

TRAFFICO, INQUINAMENTO E IL VIGILE URBANO, II°

DI Lidiano Balocchi

Nella parte precedente ho detto che sono troppe le auto rispetto allo spazio disponibile. Però, se mi si chiedesse la soluzione ?...

In verità non è semplice come scriverlo. Anche perché chi è preposto ai problemi delle città che ci starebbe a fare? Io la butto là così per dire quel che ho pensato durante i molti anni vissuti nel traffico della Capitale, notoriamente caotico.

Dunque sull'inquinamento del nostro mondo si può incidere ponendo sotto controllo gli scarichi industriali costituiti da fumi, acque e residui e gli scarichi delle città costituiti dai vapori dei riscaldamenti, dai rifiuti, dal traffico. Prendo in considerazione quest'ultimo in continuo sviluppo, ma con risvolti negativi.

Il traffico è causa di inquinamento per il consumo di carburante, di gomme, di materiale ferroso, di plastica, di vernici, di catrame, di batterie. Tutti questi residuati sparsi nell'aria e nell'ambiente crescono se il traffico aumenta, poi aumentano ingorghi e incidenti. Lo stesso allargamento delle strade, portando benefici alla sua scorrevolezza, non porta risparmi rilevanti ai consumi, né li porta la facilitazione del mezzo pubblico osteggiando quello privato, perché i consumi in definitiva non calano, ma aumentano gli stress e i costi delle merci; non porta benefici l'elettrificazione tradizionale, perché alla fine vivremo in un mare di batterie da riciclare e di vapori da combustione che si diramano dalle centrali elettriche. Infine tutto questo tende a moltiplicarsi nel mondo con l'avanzata dello sviluppo economico. Certo si potrà produrre energia pulita, magari dal sole, ma questo non impedirebbe l'inquinamento dovuto allo struscio in sé: gomme, asfalto e altri materiali.

Da qui la necessità che le autorità a livello nazionale e mondiale ne prendano coscienza e decisioni anche impopolari.

Bisogna intervenire.

Il traffico è costituito dalle strade, dal volume dei veicoli in circolazione, dalle soste di veicoli.

Le autorità devono essere convinte che è necessario incidere sull'urbanizzazione dei centri abitati. Migliorare le strade in tutti i punti di strozzatura: incroci, strettoie, lavori. Dare orari non differibili a certi lavori indispensabili: raccolta dei rifiuti, trasporto merci. Costruire le gallerie di servizi, perché non vi sia più necessità di dover aprire cavi ad ogni rottura di tubo o di filo e ad ogni richiesta di allaccio. Inoltre devono essere rimosse dalla carreggiata tutte le forme di sosta rimessa per i veicoli: ognuno deve avere il suo posto pubblico o privato, all'aperto o in garage. Sulle carreggiate rimarranno pochi posti di sosta a pagamento per il tempo necessario a sbrigare una faccenda, sia pure di svago.

Fin qui sulle strade e sui veicoli fermi. Ma per ridurre l'inquinamento e portarlo ad un livello sostenibile è necessario incidere in via definitiva sui veicoli in circolazione e portare tutti i consumi alla metà di quelli attuali.

Contingentare la circolazione veicolare nelle città

Intanto si deve dire che finora dal legislatore non è stato affrontato minimamente il problema di evitare intralci alla circolazione nelle città e nei quartieri che di giorno in giorno sorgono nuovi: le gallerie per i servizi. Ma soprattutto non si è legiferato per imporre nei luoghi urbanizzati spazi di rimessa per i veicoli degli abitanti, o spazi di sosta per i veicoli occasionali: dei lavoratori, di persone in giro per affari. Si è legiferato solo in senso repressivo, riconoscendo la validità di controlli mediante apparecchi elettronici o con personale assunto senza qualifiche di polizia giudiziaria: gli ausiliari del traffico.

Ma – dicevo - la necessità di riportare entro modi accettabili una convivenza civile compromessa, suggerisce di imporre misure più drastiche nei centri abitati da oltre 10.000 persone. Qui dobbiamo ridurre di due terzi le autovetture in movimento contemporaneamente per conseguire l'obiettivo di un traffico totale pari alla metà dell'attuale per sempre. Se, per ipotesi, oggi nelle nostre città durante la giornata si muovono 16 milioni di autovetture, dobbiamo far sì che domani siano solo 8

milioni e non di più, perché il nostro sistema (strade, parcheggi, presenze pedonali) non ne sopporta di più. Tornerà la “fluidità” del traffico nei centri abitati e, quindi, un risparmio di consumi, di tempo, di ansie, di salute e di legalità: vi saranno minori costi per tutti.

Nei giorni feriali tra le ore sei e le venti ogni autovettura potrà circolare in città due giorni alla settimana (lunedì – giovedì; martedì – venerdì; mercoledì – sabato) e avrà libera circolazione nei giorni festivi.

Come

Per affrontare il problema vi dovrà essere un periodo sperimentale in cui i sindaci rilasceranno ai loro concittadini una piastra da collegare alle targhe delle autovetture di colore verde, giallo, blu e bianco. In futuro le targhe così colorate verranno rilasciate dalla Motorizzazione Civile. Ogni colore distinguerà la coppia di giornate in cui quell'autovettura può circolare in città. Le giornate (il colore) saranno scelte dal proprietario, ma alla fine dovranno risultare proporzionate: pari per ogni colore. Faranno eccezione autovetture destinate a determinate categorie di servizi che avranno la targa di colore bianco: veicoli da trasporto di cose, autovetture di servizio, autovetture adattate alla guida di invalidi.

Eccezioni

Chi avrà necessità di usare la propria autovettura in una giornata diversa da quella autorizzata per un grave motivo, giustificato in un regolamento, potrà chiedere al più vicino posto di Polizia Municipale una piastra rossa da allegare alle targhe. La piastra verrà restituita entro la giornata.

Lo spostamento è giustificato con la registrazione della telefonata dalla centrale (*c.d. call – center*).

Riflessioni

La proposta della limitazione alla circolazione delle autovetture è forse incomprensibile per molti, ma visto quanto ci riserva lo sviluppo della civiltà, dovremo adattarci a questa soluzione o ad una simile. E' altrettanto certo che prima dovremo preparare i centri abitati ad eliminare il più possibile i veicoli fermi dalle carreggiate e ad accogliere le autovetture provenienti da fuori in sufficienti parcheggi dislocati ad ogni entrata in città. Poi dovremo approntare mezzi di pubblico trasporto vicino ai parcheggi periferici per gli spostamenti in città di coloro che giungono da fuori con la propria auto od a rilasciare loro delle piastre rosse che autorizzano la circolazione in via eccezionale.

Questo problema verrà ridimensionato quando la “coloratura” delle targhe avrà uniformità nazionale, benché non mi sfuggano le difficoltà dell'impatto con la realtà: il legiferare e il ripensare le città per predisporle ad un nuovo assetto. Se si partisse subito, avremmo lavori di riurbanizzazione per almeno venti anni.

Solo queste misure, però, porteranno ad una riduzione media effettiva del traffico fino a metà di quello attuale e – a parità di percorso - minori consumi. Il progetto alla fine avrà un costo vicino a zero, perché, se le amministrazioni investiranno nel costruire sistematicamente spazi rimessa ad un livello inferiore o superiore al piano stradale, in pochi anni rientreranno delle spese. Non solo, ma oltre i benefici alla salute pubblica, il provvedimento porterà con sé la semplificazione di segnali; il risparmio di risorse umane e tecnologiche di gran costo – varchi e semafori elettronici -; tutti i cittadini avranno gli stessi diritti e doveri. Sapremo che in città non potremo andare a lavoro con l'auto privata; però sapremo quando potremo circolare per le spese e gli altri bisogni in ogni parte della città; e sapremo che, quando gli uffici e i negozi sono chiusi, potremo sempre usare la nostra autovettura.