral e Fs già esistenti ma attualmente del tutto insufficienti, dalla Roma-Viterbo (da piazzale Flaminio a Prima Porta) alla Roma-Panlano, che dovrebbe diventare un vero e proprio metrò, dalla Roma-Lido alla Roma-Guidonia e alla ferrovia dei Castelli.