FASCIA BLU. Parla il «padre» dei piani antitraffico. «Meglio i vigili dei semafori intelligenti, subito i parcheggi»

Traffico nel centro storico e sotto l'ing. Lucio Quaglia, progettista delle «fasce» Nuova Cronaca/Master Photo

«Sosta a tariffa differenziata»

L'ingegner Quaglia: «E la metro a piazza Navona»

Tanti anni di onorata professione spesi a curare i mali di una Roma sempre soffocata dal traffico. Per Lucio Quaglia, ingegnere ed esperto di problemi di viabilità, quello con la capitale è diventato un rapporto schizofrenico, fatto di progetti e di mancate realizzazioni. Non per colpa sua. Ora entra in gioco con la sua ultima creatura: la nuova fascia blu. Una valanga di idee, valide se applicate in toto. Ma lui è scettico, frutto di un passato presente.

PAOLO CAPRIO

■ Dietro la scrivania, l'ing. Lucio Quaglia racconta di Roma e dei suoi innumerevoli studi, come parlasse di una cosa esclusivamente sua. Molte volte il suo impegno e il suo lavoro ha trovato riscontro in interlocutori interessati. Ma poi, sul piano pratico, sono rimasti lettera morta.

Perchè?

Perchè è il mio lavoro, perchè spero in un futuro migliore di questa città, perchè in fin dei conti a qualcosa sono serviti.

A cosa, per esempio.

Ad evitare il peggio. Saremmo andati a finire come a Napoli, dove si va avanti ancora a targhe alterne, con la chiusura del centro in maniera indiscriminata e una repressione sulla mobilità sempre maggiore.

La lunga storia professionale dell'ingegner Quaglia è legata ad alcune innovazioni sulla regolamentazione del traffico nelle aree urbane.

Progetti antichi. Il primo, l'onda verde era del '63. L'anno precedente mi laureai in ingegneria dei trasporti proprio discutendo una tesi sperimentale sull'argomento. La seconda, la viabilita principale con divieto di sosta su strada risale agli anni '80-81. Peccato che quest'ultima, approvata amministrativamente non ebbe il naturale sbocco dal punto di vista tecnico.

Cause di natura politica o che altro?

Assenza di strutture. Individuammo, infatti, nei 5000 km di strade che si trovavano entro il raccordo anulare, 712 km da destinare alla viabilità principale, di cui tolta una parte di proprietà dell'Anas, restavano 412 del Comune. Ma l'assenza di tecnici è stata deleteria, dei 40 ingegneri vincitori di un concorso, soltanto quattro-cinque furono destinati alla XIV ripartizione, quella sulla quale gravitava il fulcro del mio progetto, che comprendeva anche 20 circoscrizioni di supporto. Il mio studio prevedeva un ufficio centrale operativo che non fu mai fatto. Grosso modo s'avvicina al progetto che ora Tocci vuole mettere in piedi per i vigili urbani.

Sono i ricorsi storici del traffico. Certo, molte cose di allora, sembrano ancora attuali.

Sotto alcuni aspetti, non v'è dubbio che ci siano punti di contatto. Oggi, come dieci e più anni fa, per esempio, cercavamo aree dove allestire parcheggi. Allora ce n'erano tante, non furono sfruttate. Ora ci sono ancora, anche se gli spazi, come è facile immaginare, sono più ristretti. La ristrutturazione dei nodi principali della viabilità cittadina, perchè no, andrebbe bene anche ora. Si fondava su quattro punti: 1) itinerari bus da periferia a periferia, evitando i capolinea in centro; 2) sgombero della sosta sulle strade; 3) recupero posti alternativi; 4) fluidificazione delle intersezioni principali.

La sua opera tesa a salvare la capitale non s'è fermata qui.

Ho sollecitato lo sfruttamento delle tangenziali. Ne suggerii sei ad est, due ad ovest. Ne è stata realizzata in maniera completa una soltanto. Poco, vero? E ancora il discorso metropolitana. L'Intermetro mi commissionò uno studio, che non è mai stato preso in considerazione, perchè sovvenzionato da una società privata. Pensavano che fosse uno studio interessato. Prevedeva 100 km di via ferrata sotterranea, di cui 30 km prioritari. Non voglio peccare di presunzione, ma ora questo è diventato il punto di riferimento nel piano di sviluppo metropolitano.

Metropolitana, pomo della discordia. La famosa linea C è al centro di una disputa. Ci sono due correnti di pensiero: chi la vuole classica, chi la vuole «leggera» con percorso circolare. Lei come la pensa?

Io sono per quella classica, cosiddetta «pesante». La «leggera» può essere il fiore all'occhiello in un contesto di trasporto pubblico già ampiamente sviluppato. A Roma, la nuova linea C, quando sarà tutta collegata arriverà a trasportare 60mila passeggeri in un'ora in entrambe i sensi. La situazione migliorerebbe di molto, anche non si risolverebbero in toto i problemi. Se invece si puntasse sull'altra ipotesi, si farebbe un buco nell'acqua. Anche a livello di costi. Si dovrebbe perforare la città per le uscite come una gruviera. A proposito della metro, voglio sottolineare che piazza Navona è l'unica ad essere rimasta esclusa. Il mio consiglio è reintegrarla facendo passare la C per Corso Vittorio da piazza Venezia con fermata a Largo Argentina e Chiesa nuova. Servono le linee metro con accesso alle aree pedonali.

Ma Roma secondo lei è una malata curabile?

Lo deve diventare per forza. A costo di arrivare al punto estremo del numero chiuso per le auto. Penso che ci si arriverà. Gli interventi dei «medici» al capezzale della malata ci sono stati, ma non sono stati ascoltati. Quando nel '65 fu attuata la zona disco, altrove già si parlava di parchimetri.

Tariffazione dei parcheggi è un caposaldo dei suoi progetti.

Era determinante venti anni fa, è decisivo ora. La nuova fascia blu non potrà partire se non verrà attuata una precisa politica della tariffazione della sosta dentro e fuori il centro storico, con prezzi che vanno dalle 4mila lire nei pressi del centro, fino alle mille lire l'ora in zone più lontane. Questa è un punto fondamentale di tutto il progetto, perchè assurdo che un auto occupi il suolo per un numero imprecisato di ore, bloccando quella rotazione che deve diventare un principio nella gestione del traffico cittadino. Devono partire di pari passo, altrimenti diventerebbe un progetto monco che solleverebbe rimostranze a non finire, oltretutto trasformerebbe tutto l'anello intorno alla fascia blu in un caotico parcheggio selvaggio. E nel futuro vedo meno permessi e più tariffazione per la sosta. Unico problema, sono le lungaggini burocratiche di questo servizio affidato all'Atac.

È l'unica preoccupazione in questo suo studio, che questa volta dovrebbe diventare operativo.

È importante, direi determinante. Lo stesso discorso vale anche in periferia, dove il problema parcheggi è identico, specie dove ci sono centri commerciali. Anchi qui va applicata la tariffazione per fonteggiare il caos. Invece c'è una cosa che mi dispiace: la cancellazione del permesso a 1 milione ottocentomila lire.

Forse gli amministratori capitolini si sono spaventati di fronte acerte reazioni, dei commercianti sopratutto, una lobby che sembrano temere.

Non è mio compito giudicare il loro operato. Dal mio punto di vista, ho inserito nello studio una tariffa così alta, ma poi non è altro che l'abbonamento annuale ad un comunissimo garage, perchè era rivolta a quelle categorie di persone che entrano e si spostano in centro perchè ne traggono un utile. È socialmente giusto che paghino il previlegio che altri non hanno. Con il parcheggio unico a 600mila lire, chi ha il posto macchina fisso, che casomai ha salatamente pagato, non è premiato. Il Comune ora incasserà 9 miliardi, nell'altro modo 90, che avrebbe potuto reinvestire nei servizi.

Tocci, a questo proposito ha presentato un piano.

L'ho letto, non sono d'accordo con la gestione degli incroci affidata ai semafori intelligenti. Ci vogliono i vigili agli incroci e se servono per altri servizi vengano usate le pattuglie motorizzate.

Perchè tutti i piani vanno in gloria?

Perchè gli amministratori, nella loro breve vita politica, vogliono dare segni immediati, che non saranno mai risolutivi.

Una vita sempre in mezzo al traffico

Lucio Quaglia è nato a Roma il 13 dicembre del 37. Laureato in ingegneria dei trasporti si è sempre occupato di problemi di traffico urbano. All'università La Sapienza ha dapprima collaborato all'istituto trasporti e poi dal 79 all'84 come docente materia progetti e corso specializzazione ingegneria del traffico. Ha ricoperto cariche importanti all'Aci e all'associazione ingegneri. Libero professionista, ora è presidente dell'associazione per l'ingegneria traffico e trasporti

Torna il telefono antiusura del Campidoglio

Il telefono anti-usura del Comune, sospeso alla fine di maggio, entrerà in funzione nella seconda metà di ottobre. Lo ha annunciato l'assessorato alle Attività Produttive del Campidoglio secondo cui il servizio, dopo un notevole successo nei primi tempi, è stato disattivato per un «notevole calo delle chiamate» da parte delle vittime. Per l'amministrazione comunale, la notevole diminuzione delle chiamate è dovuta «alla scarsa attenzione degli organi di informazione, al silenzio della società mentre le vittime dei cosiddetti «cravattari», psicologicamente fragili, hanno bisogno di sentire la gente vicina al loro problema».

«A Tor Vergata poca trasparenza» Denuncia Cgil

«All'università di Tor Vergata ci sono troppe cose che non quadrano su almeno tre grandi questioni: edilizia - universitaria, - situazione amministrativa e diritto alla studio». Lo ha dichiarato il segretario della Cgil di Roma e del Lazio, Ubaldo Radicioni, in una nota in cui ha precisato che sono previste opere che riguardano il complesso polifunzionale, le facoltà di economia e commercio, di medicina, con il policlinico, in costruzione, e ingegneria, per un totale di 500 miliardi di lire. Su questi lavori, secondo Radicioni, appare insufficiente il controllo sui conti economici e sui contratti delle ditte appaltatrici.

A Corviale una giornata antistupro

Fermate a richiesta per i mezzi Atac dopo le 22 e più illuminazione nelle zone periferiche ed appartate della città. Queste alcune misure di sicurezza nei confronti delle donne annunciate oggi nel corso dell'incontro itinerante a Corviale tra i cittadini ed alcuni esponenti dell' amministrazione comunale, tra i quali il presidente della commissione servizi sociali Maurizio Bartolucci, la presidente della commissione delle elette, Daniela Monteforte, e l' assessore alle politiche giovanili, Fiorella Famelli, che ha avuto come oggetto la violenza sessuale. «La convenzione con l' Atac è in dirittura d'arrivo -dice Bartolucci- e permetterà a cittadini e soprattutto alle donne nelle ore serali di prendere l' autobus facendo un cenno al conducente senza dovere necessariamente raggiungere la fermata».

Badaloni-Michelini Nulle «romane» primo round pari

È cominciato ieri presso la Prefettura di Roma il controllo delle 104 mila schede nulle contestate da Alberto Michelini. Un voto di scarto tra il candidato battuto del Polo e Piero Badaloni si sarebbe registrato a fine giornata secondo il collegio di difesa del presidente della giunta regionale: 12 schede contestate per Michelini, 11 per Badaloni. Nell' esame delle otto sezioni scrutinate sono state trovate 36 schede bianche e 95 confermate nulle.

L'annuncio del sindaco Rutelli al convegno del Vicariato sulle chiese del Duemila. In arrivo 5 nuove diocesi

«Tante isole pedonali attorno alle Basiliche»

Una corsia preferenziale per realizzare cinquanta nuove chiese. È l'impegno preso dal sindaco Francesco Rutelli e da Piero Badaloni, il presidente della Regione Lazio. Entrambi hanno partecipato al convegno del Vicariato sulle chiese del Duemila. E il sindaco ha annunciato: «Faremo delle isole pedonali attorno alle basiliche. Non solo. Da San Giovanni in Laterano a Santa Maria Maggiore un'unica area attrezzata».

NOSTRO SERVIZIO

■ Isole pedonali attorno alle basiliche e nuovo arredo urbano «per accogliere nel modo più decoroso e giusto i milioni di pellegrini e i visitatori che verranno a Roma per il Giubileo». Il sindaco Francesco Rutelli ha scelto il convegno organizzato dal vicariato sulle Chiese del Duemila per annunciare la «ristrutturazione» delle aree di San Pietro, San Paolo fuori le Mura, San Giovanni in Laterano, Santa Maria Maggiore e Santa Croce in Gerusalemme. «Nei primi mesi del '96 - ha detto Rutelli - saranno pronti i progetti e sarà curato in particolare lo spazio che collega San Giovanni in Laterano a Santa Croce in Gerusalemme e a Santa Maria Maggiore. Sarà un'unica area attrezzata».

A tre anni dall'avvio dell'iniziativa «Cinquanta chiese per Roma Duemila» qualcosa comincia a concretizzarsi: sono 5 le chiese in avanzata fase ultimativa e 7 nuove costruzioni stanno per iniziare. «Un segno evidente e concreto della possibiltità di dare corpo all'intero progetto», ha precisato Ruini che al convegno del vicariato ha confermato l'intenzione di dedicare una delle nuove chiese al Giubileo indetto da Giovanni Paolo II «affinchè rimanga come segno del pellegrinaggio per l'anno santo del duemila, quando le chiese di tutto il mondo si recheranno a Roma, in risposta quasi ai tanti pellegrinaggi apostolici del Papa in ogni parte della terra». Per individuare il progetto di questa chiesa che sorgerà comunque in un quartiere nuovo della capitale e avrà funzione di servizio parrocchiale, è stato indetto un concorso internazionale al quale hanno già risposto 6 architetti «di chiara fama».

«Il vero problema che abbiamo di fronte - ha affermato il sindaco - è porre fine alla vergogna delle comunità costrette a pregare nei garage e nelle case private di una periferia che l'assenza di chiese rende ancora più anonima». Nei prossimi giorni la giunta porterà al consiglio comunale i progetti di 9 nuove parrocchie e sarà nominato un referente politico-amministrativo per snellire l'iter delle successive concessioni. Anche Piero Badaloni, presidente della Regione Lazio, lavorerà per creare una «corsia preferenziale per le chiese». Il cardinale Camillo Ruini, aprendo i lavori del convegno, aveva ricordato che «un centro parrocchiale non è solo per i fedeli e i praticanti ma è luogo di aggregazione offerto a tutti, un centro naturale di cultura e di vita sociale. In borgate costruite all'insegna del più profondo anonimato, con tante evidenti difficoltà sociali e dove ben poco riesce ad essere elemento identificativo di appartenenza, la chiesa può diventare il segno tangibile nel quale riconoscersi; un luogo sentito come proprio anche da qquelli che non lo dovessero frequentare».

Al convegno del vicariato Rutelli ha anche ironizzato sulle «rivelazioni» dell'esponente di Forza Italia Mario Caccavale sull'interesse della mafia nella costruzione delle 50 nuove chiese che servono alla capitale entro il duemila. «Caccavale... ogni scherzo vale», ha scherzato il sindaco associandosi alla ennesima smentita del segretario generale della diocesi, monsignor Luigi Moretti, che aveva appena bollato come «prive di senso» le affermazioni del deputato azzurro. Intanto è polemica sulla dichiarazione di Caccavale. «La collusione fra amministratori locali e malavita organizzata è già stata provata - ha spiegato il magistrato Gianfranco Amendola -. Chiunque ipotizza il riciclaggio del denaro sporco nei grandi appalti non dice nulla di nuovo». L'assessore Mimmo Cecchini (urbanistica): «Sono baggianate. Quando ci sono elementi di poca trasparenza siamo noi i primi a renderli noti». Nicola Scalzini, sottosegretario alla Presidenza del Consiglio: «Una sparata alta. Le tentazioni lobbistiche ci sono sempre state nel mondo degli appalti. Siamo usciti da Tangentopoli e siamo lontano un miglio da tutto questo». E Luigi Zanda, presidente dell'agenzia romana per il Giubileo, ha concluso: «Se qualcuno dovesse provare ad infangare la preparazione del Giubileo avrà pane per i suoi denti. Non ho mai sentito nulla di tutto ciò».

Gli ambientalisti: a piedi entro le Mura e la nascita del parco dei Fori

Francesco Rutelli

Il Giubileo del 2000 porterebbe la pedonalizzazione del centro storico e la realizzazione del parco dei Fori Imperiali: due obiettivi sui quali Legambiente ha chiamato a confrontarsi ieri personaggi politici e non nell'ambito del convegno «Le occasioni di Roma: il Giubileo del 2000». Nicola Scalzini, il sottosegretario alla presidenza del Consiglio dei Ministri, si è dichiarato favorevole alla pedonalizzazione del Centro entro le Mura Aureliane. «Roma - ha sottolineato Ermete Realacci, presidente di Legambiente - non ha bisogno di inseguire dei grandi avvenimenti per fare notizia. Non ha bisogno delle Olimpiadi per far sapere della propria esistenza al mondo. I grandi avvenimenti, invece, devono rappresentare per questa città un momento di individuazione, un target di qualità. Ma programmare una serie di servizi legati alle presenze, alla mobilità e allo smaltimento dei rifiuti». Se da un lato Legambiente ha ottenuto il sostegno del sottosegretario Scalzini dall'altro ne ha toccato la suscettibilità criticando il progetto governativo per la linea C della metropolitana, inserendosi così nella «guerra dei tracciati» apertasi fra il Comune e il Governo. E Scalzini ha replicato: «Credevo di aver fatto al Comune un regalo proponendo un progetto che poteva costare la metà ed essere realizzato in tempi brevissimi. Invece si sono offesi. Decida il Comune come meglio crede».