

UN ANNO IN CAMPIDOGLIO 1/TRAFFICO. Ingegneri della mobilità e ambientalisti passano al setaccio le scelte della giunta Rutelli



Traffico sul Lungotevere e, a sinistra, il sindaco Francesco Rutelli

La dura prova del lungo ingorgo «Strade più strette contro marmitta selvaggia»

La collana dell'assessore 11 perle in 11 mesi Ferrovie, metrebuss, park Colosseo e bollino blu...

- Undici perle per undici mesi. L'assessore Tocci ha messo in fila le sue prime realizzazioni. 1. Due linee di ferrovia metropolitana: Montecitorio-Flumicino e Guidonia-Roma. 2. Piano parcheggio per 10.000 posti entro l'anno. 3. Metrebuss, un solo abbonamento per tre aziende di trasporto: Atac, Co.tral, Fs. 4. Tram protetto da Verano a piazza Ungheria, avvio del tram Casaleto-piazza Venezia. 5. Traffico dimezzato a via dei Fori Imperiali, protezione del Colosseo. 6. Bollino blu per 1.800.000 automobilisti. 7. Lotta all'inquinamento acustico con la chiusura notturna della tangenziale. 8. Piano straordinario di vigilanza urbana contro la sosta in doppia fila. 9. Risanamento delle aziende di trasporto. 10. Monitoraggio smog, semafori intelligenti e vigile elettronico con la convenzione Comune-Acea. 11. Sbloccati 500 miliardi per le ferrovie concesse. Roma-Pantano, Roma-Lido e Roma Nord.

Allarme smog Gli esperti consigliano «aree sensibili» e blocchi a tantum

Misure contro lo smog, secondo gli esperti. A. selezionare le aree sensibili e scegliere all'interno quali strade chiudere, quali destinare allo scorrimento veloce, quali lasciare alla sola sosta. B. prendere provvedimenti continuativi anche se limitati: per esempio bloccare la circolazione solo uno o due giorni la settimana, ma tutte le settimane. EMERGENZE. TARGHE ALTERNE. Dovrebbero essere programmate come misura preventiva, in modo da ridurre i danni per l'utenza ottimizzando il risultato. Si calcola che le targhe alterne riducano del 20-30% lo smog. BLOCCO DEL TRAFFICO. Dovrebbe essere deciso solo in caso di grave emergenza, perché produce uno spostamento e una momentanea intensificazione del traffico, con rallentamenti che aumentano i livelli di inquinamento. Meglio un'intera giornata e programmata con anticipo.

Il bollo di metallo giallo e verde provvisorio pencola nell'aria vespertina. All'angolo tra la scalinata di Santa Maria Maggiore e via Gioberti una piccola fila di turisti... «La fermata è temporaneamente soppressa» ammeso che conoscano l'italiano la coppia dall'ana americana... «La fermata è temporaneamente soppressa» ammeso che conoscano l'italiano la coppia dall'ana americana... «La fermata è temporaneamente soppressa» ammeso che conoscano l'italiano la coppia dall'ana americana...

«La fermata è temporaneamente soppressa» Viaggio nell'incredibile trasporto pubblico e nell'insopportabile ingorgo privato. Sul traffico si gioca tanta parte del destino quotidiano dei romani - e del successo della giunta Rutelli. Parte perciò da qui un'inchiesta che toccherà poi la cultura e la monnezza, altri due punti sensibili della vita nella capitale. Chiuderemo infine con un sondaggio informale desideri e malumori di persone «speciali».

NADIA TARANTINI

una sua spiegazione - e potenzialmente una sua lineare soluzione. Anche gli incidenti accadimenti traumatici e momentanei frutto noi pensiamo della fretta della distrazione o della stanchezza hanno una logica inquadrate in una formula matematica. «Roma ha una struttura stradale molto poco regolare - è sempre l'ingegner Filippo a parlare - con strozzature e slarghi che d'improvviso immettono in due tre corsie. È pazzesco ed è un grandissimo pericolo vanno come pazzi e quando poi la strada si restringe...»

La città è anche dominio dei rat runners, i topi comodi e automobilisti che s'infilano nei quartieri e negli agglomerati alle spalle delle grandi vie di comunicazione. In Europa un sistema di riduzione del traffico punta alla riduzione della velocità: stringono le strade facendoci piste ciclabili e zone pedonali. Le deviazioni all'interno dei quartieri devono servire solo il traffico locale: se uno entra esce nello stesso punto - Franco Filippi mostra il librone dalla copertina gialla in cui sono raccolti 5.000 pareri di romani corridori.

Chi va in bus lo fa per estrema necessità. Il 31% dei fedeli passeggeri dall'indagine sono fedeli passeggeri perché da anni è impegnato nel movimento ambientalista.

del traffico si aveva intorno alle undici mezzogiorno nel 1988. L'ingorgo è diffuso lungo tutta la giornata e ondava come i 300.000 che arrivano da fuori Roma per le attività più varie. Nello stesso arco di tempo la cintura penferica del GRA è diventato un anello di commerci con isole di aggregazione urbana irraggiungibili dal mezzo pubblico - a meno di costruire un sistema complesso di metropolitana per poche migliaia di utenti.

Dalla Giunta adesso ci aspettiamo un salto di qualità che faccia il piano urbano del traffico. Stefano Crocetti del WWF ha appena finito di elencare le buone cose messe in cantiere da Walter Tocci. Chiara Vicini architetta appassionata di sistemi urbani aggiunge che al pensiero quadrato degli ingegneri del traffico andrebbe sostituito il cerchio tra i funzionari urbani e le destinazioni di uso e i flussi. Intanto sogna piccole rivoluzioni quotidiane. «Un piccolo segnale che si potrebbe dare subito sarebbe operare sulla segnaletica di quartiere. La segnaletica d'informazione a Roma si gira molto a vuoto - Via Frattina le due ragazze dal bar Saltano su e giù dal marciapiede in sincronia alternata e con movimenti di campana. Qui potrebbe essere il cuore di una delle isole dell'arcipelago di percorsi pedonali da collegare magari con una pista ciclabile - o con il percorso di un autobus elettrico. Corsie preferenziali per i pedoni», sancisce Chiara Vicini. «perché Roma è bella. Praticelli piste ciclabili e treni nel cuore di Via Nomentana. Comunque per il completamento del sindaco e della Giunta voglio anche segnalare forti voglio sapere il destino delle diverse aree della città».

Gli di via Gregoriana la grossa Volvo si ferma in doppia fila. Franco il quattrone si sporge e parlare con il negoziante mentre poi poi il fumo si sale senza vera gioia. Nel 1964 la punta massima

L'assessore Tocci ai romani «Siate complici per una volta delle mie buone azioni»

Assessore Tocci, che diciamo ai romani esasperati da traffico e smog? Di avere pazienza? «No, di essere complici con le cose nuove che sta facendo il Comune». E l'anno prossimo, glasnost per segnali e pensiline. «I grandi numeri, li sposteremo nei 4 anni».

Assessore Tocci, sappiamo che state lavorando come matti, però ogni glomo soffriamo di traffico e di smog, come sempre. Che vogliamo dire ai romani: di avere pazienza?

Noi noi abbiamo fatto undici cose importanti in undici mesi e nessuna amministrazione precedente aveva fatto così tanto. Ma queste cose non sono sufficienti, perché non abbiamo spostato i grandi numeri del traffico. Io dico questo: noi siamo una giunta che ha un mandato di quattro anni e riusciremo a spostare i grandi numeri nell'arco di questi quattro anni.

Si possono fare, mentre aspettiamo i grandi numeri, più interventi pilota, su una strada, su un quartiere, su un progetto particolare?

Il Colosseo è uno di questi e anche la tranvia protetta se vogliamo dire un'altra e c'è la norganizzazione della viabilità a piazza Vittorio con il nuovo percorso del tram stiamo procedendo già adesso affrontando piccoli nodi in attesa del piano della mobilità.

Ecco, quando ci sarà il piano urbano del traffico? Doveva essere pronto in tutte le città alla fine del 1993, certo per voi non era possibile, ma si può dire ora quando ci sarà? Si può indicare una data?

Noi abbiamo deciso di procedere per fasi per il piano della mobilità. E abbiamo presentato già a giugno scorso la prima fase che abbiamo chiamato carta delle certezze. Il piano non ha una scadenza perché è un work in progress. L'anno prossimo faremo piani mirati per zone: la fascia blu la tariffazione della sosta nelle zone limitrofe e via via investimenti per tutte le zone di Roma.

Coordinamento tra le aziende pubbliche di trasporto. Alcuni esperti pensano che dovrebbe essere fatto dal Comune in prima persona, lasciando alle aziende solo la gestione. Voi come pensate di fare?

È stata una delle cose più importanti che abbiamo già fatto perché abbiamo messo a capo delle due aziende Atac e Co.tral la stessa persona. È lo stesso direttore. Quando dico abbonamento integrato vuol dire poi che abbiamo unificato le aziende anche rispetto all'utente. Poi c'è un'unificazione che è strategica e deriva dalle azioni che andiamo facendo. Roma aveva solo autobus e due pezzi di metropolitana noi stiamo facendo investimenti forti su due tipologie di trasporto che a Roma mancavano: il treno e il tram.

Coordinamento con il territorio: avete creato una struttura, per coordinare l'assessorato al traffico con quello al territorio?

Aver puntato sulle ferrovie e non soltanto una leva per affrontare il problema dei trasporti ma c'è una risposta di tipo urbanistico.

Qual è il modello di città che ne uscirà fuori, se riusciremo a vederlo?

(Spero proprio di sì.) Quanto al modello bisogna fare un passo indietro. Roma ha un problema di traffico che è essenzialmente un problema urbanistico. Nel centro abbiamo un caos da eccesso di pieno e in periferia una frammentazione di piccoli quartieri difficilmente servibile per eccesso di vuoto. Questo ha aumentato moltissimo la dipendenza dall'automobile. Solo con le ferrovie posso dare un armatura a questa frammentazione che è molto in là molto lontana dal centro. L'eccesso di pieno dal centro lo prendo con il tram dunque le due scelte di trasporto ci aiutano a toccare i due punti del problema di Roma.

E, dunque, dal punto di vista urbanistico cosa cambia?

Se mentre facciamo queste cose continua il processo di accentramento e vuoto si riprodurrà lo stesso meccanismo. Dobbiamo fare l'opposto di quello che sta succedendo spontaneamente e che in parte per inerzia continuerà per effetto delle vecchie scelte. Il treno ad esempio dovrà servire anche il terziario che si potrà spostare più lontano.

Piccole cose che si vedono subito, per esempio la segnaletica: cosa volete fare, avete un programma a breve?

Abbiamo un programma per l'anno prossimo. Faremo un azzeramento della segnaletica a Roma la segnaletica e cumulativa, si sono sempre aumentati i segnali senza togliere quelli precedenti. Noi prenderemo delle zone e metteremo pochi segnali ma chiari. Vorrei che si arrivasse a pochi segnali - ma credibili. Prendi il divieto di sosta oggi è dappertutto e nessuno lo rispetta. Sono per toglierlo in certi punti. E per dire dove c'è però non va considerato un optional.

Rimetterete a posto anche la segnaletica del bus? Oggi è impossibile seguire un percorso, fidarsi di uno scambio, conoscere un orario...

Si. Ci sarà un grosso intervento sulle fermate degli autobus. Faremo pensiline nuove che saranno anche un luogo d'informazione e in alcuni tratti metteremo anche la tabella elettronica che annuncia l'arrivo dell'autobus.

L'ultima domanda riguarda lo smog: il bollino blu è molto importante, ma basterà contro l'emergenza?

Tutte le misure che noi prendiamo partono da questa motivazione: i cordoli del tram per esempio. Nel passato c'era la corsia preferenziale che era come coriandoli perché dove la strada si stringeva cessava. Noi vogliamo passare a lunghe stelle filanti che attraverseranno tutta la città. Tutti questi percorsi protetti li faremo dovunque non c'è metropolitana o trasporto su ferro. Sarà molto impegnativa come riduzione del traffico. Più dei blocchi totali.

A chi chiede aiuto l'assessore al traffico? E cosa chiede?

Ai cittadini. Vorrei passare dalle norme erogate unilateralmente dall'autorità alle regole condivise. E chiedo complicata. La complicità è di solito un parola negativa. Io invece chiedo una complicità dei cittadini con le azioni nuove che stiamo facendo.

Amendola: ora anche il governo ci avvelena

I nuovi veleni scivolano furtivi nell'aria, lasciano esili tracce rilevabili solo con sofisticatissimi strumenti. Come il pa sigla innocente per gli idrocarburi policiclici aromatici o il benzene da sempre presente nel carburante - ma di cui solo da poco tempo si conoscono i micidiali effetti sulla salute.

Il benzinaio sorride alza le spalle. Stotte quasi «Costa di meno e non inquina ma perché non compra la benzina verde?». Perché non ho la marmitta adatta. «Mah! Guardi che è lo stesso» insiste senza eccessiva convinzione. «Contenta lei» sembra dire con la smorfia della bocca che si stringe in avanti. Eppure dovrebbe partire proprio da questa pompa vecchietta e gestita con approssimazione la rivoluzione dello smog. Una perdita continua di veleni invisibili s'innalza dentro quella nebbiolina che specialmente in alcune giornate è ben percepibile ad occhio nudo.

«La cosa peggiore dei nuovi inquinanti è che non è possibile individuare una soglia di pericolo. Se una persona è predisposta possono indurre cancro o leucemia anche a bassissime quantità». Mimmo Gaudioso lavora all'Enel, della Casaccia periferia di Anguillara. Non è un esperto neutrale

perché da anni è impegnato nel movimento ambientalista. «Il benzene senza marmitta catalitica non si blocca» la sua opinione è senza sfumature. «L'investimento sul parco macchine spetta al governo».

Al Comune spetta però di rinnovare le sentinelle dello smog. Le centraline, prima di tutto di tipo miste in siti limitati, non sappiamo quanto rappresentativi. E poi non misurano gli inquinanti oggi più pericolosi. Aldilà della nostra testa i veleni s'incontrano su piccioni, si mischiano e danno vita a nuove combinazioni. A ciò si deve lo strepitoso aumento delle percentuali di ozono nell'aria. O la crescita delle ondivaghe diossime che in certe giornate a Roma raggiungono concentrazioni da Sesto. Nomi impronunciabili - come poliorototabenzene - per una vecchia malattia la monocultura dell'automobile.

«C'è un pool di esperti che sa dove mettere le mani su quali sono le norme da togliere di mezzo» e ad ogni reiterazione di decreto si va a colpo sicuro. «pretura civile» quarto piano ufficio di Gi. infranco Amendola. L'ultimo decreto che si occupa di smog sta sul suo tavolo. «E piuttosto scarno» sarebbe il caso di fare una legge», commenta Amendola. «Lo

sto studiando e approfondendo» aggiunge «in relazione ai limiti fissati nel 1983 per l'inquinamento atmosferico». Ruffolo Ripa di Meana Spini i ministri socialisti dell'Ambiente hanno lasciato sullo smog una traccia più visibile del benzene. Tuttavia il quadro giuridico è assai confuso. E ora un governo che gioca a mettere in difficoltà gli amministratori.

«Ogni volta che il decreto viene reiterato», spiega Amendola «vengono aggiunti degli articoli. E complicato da capire per un giurista come io sono figuriamoci per un amministratore. Come fa un vigile un ufficiale ad agire? non sa dove mettere le mani». Si tornerà ai blitz dei pretori sarà di nuovo il codice penale a dire cosa deve fare un sindaco. Una Usi, una Regione? «Se continua così dovremo tornare al codice penale. Il che non è un bene perché le norme penali generali non sono studiate per questi fenomeni ma su concetti generali, come la salute pubblica».

Intanto chi vuol fare il suo dovere dice Amendola «con una normativa che cambia ogni due mesi di difficilissima comprensione è bloccato». La conseguenza dei «rappresentanti» del governo è che lo smog nel frattempo avvelena sempre più.