

L'INTERVISTA «Dal 1981 manca l'analisi dei flussi automobilistici della capitale». La parola a Chiara Vicini, architetto, che sta preparando per il Wwf un piano sul tema. «Dobbiamo tornare ai tram»



«Traffico, si parla del caos ma nessuno studia soluzioni»

«È dal 1981 che manca un'analisi dei flussi di traffico a Roma. Non si sa come si muove la gente, e perché». A ridosso delle elezioni, sul tema «principe» Chiara Vicini, architetto, sta preparando uno studio per il Wwf. E parte praticamente da zero per capire come srotolare la matassa. «Per governare il traffico bisognerebbe sapere - dice - le motivazioni degli spostamenti, e poi scegliere».

NADIA TARANTINI

Roma è un groviglio, un gomitolo ingarbugliato. Non basta tirare un capo per venire fuori, però. Negli anni chi ha preso un filo, chi un altro: hanno tagliato, congiunto e separato a caso le varie parti della matassa. «E adesso il traffico è un caos totale. Quando all'estero mi è capitato di dire: mi sto occupando del traffico a Roma, all'inizio nessuno mi prendeva sul serio. Ridevano, si battevano le mani sulla fronte. Dicevano: ma come ti è venuto in mente?». Chiara Vicini, 34 anni, architetto (ci tiene alla «o» finale), specializzata in «metodi e strumenti della pianificazione urbanistica», consulente del Wwf (fondo mondiale per la natura). Romana da cinque generazioni per parte di padre.

«Anche mia madre è nata a Roma, ma la famiglia veniva da Bologna. Vado pazza per Roma, la amo tantissimo, ma adesso a causa del traffico mi sembra di perdere il contatto con le mura, le strade, le piazze, alla fine con il significato della città. A Roma è importante potersi guardare intorno». Chiara Vicini sta preparando per il Wwf uno studio per un piano-traffico a Roma. **Da dove si deve cominciare?** In realtà, non si sa. È dal 1981 che manca un'analisi dei flussi di traffico a Roma. Non si sa come si muove la gente all'interno della città, e perché. Ci sono dei dati che risalgono al 1987, ma sono parziali. Tutte le ricerche che

sono state fatte negli ultimi dodici anni riguardano alcune categorie, o un progetto particolare: dell'Atac, delle Ferrovie. Riguardano spicchi di città. E tutti gli interventi, d'altronde, sono sempre stati parziali.

Cosa si dovrebbe fare per avere un check up completo dei movimenti di tre milioni e passa di persone? Non è un lavoro pazzesco?

L'estate scorsa ero negli Stati Uniti. Nel giro di quattro ore ho avuto tutti i dati che volevo su alcune città americane e altre europee. I modi per scoprire nuovi dati, oltre alle statistiche ufficiali, sono semplici. Per esempio, un supermercato aveva istituito la raccolta differenziata dei rifiuti, e usufruendo del servizio si riempiva una scheda con i propri spostamenti casa-supermercato. Oppure interviste negli uffici. Anche l'emissione dei gas di scarico è un indicatore importante della mobilità. Ma a Roma non c'è neppure una rete di monitoraggio efficiente!

È più importante sapere dove va la gente, o scoprire perché si muove?

Crede che a Roma sarebbe più importante capire le mo-

Chiara Vicini, architetto. In alto «traffico quotidiano». A destra il tram: pare proprio che la soluzione del problema inquinamento parta da un ritorno ad una rete più ricca di tram e filobus



tivazioni degli spostamenti, è una città a tante facce, con tante funzioni pubbliche. Sarebbe importante capire le necessità quotidiane della gente, fare un controllo della quotidianità, in modo da intervenire oltre che sul traffico proprio sulla organizzazione della città e dei servizi. **Esiste una mappa dei punti**

critici della viabilità a Roma?

No. Anche in questo caso, l'Atac o le Fs fanno i loro studi, le ricerche sono sempre indirizzate a testare la necessità di una nuova linea, o l'opportunità di ridurre un servizio invece di un altro. Ognuno cerca le proprie risposte.



Il Wwf, invece, che vuol fare? Chiedere tutta la città alle macchine e costruire un bel parco naturale da piazza del Popolo a piazza Venezia?

Non ci pensa proprio. Il piano traffico che stiamo studiando ha tre obiettivi: garantire a tutti l'accessibilità della città, conservare e mi-

gliorare l'ambiente, ridurre al minimo il disagio degli utenti.

Ancora più difficile. Viene da pensare che ci vorranno secoli. E migliaia di miliardi.

Invece io credo che per Roma sia proprio finita l'epoca dei grandi progetti, costosissimi e parziali. Il futuro sarà

degli interventi di riqualificazione e recupero di quel che c'è.

Vogliamo tracciare una mappa delle cose che si potrebbero fare? Da dove cominciamo?

In ordine alfabetico, dagli autobus.

Tre «piccole» rivoluzioni per questo mezzo così usa-

to e così odiato.

Corsie preferenziali per poche decine di metri, in corrispondenza di nodi e incroci. Controllo elettronico di precedenza dell'autobus sui mezzi privati ai semafori. Informatore corretto sugli orari.

Il Wwf sostiene il ritorno alla grande del tram, ma non tutti sono d'accordo. Sembra poi un continuo fare e disfare, ancora oggi Roma è percorsa dai residui delle rotale di linee che non esistono più.

Roma aveva una rete tranviaria molto buona, è stata smantellata per far posto al traffico privato, nell'illusione di fluidificarlo.

Invece?

Forse ha funzionato, fino agli anni '70. Oggi abbiamo un problema di vivibilità, e tornare ai tram dà anche garanzie antinquinanti.

In cosa è diverso il tram del futuro dai suoi simpatizzanti e discusso antenati?

Meno rumoroso, percorso protetto, molto più rapido. L'insieme di queste novità impone di studiare molto bene i rapporti con il resto della circolazione e con l'utenza pedonale.

A proposito di Pedoni, dove li mandiamo a passeggiare?

La possibilità di attraversare a piedi la città può crescere in misura corrispondente alla creazione di aree pedonali attrezzate, commerciali o di uso civico e culturale. Se non ci sono punti di attrattiva notte e giorno - i percorsi pedonali normalmente non dovrebbero superare tratti di 3-500 metri.

Metropolitane? Ferrovie urbane? Orari sfalsati? Tiriamo ai dadi o c'è una precisa priorità?

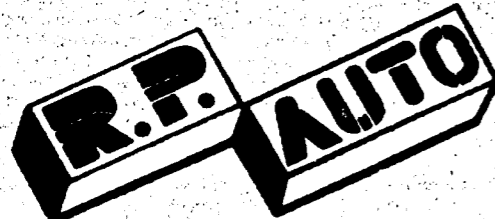
Tutto contribuisce a dipanare la matassa, per me l'importante è che ogni intervento sia studiato insieme alle funzioni della città che si vogliono riqualificare.

E il condimento di questa insalata di interventi?

Magari sembra retorica, ma io penso che bisognerebbe sentire gli utenti, le persone che vivono a Roma. E scatenare una partecipazione. Al momento la gente è solo scontenta, forse si può indirizzare questa scontentezza. Anche la scontentezza può essere creativa.

FIAT PRESENTA LA NUOVA FIAT.

VENITE A PROVARELA IL 6 E 7 NOVEMBRE PRESSO



CONCESSIONARIA



SEDE E VENDITA

00169 Roma - Via di Torre Spaccata, 145
Tel: (06) 265204 - 2677874 - 2677452 - Fax (06) 2389340

ESPOSIZIONE E VENDITA

00169 Roma - Via Casilina, 1062 - Tel. (06) 2389946
00178 Roma - Via Appia Nuova, 815 - Tel. (06) 7842795 - 7805934

