

UN TRAM PER PIAZZA VENEZIA

di Alboino Di Calchi

Ormai è fatta. L'Amministrazione Comunale di Roma mantiene le promesse: la linea tranviaria Casaleto - Largo Argentina è in corso d'opera. Una decisione rapida in funzione di risparmiare la città da inquinamento, ma che forse meritava un attimo di meditazione in più.

Ripristinare quanto trenta anni fa era stato ritenuto nocivo e controproducente anche per i soli lungotevere, sarà cosa buona per il centro storico ?

A me che ho vissuto allora, come oggi, la giornata lavorativa in mezzo alla strada il fatto di ripristinare il passato pone alcuni interrogativi, che certamente i nostri tecnici avranno già soppesato.

Dunque il tutto è in funzione di risparmiare degrado e inquinamento a chi vive nella Capitale.

I combustibili per i mezzi pubblici di trasporto inquinano, l'elettricità no.

Ma perché l'elettricità di Roma con che si produce? L'aria di Montalto di Castro o di Civitavecchia (vedi TGR del 8.10.1996) non è preziosa come quella del nostro cielo? Non si potevano adoperare mezzi a combustibile diverso dal gasolio e dall'elettricità? Scavare per stendere i binari, piantare pali, alzare barriere, installare linee elettriche aeree per il centro storico non sono cose che degradano?

Le vibrazioni alle fondamenta in strade di grandezza limitata non porteranno degrado strutturale ai palazzi monumentali, ai monumenti?

Quando un mezzo di trasporto lungo venti metri ritarderà l'attraversamento di Ponte Garibaldi o si fermerà a quell'incrocio o nelle vicinanze non ritarderà o bloccherà più che un autobus le correnti di scorrimento dei lungotevere, aumentando indirettamente l'inquinamento?

Sappiamo che andremo verso un incremento dei mezzi a due ruote diretti al centro; l'inevitabile dissesto aggiunto dai binari sulla carreggiata da Viale Trastevere e Piazza Venezia e ritorno, quanti incidenti in più provocherà? Non è inquinamento diretto sulla vita dell'uomo questo?

Questi immancabili incidenti stradali o disagi aggiuntivi, finché non rilevati porteranno al fermo dei tram sulla linea obbligata con conseguente ritardo nel servizio e aggravati alla circolazione degli altri veicoli: tale cosa non sarà inquinamento e degrado?

Ma forse qualcuno ci ha pensato: chiudiamo a tutti i mezzi l'accesso al centro storico da Via Arenula, eviteremo i rischi paventati. Eh sì, perché chi viene da Trastevere, se per arrivare al centro dovrà allungare il tragitto non accrescerà l'inquinamento risparmiato dal tram?

Insomma, io non sono contrario al tram e al treno dove le strade lo permettono, ma certamente non sono mezzi adatti per attraversare il centro storico di Roma in superficie.

Inoltre ragioniamo. Il problema è l'inquinamento. L'inquinamento è causato dal traffico. Il traffico è composto da mezzi pubblici e privati in circolazione contemporaneamente, Soluzione suggerita: eliminiamo il traffico privato; sulle strade rimarranno solo mezzi pubblici ed il problema sarà risolto. In fondo è semplice.

Il problema invece è che prima ancora del traffico esistono le strade. In altre parole: se noi rendessimo le strade sufficienti a ricevere sempre la circolazione in atto, scorrerebbe di più tutto il traffico. In particolare i mezzi pubblici sarebbero affidabili e di conseguenza sarebbe naturale disincentivo all'uso del mezzo privato.

Allora, prima o contemporaneamente all'aiuto al mezzo pubblico gli investimenti vanno indirizzati a rendere adeguata la viabilità ed i parcheggi, non a porre ostacoli, muri e divisori criminali sulla carreggiata.

Hanno mai fatto i nostri tecnici uno studio sul traffico della città che per lungo e per largo è divisa da una barriera di ferrovie? Pensino a quanti quartieri confinanti in Roma non comunicano fra loro o malissimo. Per es.: la Magliana e il Portuense sono divisi dalla linea Roma - Civitavecchia, la Magliana dall'Ostiense e dal Tevere e così via. Pensino a quanti veicoli al giorno dovranno andare da una parte all'altra passando per il centro. Pensino ai chilometri inutilmente percorsi per superare un confine costituito da tre km di ferrovia. Pensino al combustibile bruciato inutilmente.

Se a questo aggiungiamo quante strettoie, come forche caudine, nella carreggiata si trovano ad ogni passo costituite da semafori, sottopassaggi angusti, si dedurrebbe che bisogna investire sulla costruzione di cavalcavia e sottopassaggi idonei e sufficienti, rendere le strade scorrevoli e senza ostacoli prima di tutto, non crearne dei nuovi con spartitraffico, barriere, isole, divisori a muro contro cui la notte persone piangono. La Portuense finisce in un imbuto. Se guardiamo bene tutti i quartieri, escluso il centro, sono grandi isole che per entrarvi si devono circumnavigare con una sola strada degna di questo nome, ma ogni quartiere è abitato da oltre centomila abitanti. Eppure ognuna è predisposta per allargare strettoie, ponti, e sottopassi.

Se avanzano i soldi, date sfogo alla fantasia, pensate al futuro (ferrovie) senza dimenticare di adeguare alla circolazione attuale quello che già doveva essere fatto: le strade.

Se qualcuno non crede questo, lo invito ad un giro in città per vedere quanti tappi si possono togliere al traffico con poca spesa. E' sbagliato invece cercare il paradiso per gli impiegati, per i fruitori dei mezzi pubblici, angustiando e facendone una colpa a chi usa il mezzo privato, magari per lavoro. Rendere la vita difficile, aggrava l'inquinamento che ricade su tutti e aumenta i costi della sanità e dei generi trasportati.