

lidiano balocchi

# RIPENSARE LA CITTA'

Le riflessioni che seguono sono un “ripensare” pratico. Vale a dire che il titolo del lavoro deriva da una inderogabile necessità: parte della vita di città è costituita di tanti disordini da correggere finché diventino ordinati.

Il tutto è la somma di due studi svolti in tempi diversi. La I Parte *Vigili Urbani. Traffico e Inquinamento* del 1992 prendeva ad oggetto esclusivamente Roma il suo traffico, il perché del suo inquinamento. Ma, guardando anche paesi e città vicine, abbiamo visto che la vita, l’organizzazione burocratica, il loro evolversi pratico in nulla di discosta dal sistema Roma, anzi spesso questa è presa ad esempio, perciò con un secondo “ripensamento” ci siamo proposti di allargare le osservazioni verso la generalità, di rivedere le nostre idee e dedicarle alla Capitale ed al resto dell’Italia urbanizzata. Abbiamo visto che la città è inquinata da tante concause, molte delle quali si sommano aumentando il problema motorizzazione, che comunque è un danno in sé per l’ambiente. Se aumenta il numero degli abitanti, se aumenta il progresso, se aumenta la civilizzazione, aumenta la motorizzazione ed aumenta il consumo dell’ambiente ...

Poiché poco o nulla è cambiato rispetto al recente passato, riteniamo valida la ricerca del 1992 con alcune note aggiuntive ed il resto. Quindi, raggiunte certe conclusioni e asserito che esse derivano da buone premesse, benché insufficienti per ottenere un ambiente, una città vivibile e salubre, pure quelle conclusioni sono insufficienti, se non ci poniamo nell’ordine delle idee che è necessario rinunciare ad un livello di benessere “innaturale” e conseguito casualmente con l’arraffare dell’iniziativa privata.

Da qui la riflessione. Progresso sì, ma non derivato dal caso. La società deve sapere quanto si può usare e consumare dell’ambiente che circonda l’uomo. L’intelligenza deve attivarsi per rigenerare quanto consumato, deve essere consapevole che nulla intorno ha sopportazione infinita. L’urbanizzazione, l’antropizzazione, la motorizzazione devono rientrare nei limiti sopportabili dal “globo”. Il territorio, le risorse, l’acqua, i servizi non sono illimitati. Migliorare la distribuzione della presenza umana sul territorio, controllare i flussi migratori sono cose cui non è possibile non pensare prima che si consegua l’invivibilità. Ogni modifica strutturale del territorio, dell’abitato deve prevedere l’adeguamento delle strade, degli spazi-sosta per i veicoli, dei servizi. Non possono essere rilasciate nuove licenze edilizie senza che prima sia previsto e compreso questo. Anzi, prima che sia terminato lo svuotamento di paesi “fuori mano” col trasferimento dei loro abitanti in città-metropolitane, dove devono essere fabbricate nuove case, crediamo cosa migliore trasferire il lavoro là dove le case e l’urbanizzazione già esiste, lasciando ogni cittadino attaccato alle sue radici. La società è improntata e stimolata al consumo, come se lo spazio ed i beni fossero infiniti, ma prima o poi a qualcuno toccherà dire “basta”. Alla recessione, vista come grande iattura, qualcuno ci dovrà pur preparare e guidare. Un governo prima o poi dovrà avere il compito di dirci che 90 anni di media della vita sono troppi, se le persone produttive rimangono meno dei pensionati.

Da qui ripensiamo il progresso, ma soprattutto la città, rivedendo se è il caso di continuare con una motorizzazione (inquinamento) sfrenata.

# PARTE I

## INQUINAMENTO E TRAFFICO

## *Introduzione*

Sono stato stimolato a mettere insieme le pagine seguenti da una discussione sul tema che periodicamente ricorre nelle cronache dei giornali: la vigilanza urbana, i suoi disservizi e il pressapochismo con la quale è trattata.

Le idee e le argomentazioni sono personali, nate da quanto si vede quotidianamente, frutto dell'esperienza del lavoro, alcune già riportate in altri scritti, alcune, forse, troppo utopistiche, ma tant'è, qualcosa bisogna pur teorizzare se si vuole stimolare nuove discussioni e mutamenti nell'abitudine.

Non è stato facile raccogliere i dati citati in queste pagine: le pubbliche amministrazioni – ed il Comune di Roma in particolare – conoscono poco se stessi. Non hanno uffici di pubbliche relazioni o relazioni esterne. Il Comune di Roma, comunque ha l'Uspe – *Ufficio Studi e Programmazione Economica* – che nel volume *Roma in Cifre*, rapporto sulla città 1991, seppur parzialmente, ha raccolto dati ampiamente usati nei capitoli seguenti. Il suo Servizio Statistica invece raccoglie dati previsti dagli obblighi di legge. I dati mancanti sono stati messi insieme ed elaborati ad uno ad uno dalle direzioni o uffici interessati.

In maggioranza qui sono stati riferiti dati del 1991, ma quando ciò non è stato possibile, mi sono riferito all'anno più vicino nella consapevolezza di citare il dato più omogeneo possibile alla ricerca. Sono poi certo che lo scarto è minimo, perché nella pubblica amministrazione in questi ultimi anni (1989, 1990, 1991) di congiuntura economica i “movimenti” di somme stanziare sono lenti e lentamente mutano personale, finanziamenti e progetti.

Un mezzo di innovazione il Comune di Roma lo sta adottando per portare novità nel traffico cittadino e nelle abitudini quotidiane di tutti noi: il Park-Time.

Presto entreranno in funzione i “parcheggi a tempo” per 10 mila posti auto a pagamento calcolato con uno strumento elettronico computerizzato esposto sul cruscotto della vettura. I parcheggi saranno sorvegliati da Vigili Urbani e sorgeranno vicino a centri commerciali, zone di servizi e nei luoghi dove necessita la rotazione di auto in sosta.

Il Park-Time è un strumento di misura che sarà in vendita presso giornali e tabaccai. Esaurito con l'uso il suo valore economico, sarà possibile riciclarlo. Questo nuovo mezzo, seppur innovativo ed utile per il prossimo avvenire alla dinamica della vita collettiva, è pur sempre limitato a risolvere i problemi di situazioni particolari; non influirà minimamente in quello che è il sistema disordinato di convivenza della città.

Nota: oggi i parcheggi a tempo occupano quasi tutto il centro storico ed i luoghi di maggior concentrazione di persone e vengono controllati da ausiliari del traffico.

Fin qui pensieri e dati del 1992, ma oggi, pur non superati, è necessario allargare lo sguardo, perché quanto accade a Roma è comune a tanti centri abitati e quindi le soluzioni devono avere valore più ampio.

## I SEZIONE

### *CAUSE DIRETTE D'INTRALCIO SULLE STRADE*

## ***Traffico e Inquinamento - Roma 1992***

Si assume per certo il dato che il traffico veicolare in una città moderna ed a Roma in particolare, è la componente principale – non la sola – dell'inquinamento ambientale e quindi della salute degli uomini, degli animali e dei monumenti. Gli elementi inquinanti del traffico sono da ricercarsi nei rumori, nello stress subito dagli automobilisti, dai cittadini e dalle cose, nei gas liberati nell'atmosfera dai fumi di scarico dei veicoli, nelle c.d. polveri sottili: monossido di carbonio, biossido d'azoto, anidride solforosa, polveri di piombo e di amianto sospese...

Dunque si deve parlare di traffico per una riorganizzazione globale, per una pianificazione globale nell'evoluzione della convivenza in città. Anzitutto si cominci ad organizzare la vita cittadina (quindi anche l'Amministrazione), poi si eliminino tutti gli intralci "materiali" d'impatto diretto sul traffico, quelli che incontriamo sulla strada ad ogni pie' sospinto, l'intralcio "infrastrutturale". Si deve parlare di pianificazione dei vari comportamenti e organizzare le varie azioni pubbliche dirette alla convivenza: in alte parole, eliminare gli ostacoli sulla carreggiata (causa diretta) e quanto è motivo d'aumento del volume del traffico (causa indiretta). Tutto ciò va completato dando e costruendo per la città, in special modo per Roma, una sua personalità, un'immagine, uno stile che difenda quei segni lasciati dalla storia e la sottragga alle fantasie di improvvisatori o alle brame di opportunisti nell'arredo e nell'ornato cittadino.

Tuttavia questa riorganizzazione e pianificazione globale della convivenza nella città, a lungo termine, sicuramente non sarà la soluzione definitiva al "mal di traffico" di Roma e delle altre città in genere.

Le cause rimosse, come esplicitato nei punti che seguono porteranno al miglioramento solo dello standard di vita attuale. Infatti anche quando, insieme al dilemma targhe alterne, marmitte catalitiche, benzina verde, parcheggi, si fossero concretizzate le soluzioni descritte, non si sarebbe risolto il problema di fondo al traffico e all'inquinamento: la vivibilità della città (rumore, stress, smog, paura dell'incerto, se domani l'aria sarà respirabile o meno, se potremo usare l'auto privata o meno). Si otterrebbe sì l'aumento della velocità commerciale del mezzo pubblico e privato, il calo dell'inquinamento da fumi di scarico, ma non si eliminerebbe il caos nella vita delle nostre città e lo stress sugli individui. Quindi l'inquinamento, come spada di Damocle, starebbe lì per ricaderci in testa sotto altre forme, forse oggi sconosciute o taciute.

La soluzione ottimale per noi, perciò, la intravediamo solo in un'inversione di tendenza nelle abitudini quotidiane, nell'organizzazione nuova e diversa della città, adottando dei provvedimenti simili a quelli che proponiamo nella conclusione di questo studio.

## **1 – Lavori e cavi stradali**

Il primo dei mali che affliggono in modo petulante, ripetitivo, caotico e che balza agli occhi di tutti, è la continua apertura di cavi stradali di cantieri sulle carreggiate stradali. Questi lavori non vengono mai effettuati in forma definitiva, per conto dell'ente proprietario, ma chiunque ed in qualunque momento ha necessità, ne chiede la concessione in circoscrizione che – dietro progetto e versamento di cauzione – la rilascia. E' evidente che ciò comporta un impatto negativo sul traffico. L'ostacolo in se stesso in mezzo alla carreggiata:

- a) ruba spazio alla circolazione, rallentandola;
- b) per agire in mezzo alla carreggiata con operai e mezzi in movimento, si ha la necessità di più spazio con effetti ancor più negativi;
- c) dopo il lavoro si prolunga l'effetto, in attesa di ripristino del manto stradale;
- d) non sempre tale ripristino è effettuato a regola d'arte: l'assestamento della pozzolana di riempimento del cavo provoca la buca e, necessariamente, nuovi interventi;
- e) l'asfalto aggiunto non si apparenta, non si amalgama col preesistente, formando crepe o dislivelli, in cui penetra l'acqua piovana provocando altri danni.

Inoltre questi lavori sono causa diretta di altri ostacoli al traffico: la loro segnalazione è fatta in modo approssimativo, non professionale, nessuno la controlla, finché non è causa d'incidente. Infatti, chi di notte urta contro gli ostacoli, entra col veicolo nel cavo, abbatte segnali, aumenta il pericolo e l'intralcio. Per non dire poi che gli stessi lavori sono eseguiti in maniera superficiale, da improvvisatori, da ditte in subappalto che cercano il risparmio all'osso.

Per quei lavori non vi è un collaudo o un riscontro serio, una garanzia di durata. E' frequente il caso che, dopo breve tempo, vi si debba ancora porre mano con nuove spese ed ulteriori intralci.

I lavori sulle sedi stradali sono eseguiti da:

- 1 – ditte appaltatrici per conto delle aziende di pubblici servizi;
- 2 – aziende di pubblici servizi in proprio;
- 3 – privati, in economia.

1 – Lavori più frequenti sulla carreggiata stradale possono essere in funzione di un ripristino del manto stradale, costruzione di marciapiedi, spartitraffico e canalizzazioni, sbancamenti e muri di sostegno per modifiche della sede stradale, segnaletica nuova o in rifacimento, installazione di illuminazione pubblica e impianti semaforici. Questi lavori sono dati in appalto a imprese private – più o meno organizzate, a seconda della consistenza economica – da cui varia il tempo di esecuzione dei lavori, la correttezza dell'esecuzione, la sicurezza e l'isolamento del pericolo.

2 – Le società erogatrici di servizi di pubblica utilità – Sip, Enel, Acea, Italgas – impegnano la carreggiata in funzione delle loro specializzazioni: telefono, luce, acqua, gas.

La SIP, da sempre, aggiorna ed amplia le sue linee nel centro storico, collega sempre nuovi centri direzionali, manageriali pubblici o privati. La computerizzazione del terziario ha sede soprattutto nel centro storico. Solo l'ampliamento fisico, a macchia d'olio, di Camera dei Deputati e Senato della Repubblica, che stanno fagocitando milioni di metri cubi di aree edificate loro confinanti, impegna la Sip in lavori senza sosta nella città, dove il culmine s'è raggiunto in occasione dei Mondiali di calcio 1990 e non è ancora finito. Anzi all'occasione Mondiale s'è sommata la metanizzazione, da parte dell'Italgas, della rete cittadina. Lavori colossali che finiranno in miriadi di rivoli ed altrettanti tagli su una sede stradale.

Altri lavori vanno messi in conto per nuove utenze e manutenzioni da parte di Sip, Acea, ed Enel.

Uno dei vezzi di queste aziende pubbliche è quello d'istallare cabine ai bordi della carreggiata o sul marciapiede, oltre al mosaico infinito di chiusini, che lasciano sulle strade, soggetti a duro logorio.

3 – I lavori svolti in economia da privati per necessità quotidiane. Allacci di fognature, acqua, luce, gas. Sono lavori meno consistenti dal lato economico, ma più frequenti – data la capillarità dei singoli privati – e più pericolosi perché più approssimativi nell'esecuzione.

E' bene precisare, per un quadro completo della situazione, che costituiscono un problema per il traffico i materiali di risulta dei cavi stradali e dei lavori in genere. Il materiale aumenta con la profondità del cavo, che può variare molto a seconda del servizio, della sua pericolosità ed a causa della geografia di Roma allo stesso modo varia la quantità di pozzolana occorrente alla chiusura del cavo.

Naturalmente questi lavori hanno impatto diretto e spesso devastante sul traffico veicolare quotidiano e, di conseguenza, sull'indice di inquinamento atmosferico causato dai veicoli in moto oltre il tempo necessario.

Manca una programmazione, un'organizzazione dei lavori sulle strade, atti a diminuire gli inconvenienti descritti, soprattutto in vista di un futuro meno caotico. Infatti si costruiscono nuove strade e nuovi tracciati, si portano correzioni ai vecchi con i criteri sbrigativi usati fin o ad ora. Non si preparano nemmeno le fogne: si livella, si asfalta, si scava per il tracciato necessario alle fogne all'illuminazione, alla segnaletica, ai servizi. Parrebbe logico imporre che, nelle nuove sedi stradali si scavino subito delle gallerie di servizi, secondo la compatibilità, e si predispongano tubazioni per attraversamenti d'illuminazione e segnaletica luminosa agli incroci.

Le gallerie dovrebbero essere predisposte dalle aziende erogatrici di servizi per tratti vecchi e nuovi, soprattutto quando rinnovano la loro rete (l'Italgas, ad esempio) in tutta la città. Dovrebbe essere condizione al rilascio della concessione ad aprire il cavo una volta sola. Le strade di Roma sono lavorate più di qualsiasi terreno agricolo delle nostre campagne. Dunque, evitare ciò con programmazione, perché non programmare significa aprire e chiudere un cavo nello stesso luogo tante volte e a brevi intervalli quante sono le aziende che hanno lì interessi.

I soldi del lavoro risparmiato andrebbero a incrementare il piano di ammodernamento di tutta la città: eliminazione delle soste fuori spazi previsti creando parcheggi, metropolitane, creazione di marciapiedi e pedonalizzazioni.

## **1a - Statistiche**

Nel 1990 è stata approvata la Legge speciale per Roma Capitale, in quanto il sistema urbano romano rappresenta effettivamente una specificità, resa ancor più complessa dalle funzioni di capitale del Paese.

In questo “tra le più importanti opere in programma si ricorda la realizzazione anche infrastrutturale del nuovo *Sistema Direzionale Orientale* Sdo del quadrante est della città che servirà a decongestionare il centro storico dalle gravose funzioni terziarie...”.

Frattanto la vita continua nel Comune di Roma anche nell'aspetto solito: aggiornamento, rinnovo ed urbanizzazione di nuovi terreni.

Le licenze di cavi per i pubblici servizi – Sip, Acea, Enel, Italgas – sono rilasciate dalle circoscrizioni competenti per territorio.

Il Comune di Roma ha stanziato e speso – oltre la manutenzione ordinaria delle strade, marciapiedi e fogne effettuata dalle 45 ditte appaltatrici dei lotti in cui è diviso il territorio - £ 4,536 miliardi nel 1991, per la sorveglianza apertura nuovi cavi stradali svolta dalle stesse ditte. Esse infatti per contratto devono effettuare anche la sorveglianza delle strade in caso di apertura cavi da parte delle aziende erogatrici di servizi.

Prendendo ad esempio due circoscrizioni – una periferica ed una centrale – possiamo farci un'idea sull'entità del fenomeno cavi-lavori sulle strade di Roma.

La XIX circoscrizione ha rilasciato nel 1991 n. 3.300 licenze per cavi stradali;

la I circoscrizione ha rilasciato nel 1991 n. 5.000 licenze per cavi stradali.

Intestatarie delle licenze, nella quasi totalità, sono state Sip, Acea, Enel, Italgas.



Dettagliamo quanto tali aziende di servizi hanno realizzato nel territorio del Comune di Roma nel 1991.

Acea, l'Azienda Comunale per l'Energia e l'Ambiente (cd municipalizzata) è incaricata dell'erogazione dell'acqua e dell'energia elettrica a circa metà della città. Dipendenti n. 4.330.

Cavi stradali effettuati per la posa di:

Cavi a media tensione di privata	km 161
Cavi a bassa tensione di privata	km 125
Cavi a media tensione illuminazione pubblica	km 10
Cavi a bassa tensione illuminazione pubblica	km 106
Condotte per acqua potabile	km 77
Totale	km 479

Allacciamenti effettuati:

Utenze elettriche	n. 43.117
Utenze idriche	n. 11.870
Totale	n.54.987

Enel\_Ente Nazionale per l'energia elettrica. Dipendenti: 1.200, suddivisi in 10 agenzie nel territorio del Comune di Roma, escluso il Litorale.

Cavi stradali effettuati km. 100

Cavi elettrici stesi km. 200

Investimenti sulla rete di media e bassa tensione £ 100 miliardi.

L'Enel serve 75.000 utenze, altrettanti sono serviti dall'Acea.

Accordi programmatici tra le due aziende dividono il territorio e le zone di Roma che ciascuna deve servire. Esistono aree miste servite da ambedue. Recentemente sono stati stipulati accordi per ripulire queste aree dalla doppia rete e lasciare un cavo unico.

Italgas, Esercizio Romana Gas. Dipendenti:	1700.
Rete stradale di tubazioni km.:	3.900
Derivazioni di utenza km:	10.800
Utenti	1.054.000
Consumo	mc. 905 milioni
Consumo specifico per utente	mc. 858
Investimenti a Roma nel periodo 1980 – 90	£ 500 miliardi.
Media annuale:	
Rete stradale di tubazioni km.	150
Derivazioni di utenza km.	230
Utenti	21.000

Nel 1990 ha stipulato col Comune di Roma la nuova convenzione, già in essere da 150 anni, con la durata triennale. La convenzione è un progetto di metanizzazione che opera su un territorio di 15.000 ettari.

Il sistema distributivo, impianti e condutture, si stende per km 15.000

Le stazioni di prelievo sono disposte a 120 gradi intorno alla città.

In esse il gas viene ridotto di pressione, misurato, odorizzato, ed immesso in una grossa tubazione, che chiude lungo il Gra la città in un anello. Da qui si dipartono a raggiera verso l'interno e verso l'esterno altre tubazioni.

La rete di distribuzione è distinta da alta, media e bassa pressione.

Impianti principali di riduzione di pressione n. 400

Impianti di riduzione a pressione media n. 18.000

Il controllo e la giusta distribuzione del flusso del gas sono assicurati dal *Centro Operativo Telecontrolli*, sistema computerizzato capace di 1000 teleoperazioni, il quale rileva ed elabora dati di 160 postazioni periferiche.

Sip Società Italiana per l'esercizio delle telecomunicazioni p.a. per il 1991 ha collazionato questi dati relativi al territorio di Roma:

investimenti £	926 miliardi;
cavi effettuati km.	350;
coppie di cavi posati km.	744.500;
incremento abbonati	34.410.
Consistenza al 31.12.1991:	
abbonati al servizio	1658.000;
abbonati al radiomobile	63599;
densità telefonica per famiglia	99,1%
densità telefonica per abitanti	50,5%

Ora se noi sommiamo tutti i cavi stradali che nel 1991 a Roma solo quattro aziende di servizi hanno effettuato, otteniamo km 1309.

Sapendo che le strade di Roma entro il Gra sviluppano una rete di km. 5.000, dobbiamo concludere che almeno un quarto di queste ogni anno vengono interessate da lavori di scavo.

(Fonte: Roma in cifre 1991, pag. 18; V Ripartizione, Acea, Eel, Italgas, Sip).

## **2 – Le buche**

La sconnessione della sede stradale in quelle forme che chiamiamo buche o sporgenze dal piano, in linea di massima sono da collegarsi ai lavori sulla carreggiata di cui s'è già detto nelle pagine precedenti. Ma le buche possono essere provocate da carichi eccessivi sul punto d'appoggio, da infiltrazioni d'acqua piovana o di perdite sotterranee, per logorio alle fermate dei mezzi pubblici, radici di alberi.

Le buche creano pericolo e rallentano la circolazione, oltre ad essere il presupposto di altri lavori sulla strada. Qualsiasi ostacolo sulla strada, sappiamo, si riflette sul traffico, fonte diretta dell'inquinamento dell'aria. Non esiste un servizio di cantonieri fisso che controlli, passo passo, tutte le strade di Roma. Anzi sistemi di appalti esigono la dimostrazione di una produzione: la buca non si deve prevenire, ma si deve far "vedere".

Quindi, una certa "sceneggiata" alla segnalazione della buca, per lo più fatta dal vigile urbano, è il risultato necessario, anche se a volte rimedio peggiore del male.

Un intervento che porti controllo della sede stradale, miglioramento all'esecuzione dei lavori e dei cavi stradali ha buon esito anche nella diminuzione delle buche nelle vie della città.

### **2a- Statistiche**

Ai fini della manutenzione delle strade (escluse quelle private) per danni dovuti al logoramento, al maltempo e ai lavori, Roma è divisa in 45 lotti per i quali l'Amministrazione Comunale ha stanziato per il 1991 23 miliardi di lire. Ciascun appalto prevede l'ordinaria manutenzione di strade, marciapiedi e fogne.

Su Roma, quindi, lavorano 45 ditte appaltatrici con finanziamento medio di 500 milioni ciascuna. Prendiamo in esame i dati forniti da una di esse: la ditta Ruggieri - via I. Sannazzaro, 40 Roma - responsabile nel 1990 di un lotto periferico e nel 1991 di un lotto centrale; perciò con esperienza di lavori e di costi sufficientemente valida.

L'appalto aggiudicato dalla ditta Ruggieri per il 1991 ha avuto un finanziamento di £ 596 milioni lordi, pari a 488 milioni netti.

Dal libro delle somministrazioni (riepilogo dei registri di contabilità) della ditta Ruggieri riferite al III trimestre 1991 - 30 settembre - per uno dei tre lotti nei quali è suddiviso il territorio della I Circoscrizione, risultano quantificate le seguenti voci:

- \* rifacimento manto di usura (tappetino di asfalto) mq 1800 (media annua mq 2400);
- \* bynder steso (conglomerato di sabbia, bitume e breccia mc 92;
- \* selciato ripristinato mq 3600;
- \* pozzolana e calce di riempimento cavi mc 300;
- \* boccacci di ferro per fognature sostituiti n. 15 (kg 210);
- \* muri costruiti mq 20;
- \* chiusini di fogne, griglie carrabili installate n. 20.

La ditta era fornita di n. 300 transenne in ferro di mt 2,5 ciascuna per isolare i lavori sul suolo pubblico dal pericolo ai passanti.

All'atto dell'accettazione dell'appalto, la ditta vincitrice della gara deve presentare polizza assicurativa, per quanto concerne il capitolato, stipulata con una società riconosciuta di maggior garanzia dal Comune di Roma. Infatti questo si dichiara estraneo a qualsiasi evento dannoso accaduto a terzi sul suolo pubblico alla cui sorveglianza è competente la ditta di manutenzione.

Le società assicuratrici cui il Comune di Roma riconosce maggior fiducia sono 12. L'Ascoroma assicura il Comune di Roma per quei danni accaduti a terzi sulle strade, generalmente nuove, la responsabilità delle quali non è da attribuire né alla ditta di manutenzione, né ad altri.

Infine: solo i vigili urbani della I Circoscrizione segnalano una media di 3.000 buche all'anno.

(Fonti: V Ripartizione e Ditta Ruggieri)

### **3 - La potatura**

Tra i beni più preziosi alla vita della città vi sono gli alberi, il verde, il ricambio e l'ossigenazione dell'aria ad essi dovuto. Sotto questo profilo Roma gode d'un ragguardevole patrimonio, dovuto soprattutto alla lungimiranza dei nostri antenati fino al 1950, quando è iniziata la cementificazione selvaggia della città.

Molti di questi alberi sono lungo le strade, spesso le più trafficate, e sui marciapiedi. La loro indiscussa utilità, per mancanza di idee chiare, oggi si ritorce a danno della circolazione. Difatti gli alberi - come ogni essere vivente - richiedono cure adeguate, delle quali la potatura è la più frequente e necessaria, che va eseguita nel periodo invernale, quando il traffico cittadino è più intenso. Ma non è solo l'ineluttabilità degli intralci prodotti dalla potatura a causare danni alla circolazione. L'evoluzione dei mezzi di trasporto - per acquistare maggiori capienze - ha sviluppato le sagome in altezza. L'esigenza di allargare le carreggiate spesso ha "costretto" a rubare spazio ai marciapiedi, i bordi dei quali rasentano le ceppature. Quindi, il modo di potare gli alberi si può ripercuotere sul traffico coi molti rami bassi sporgenti sulla carreggiata che causano incidenti o costringono autobus e autocarri a circolare nel mezzo della strada, restringendola e rallentando la velocità dei veicoli. Questo incide direttamente sul rialzo dell'inquinamento.

Potare è un'arte dell'agricoltore o del giardiniere. Guidare la potatura in modo che la pianta lasci sotto di sé spazio sufficiente ai movimenti di tutti i tipi di veicoli non è difficile. Basta istruire e controllare gli operai addetti, ma è necessario farlo.

#### **3a - Statistiche**

Il Servizio Giardini, per quanto attiene alla potatura e alla sistemazione degli alberi piantati lungo i viali, piazze, le strade e nelle ville comunali, ha diviso il territorio comunale in 20 lotti, quante sono le circoscrizioni, assegnati con appalto a licitazione privata. Venti ditte appaltatrici eseguono il lavoro per cui nel 1991 sono stati stanziati 2,400 miliardi di lire più Iva.

Da notare che nel 1991 le ditte effettive sono state 18 perché, per qualche appalto disertato, alcune hanno potuto raddoppiare il concorso.

Ogni lotto mediamente consta di 650 piante da potare. Un platano di prima forza dà fino a 50 ql di legna di risulta. Questo costituisce un problema per le ditte appaltatrici, perché lo smaltimento della legna tagliata, spesso truciolata sul posto, altre volte spezzata, raccolta e trasportata via è di difficile collocazione.

Il periodo di potatura è compreso tra metà dicembre ed aprile. In media una pianta viene potata ogni cinque anni. (Fonte: Servizio Giardini del Comune di Roma)

#### **4- Gli incidenti lievi**

Gli incidenti durante la circolazione non dovrebbero accadere, ma, diciamo, sono in essa fisiologici.

L'agente qualificato, che sia presente ad ogni collisione tra veicoli, è impossibile a verificarsi. Il suo reperimento richiede tempi che - comunque brevi - sono lunghi rispetto alla velocità della circolazione. Pertanto, all'accadere di un incidente, se i veicoli coinvolti non vengono subito rimossi, costituiranno un altro ostacolo al traffico, con relativo ingorgo fino all'intervento dell'agente rilevatore. Da qui la necessità di una nuova educazione civile, stimolata principalmente dalle compagnie d'assicurazione, a far sì che i conducenti stessi siano i rilevatori degli incidenti di lieve entità e perciò rimuovano i veicoli coinvolti dalla carreggiata.

Infatti la constatazione amichevole dell'incidente (Cid) non è ben vista da tutte le compagnie d'assicurazione. Nelle scuole guida non si insegna a rilevare l'incidente, almeno in modo minimo.

Educare gli automobilisti a ciò sarà l'inizio dell'inversione di tendenza, collaborazione fattiva a sciogliere tanti nodi di traffico e tante esalazioni venefiche.

#### **4a - Statistiche**

L'Istat non ha dati disponibili per il 1991.

Per avere dati riferiti al territorio del Comune di Roma ci siamo rivolti ai Corpo di Polizia che istituzionalmente ne hanno il controllo: Polizia Stradale, Carabinieri, Polizia Municipale.

Polizia Stradale nel 1991 ha rilevato:

incidenti	n. 6302;
con morti	n. 232;
con feriti	n. 3332;
con soli danni alle cose	n. 2738.

L'Arma dei Carabinieri nel 1991, entro l'area del Grande Raccordo Anulare ha rilevato:

incidenti	n. 1286
con morti	n. 76
con feriti	n. 2892

secondo gli accordi presi tra i comandi delle Forze di Polizia di Roma, i Carabinieri girano ai Vigili Urbani l'incarico dei rilievi per gli incidenti con soli danni alle cose.

La Polizia Municipale, ci suoi 22 Gruppi circoscrizionali ed uno alle dirette dipendenze della Centrale Operativa, controlla interamente e più minuziosamente il territorio comunale; perciò nel 1991 ha rilevato:

incidenti	n. 42867
con morti	n. 49
con feriti	n. 12629

Quindi nel 1991 i tre Corpi di Polizia operanti nel Comune di Roma sono dovuti intervenire per i rilievi di n. 50455 incidenti stradali, la maggior parte con soli danni alle cose. (Fonte: Istat, Polstrada di Roma, Carabinieri Nucleo Radiomobile, Corpo della Polizia Municipale di Roma).

Incidenti. Riepilogo degli incidenti avvenuti nelle varie ore della giornata durante il 1991 e rilevati dal Corpo della Polizia Municipale di Roma.

Ora	incidenti		
1	727	04	240
2	404	05	237
3	291	06	610

07	1480	16	2964
08	2828	17	3134
09	2639	18	3089
10	2643	19	2766
11	2981	20	1921
12	3087	21	1172
13	2282	22	1074
14	1923	23	1124
15	2430	24	821

Da notare che nelle ore di punta del traffico è concentrato il maggior numero degli incidenti, sicché l'aumento del traffico e l'aumento degli incidenti risultano interdipendenti.

(Fonte: Ufficio informatica del Corpo della Polizia Municipale di Roma)

## ***5 - Le strettoie agli incroci***

La strettoia è un ostacolo fisico della strada al traffico.

A Roma sono sempre esistite difficoltà nel tracciato delle strade derivante dalla natura del terreno, ma soprattutto dall'adattamento delle strade alla storia di una città antica, ad una urbanizzazione millenaria.

In molti casi, però, oggi le strettoie permangono pretestuose, sia perché non s'investe nella rettifica delle strade, sia perché - quando la rettifica è possibile - si frappongono ostacoli di natura burocratica negli espropri, allungando a dismisura i tempi di realizzazione.

Quindi sorgono zone nuove della città le cui strade finiscono quasi sempre in un imbuto per la circolazione veicolare, creando ingorghi di traffico evitabili, come il conseguente inquinamento.

Se si realizzasse un progetto di miglioria in questo senso, da portare a termine entro una scadenza certa, ci muoveremmo nella giusta direzione. La spesa sarebbe compensata dal risparmio di denaro pubblico, costituito da tempo, benzina, e salute dei cittadini.

### ***5a – Statistiche***

Le strade di Roma sono 15102 così divise e classificate:

Vie	13248
Piazze	691
Vicoli	354
Viali	444
Larghi	438
Piazzali	146
Lungotevere	44
Salite	19
Corsi	11
Varie	250

Queste strade sviluppano un totale di km 5.00 entro il Grande Raccordo Anulare, opera che si stende per 84 km. (fonte: Comune di Roma, Ufficio Toponomastica. Dati 31.12.1991).

## **6 - I sottopassi ferroviari**

Quando il treno ha iniziato la sua corsa nell'era moderna, Roma era una città di provincia. Ma era pur sempre una capitale e, quindi, aveva necessità di collegamenti. Divenne un importante nodo ferroviario del primo mezzo di trasporto veloce dopo il 1870. Il suo sviluppo edilizio fu lungo i tracciati ferrati già esistenti, le strade principali correvano pressoché parallele ad essi. Nessuno sentì il bisogno di attraversamenti veloci e sicuri dei binari per i pedoni e i veicoli fino al 1960, quando ormai la cementificazione incontrollata e lo sviluppo dell'auto prevalsero sulla politica del trasporto su rotaia.

Tanto meno ne sentirono la necessità le Ferrovie dello Stato, ente preposto e responsabile, tra l'altro a quell'epoca in odore di crisi. Accade così che, per il traffico di comunicazione tra quartieri, i veicoli siano costretti a percorrere chilometri e finiscono, magari, incanalato in un buco in attesa del turno di passaggio all'altro lato.

Un esempio l'abbiamo sulla linea Roma-Genova che rende quartieri confinanti della città estranei l'uno all'altro. È ovvio che un abitante di queste zone trovi più conveniente prendere un mezzo in direzione del centro della città invece di raggiungere lo stesso servizio a 500 metri in linea d'aria attraversando la ferrovia.

È un traffico inutile, che accentra la vita della città, con dispendio di tempo e denaro per tutti e che produce inquinamento atmosferico da sommare a quello fisiologico già esistente.

Eliminare le diatribe tra Ente Locale e Ente Ferrovie per decidersi, il più sollecitamente possibile, a costruire i sottopassi. Allargare quelli già esistenti entro la città è cosa da inserire nel prossimo bilancio di spesa del Comune, magari rivendicandone il rimborso da parte delle FF.SS.

### **6a- Statistiche**

Il nodo ferroviario di Roma è di cerniera tra nord e sud Italia, sia per traffico passeggeri, sia per quello merci. Occupa, quindi, un punto strategico nello sviluppo del trasporto ferroviario nazionale, oltre che per i sub-sistemi metropolitano e comprensoriale.

Nella Regione Lazio vi sono 1100 km di strade ferrate a gestione FF.SS. e 150 km a gestione Acotral.

Il nodo di Roma è costituita da 20 stazioni, 6 fermate, 3 bivi con uno sviluppo complessivo di 130 km. Sulla Capitale confluiscono 10 linee ferroviarie di cui 4 di I° livello (nazionale) e 3 di II° livello interregionale e altre di III° livello. Il nodo è interessato in media da 630 treni passeggeri impegnando ogni giorno le stazioni di:

Termini	450 treni
Tiburtina	210 treni
Casilina	290 treni
Tuscolana	180 treni
Ostiense	160 treni

Il movimento passeggeri è di circa 200.000 passeggeri al giorno, di cui 130.000 interessano la stazione Termini. Nel 1985 sono partiti da Roma 3.260.433 viaggiatori e ne sono arrivati 3.141.675. L'esigenza di uno snellimento della circolazione del nodo di Roma è stata avvertita da tempo dall'amministrazione FF.SS. che ha avviato un ampio disegno di ripianificazione.

La velocità di esercizio delle linee di cintura, infatti, è molto limitata non raggiungendo i 50 km orari.

Il nodo ferroviario di Roma, invece, Attraversa, sopra o sotto il livello, la quasi totalità delle strade che a raggiera escono dal centro per collegarla al territorio circostante, oltre il Grande Raccordo Anulare. (Fonte: Roma in cifre 1991, pagg. 191, 192)



## **7 – Rifiuti urbani: le pulizie**

Quale servizio più indispensabile, per una convivenza civile, d'una salvaguardia igienica e ambientale?

Eppure la raccolta dei rifiuti nel centro avviene ancora con mezzi sproporzionati alla capienza delle strade, data per scontata l'impossibilità di eliminare le file dei veicoli in sosta; gli orari di raccolta e pulizia sono in funzione più del dipendente-lavoratore che del servizio cittadino. Sarà forse anche giusto, ma gli autocarri fermi in seconda fila per caricare "al volo" i rifiuti tenendo dietro una sequenza di veicoli "impazienti" sono l'intralcio più frequente nel traffico tra le 8 e le 11 del mattino.

Esistono, poi, i percorsi di scorrimento veloce. I cassonetti di raccolta dei rifiuti solidi urbani sono lì, sul lato destro della carreggiata come tante "500" in sosta, invito per altri veicoli ad accodarsi a scapito di una circolazione sicura, fermo restando il fatto che il loro svuotamento sugli autocarri di raccolta viene fatto sulla carreggiata.

La pulizia delle strade, infine, eseguita in pieno orario di lavoro, non è completa, sia per i veicoli in sosta, sia per i veicoli in movimento, che stimolano ad un intervento affrettato. Da tutto ciò deriva inevitabilmente un intralcio alla circolazione ed una produzione di fumi di scarico che caricano l'aria sopra la città di gas e polveri inquinanti.

Una diversa organizzazione del lavoro dell'azienda Amnu è, forse, inevitabile privilegiando magari le operazioni notturne. È necessario eliminare tutta quella segnaletica inutile che indica il divieto di sosta per la pulizia della strada, mai effettuata nei giorni stabiliti. Data l'impossibilità pratica a farla rispettare – cosa che esigerebbe ogni volta il travaso di veicoli da un quartiere all'altro -. La segnaletica inutile carica e confonde le idee dell'automobilista abituando la sua facoltà decisionale alla possibilità di disobbedienza impunita. Inoltre è subito necessaria la ricerca d'una corretta sistemazione dei cassonetti di raccolta: sono un grave pericolo lungo le strade di scorrimento a causa dei facili e continui spostamenti, oltre ad essere invito a soste illecite. Per essi si devono creare spazi esclusivi incassati nei marciapiedi per ridare sicurezza e fluidità al traffico. Vanno fissati in modo più sicuro al loro posto.

### **7a – Statistiche**

L'AMNU – Azienda Municipalizzata Nettezza Urbana è nata nel 1985 a seguito della trasformazione del vecchio servizio comunale di Nettezza Urbana. Essa ha 6180 dipendenti divisi in 53 zone, 3 autocentri; 600 grandi mezzi e 1200 piccoli per la raccolta e trasporto.

Sono due i servizi istituzionali dell'Azienda: gli ordinari e gli speciali.

**Servizi ordinari:** raccolta e trasporto dei rifiuti solidi urbani, degli assimilabili agli urbani, degli speciali inerti e dei tossici e nocivi abbandonati. Spazzamento e lavaggio strade. Raccolta differenziata vetro, pile esauste e medicinali scaduti.

**Servizi speciali:** ritiro rifiuti domestici ingombranti a domicilio. Spurgo pozzi neri, pulizia mercati, WC mobili. Ordinanze in danno per rimozione rifiuti, raccolta siringhe, sgombero neve, pulizia aree archeologiche, incenerimento rifiuti speciali ospedalieri prodotti nella Regione Lazio.

**UtENZE:** Spazzamento di oltre 25 milioni di mq di superficie stradale. Servizio raccolta per oltre 4 milioni di utenti. Raccolta giornaliera di oltre 4.000 tonnellate con una produzione pro capite di circa 1 kg.

Tra i programmi dell'Azienda ci sono il potenziamento del servizio spazzatura e lavaggio strade, l'aumento dei cassonetti, cestini gettacarta, l'attuazione di raccolte differenziate (plastica, alluminio, carta, mercatale) la costruzione di un impianto di incenerimento dei rifiuti ospedalieri, farmaci scaduti, dei rifiuti tossici, a matrice organica.

(Fonte: Amnu)

## **8 – I fognoli e gli allagamenti**

La prima conseguenza delle pulizie affrettate e incomplete è il residuo delle foglie, rifiuti ed altro sotto i marciapiedi, sotto i veicoli in sosta. Cosa che alla prima pioggia viene trasportata sulle griglie dei fognoli, intasandoli.

La configurazione planimetrica delle strade romane non è mai livellata, ma composta da avvallamenti e rialzi continui, sicché l'acqua piovana provoca frequenti allagamenti, dove i veicoli in marcia, quando non si fermano per l'umidità all'impianto elettrico, sono costretti a rallentare. È ricorrente il detto che a Roma bastano due gocce d'acqua per creare caos nel traffico. Esempi sono frequentemente documentati dalla cronaca della città.

Il sistema di raccolta delle acque piovane, unito all'incompleta pulizia delle strade, provoca rallentamenti, a volte blocchi del traffico, agendo direttamente sull'aumento del livello d'inquinamento atmosferico con sovrabbondanza di gas di scarico, che oltretutto, ricadono sulla città sotto forma di piogge acide.

Rimedi sono, dunque, impliciti nella migliore organizzazione delle pulizie delle strade, nelle miglione al tracciato delle strade e nella loro migliore manutenzione.

### **8a – Statistiche**

**Gli interventi.** Nel settore delle opere igieniche – reti fognanti – con i propri investimenti – oltre 2.000 miliardi nel 1989 – l'Amministrazione comunale di Roma ha realizzato importanti investimenti, impegnando sul piano operativo, oltre la V Ripartizione- Lavori pubblici, anche l'Acea: “dal 19786 al 1989 sono state realizzate: dalla Ripartizione V reti fognanti prevalentemente a tipo misto per le zone F1 e PZ 167 ...; dai lottizzatori reti fognanti per zone convenzionate e, infine, dall'Acea reti fognanti, prevalentemente per acque nere, relative a circa 57 borgate”, ricoprendo un servizio per 11.000 ettari.

Gli interventi dell'Acea nelle borgate hanno sviluppato reti fognanti per circa 710 km, buona parte dei quali realizzate in zone già edificate “con tutti i problemi tecnici ed operativi connessi con la necessità di salvare i manufatti esistenti e di salvaguardare la vivibilità locale”.

Bilancio idrico romano. Acque condotte dall'Acea, valori annuali 1990: Mmc. 585,81. A fronte di queste abbiamo nel 1990 impianti di depurazione con portate massime trattabili: 17045 l/s.

Per un bilancio di acqua trattata, valori annuali 1990: Mmc. 393, 70.

Quando questi impianti e queste fognature, in periferia come al centro, non hanno funzionato, magari a causa di sovrabbondanti rovesci d'acqua piovana, sono stati necessari gli interventi dei Vigili del Fuoco.

I Vigili del Fuoco. Il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Roma, nel territorio del Comune di Roma è diviso in 11 sedi con un organico complessivo al 31.12.1991 di 761 dipendenti che opera con (mezzi principali):

25	autobotti
10	autoscale
5	autogrua
20	autopompe
4	carrofiamma
5	autoanfibi

Gli interventi sul territorio sono classificati di categoria A (incendi), B (pericolo, es.: crolli), C (soccorso), D (traffico), E (causa acqua), F (soccorsi a richiesta). In dettaglio: cat. A n.11.806 interventi, cat. B n.3007, cat. D n.3078, cat. E n.2809. Degli ultimi, n.410 specificatamente per allagamenti.

(Fonte: Roma in cifre 1991 e Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Roma).

## 9 – Carico e scarico delle merci

Il rifornimento di generi di consumo ed altre operazioni attinenti il lavoro e la produzione sono azioni indispensabili alla quotidianità della vita singola e comunitaria. Esse vanno sotto il nome di operazioni di carico e scarico merci effettuate da mezzi di trasporto, per lo più autocarri. Avvengono sulle carreggiate stradali e, per logica di cose, il più vicino possibile al luogo di destinazione.

L'Amministrazione comunale, nel centro storico, ha tentato di riservare spazi idonei, ma questi sono quasi sempre occupati da altri veicoli in sosta. Gli spazi sono comunque insufficienti perché i mezzi addetti allo scarico e carico non si fermano il tempo strettamente necessario all'operazione: a volte si deve preparare il carico, si deve trattare, si deve pagare si devono firmare bolle di accompagnamento, si devono effettuare travasi da un mezzo di trasporto più grande ad uno più piccolo, sia per il rispetto di certi orari imposti, sia per necessità contingenti la percorribilità e l'ampiezza delle strade.

A questo non è estranea un po' di confusione nella regolamentazione: mezzi superiori a 35 ql, mezzi fino a 35 ql, mezzi fino a 15 ql, ognuno ha un orario diverso d'accesso.

Infine nelle altre zone della città non esistono spazi riservati allo scarico e carico. Pertanto, vista la sosta permanente di autoveicoli in ogni strada, l'operazione viene svolta sempre con l'autocarro in seconda fila, a danno della circolazione in atto e del conseguente tasso d'inquinamento.

Il rimedio si può trovare in una semplificazione delle disposizioni e relativo controllo più rigido: divieto d'accesso e circolazione in città di tutti gli autocarri superiori a 35 ql. Nella zona della città oggi perimetrata dalla cosiddetta *fascia blu*; divieto di carico e scarico nelle isole pedonali al di fuori degli orari fissati. Le deroghe ed eccezioni prevedibili vanno rilasciate da un unico ufficio per tutta la città.

### 9a – Statistiche

**Attività commerciali.** Nel 1985 alla stesura del piano comunale per il commercio in sede fissa era stata censita una superficie totale di mq. 28.778.472, di cui larga misura era concentrata nella I Circoscrizione (mq. 437.597) e qui la maggior parte destinata alla vendita di merci della tabella IX (abbigliamento, calzature e loro accessori).

Nel 1991 la superficie globale è salita a mq. 3551129, divisa per un totale di 38339 attività commerciali.

**Pubblici esercizi.** Alle attività commerciali vanno aggiunti gli esercizi di somministrazione – essi pure in sede fissa – in numero di 7374 con una superficie totale di mq. 464149, così distinti: somministrazione di bevande – Bar – 4521, superficie mq. 220097; somministrazione di alimenti – Ristoranti – 2553, superficie mq. 221551; somministrazione varia, locali di svago, circoli, ecc. 300, superficie mq. 22501.

Anche l'attività di pubblico esercizio è particolarmente presente nella I Circoscrizione che ne è polo d'attrazione. Operano in questo territorio 1614 licenze con superficie di mq. 118580.

Nelle attività di commercio fisso e nei pubblici esercizi lavorano 204734 addetti. È doveroso precisare che, in attesa del Piano per i pubblici esercizi, i dati sono fermi al 1985. Dal 1986 ad oggi, soprattutto in virtù della facilitazione ad ottenere nuove licenze, data la maggiore certezza nel diritto apportata nella materia dalla Deliberazione Consiliare 3925/88e dalla cosiddetta legge Mammi ed a seguito di una frammentazione delle stesse licenze di pubblico esercizio apparsa dalla legge 25.8.1991 n. 287, è logico dedurre che questi numeri abbiano avuto notevole incremento. Inoltre, tale tendenza è confortata pure dai dati censuari del 1981, perché già da allora ad un aumento del 6% degli addetti ha corrisposto un aumento del 10% delle unità locali, segno evidente di un

accentuarsi della “polverizzazione” in atto delle attività commerciali (netta prevalenza di unità locali con 1 o 2 addetti).

**Artigianato.** A Roma significativa e capillare è la presenza dell’artigianato con 45000 imprese (20000 in provincia), che impegnano 81.000 addetti con una media di 1,8. Ciò dimostra una certa “polverizzazione” delle aziende rispetto al 2’2 della media nazionale, o meglio, una conduzione più spiccatamente familiare.

**Trasporti.** Per fornire queste attività commerciali, artigianali e di pubblici esercizi a Roma e provincia nel 1990 operavano 12.000 aziende di autotrasporto merci con una media di 2 veicoli ciascuna.

(Fonte: XI Ripartizione, Confederazione Nazionale dell’Artigianato, Roma in cifre 1991, pag. 87)

## **10 – I semafori e la loro manutenzione**

I semafori sono il mezzo per eccellenza che si sostituiscono all'uomo, finalizzati ad agevolare ed ordinare il traffico automobilistico. Dalla loro efficienza, dalla loro regolazione e manutenzione dipende la fluidità e la sicurezza del traffico, data la loro pressoché completa sostituzione dell'uomo agli incroci. È sotto gli occhi di tutti quanto siano vicini gli incroci in città. Perciò è semplice dedurre che il mancato o irregolare funzionamento d'un impianto semaforico in breve si ripercuote sulla scorrevolezza del traffico, a volte causando grovigli inestricabili di lamiera per ore.

I semafori sono strumenti elettronici delicatissimi, collocati in cassette all'aperto. Gli agenti atmosferici ed anche atti vandalici influiscono sul loro funzionamento. La sollecitudine e la professionalità dei tecnici sono determinanti, ma le chiamate per guasti registrate dalla ditta di manutenzione rientrano in un programma di lavoro quotidiano che è soggetto all'intensità delle richieste. Pertanto, il più delle volte, i frequenti guasti o l'irregolare distribuzione dei tempi di comando – rapportata anche al numero degli impianti sparsi nel territorio - sono conseguenza diretta del mal di traffico e relativa incisività sull'aumento della produzione di fumi di scarico inutile ed inquinante.

Rimedio primario: si può ricercare in una diversa strutturazione viaria e della circolazione, sì da evitare molte intersezioni nel traffico. Confluenze con apposita segnaletica orizzontale in circolazione a senso unico rendono inutile l'impianto semaforico. In altre parole, sostituire il semaforo con la circolazione rotatoria. Per il futuro prossimo: programmazione di sottovia nei punti nodali del traffico in tutta la città.

Da oggi: vigilanza e coordinamento sulle ditte appaltatrici di manutenzione circa la priorità e l'immediatezza degli interventi. Sarebbe opportuno l'intervento dei Vigili Urbani, all'atto dell'installazione e regolazione dei tempi di comando, anziché far decidere ad ingegneri del traffico dal chiuso di un ufficio.

### **10a – Statistiche**

Il Comune di Roma ha dato l'appalto alla SSS - Servizio Segnalazioni Stradali – via Salicella 176, Roma la manutenzione della segnaletica stradale luminosa.

Nel 1991 lo stanziamento è stato di £ 6 miliardi, destinato all'installazione di nuovi impianti semaforici, nuova segnaletica luminosa, ristrutturazione degli impianti esistenti, verniciatura delle parti in ferro, manutenzione straordinaria.

Nel Comune di Roma risultano funzionanti:

impianti semaforici: 1000,

colonnine, segnali spartitraffico luminosi 1400.

La Sss ha suddiviso Roma in sei settori nel cui territorio opera una squadra collegata alla centrale operativa Sss tramite radiotelefono.

Gli addetti al pronto intervento sono 50, che ne hanno effettuati 25200 con una media di 70 al giorno.

(Fonte: Sss – Servizio Segnalazioni Stradali)

## **11 – La segnaletica**

La segnaletica si distingue in verticale – composta per lo più da tabelle su paline – ed orizzontale, realizzata con segni sulla carreggiata. È predisposta a seguito di ordinanze del Sindaco, negli itinerari di interesse esteso alla città e delegata al Presidente della Circoscrizione per il resto. Ciò è motivo di incertezze ed incongruenze, in particolare può accadere che venga installata sotto la spinta degli umori della gente e di quanto essa abbia possibilità d'arrivare alla porta del potere. Sia per ubbidienza a questi umori, sia per carenze professionali nelle persone che l'istituiscono ed eseguono l'installazione, spesso si ha il risultato d'una segnaletica approssimativa, anzi errata. Le carenze più marchiane si riscontrano in un'abbondanza di cartelli a volte in contraddizione tra loro o con segnaletica orizzontale cui dovrebbero essere complementari, a volte errati nel significato e nell'installazione, a volte dannosi perché i nuovi sono aggiunti senza togliere i vecchi.

Però l'errore comune a tutti i segnali lo troviamo nella loro installazione: lato della carreggiata ed altezza da terra, paline sottili piantate su terreno ove, dopo breve tempo, si girano o si piegano, stravolgendo il significato del segnale; lo troviamo nella loro proliferazione ossessiva, soprattutto riferita al divieto di sosta, quasi a volerne petulantemente imporre il rispetto. Cosa che, invece, nessuno esige nella pratica, perché non vi è personale da comandare alla repressione della contravvenzione.

Non meno gravi sono gli errori di conoscenza: divieti di sosta installati dove il divieto è imposto dal codice stesso, autorizzare il parcheggio con segnali e strisce davanti a chiese e monumenti. Tutto questo, unito al sopravvento che ha preso l'auto sulla vita sociale, produce un grave danno psicologico al cittadino: l'assuefazione alla disubbidienza, all'illegalità.

Conseguenza sul traffico di questa situazione è il rallentamento agli incroci, quando l'incertezza si traduce in dubbio e riflessione in cerca di soluzione; la disubbidienza al segnale, credendo d'essere nel giusto; il contenzioso successivo.

Il segnale deve essere simbolo di facile lettura, chiaro ed essenziale, a mt. 2,20 da terra, su una palina che non può essere caricata come un albero di Natale. Il segnale non deve avere una ripetitività superflua, quasi ad insistere nella pretesa della sua osservanza: diverrà un'abitudine e non lo “vedrà” nessuno.

La confusione creata sui conducenti agli incroci o la colpevole inefficacia non possono essere dichiarate estranee alla fluidità o meno del traffico e, dunque, all'aumento o meno del tasso d'inquinamento atmosferico.

Rimedi immediati:

- a) ripulitura di tutte le strade dalla segnaletica sbagliata, superflua e disordinata;
- b) la segnaletica va posta in essere da tecnici professionisti appositamente qualificati i quali non possono ignorare di confrontare l'impatto dei nuovi segnali con la segnaletica preesistente ed eliminare eventuali contraddizioni; non possono disconoscere la tecnica dell'installazione in se stessa: altezza da terra, immediatezza di lettura;
- c) indire corsi di preparazione ed aggiornamento ai tecnici della segnaletica.

Rimedi susseguenti: mutamento del sistema d'installazione mediante paline più stabili a terra e segnali più stabili sulle paline, paline più resistenti.

### **11a – Statistiche**

Nel 1990 il Comune di Roma (XIV Ripartizione) ha stanziato per installazione di nuova segnaletica stradale £ 1,620 miliardi divisi in due appalti da £ 860 ciascuno.

La manutenzione della segnaletica stradale in genere è demandata alle circoscrizioni competenti per territorio.

Ora, mentre la XIX Circoscrizione nel 1990 ha speso 400 milioni, la I Circoscrizione nel 1990 non ha effettuato stanziamenti specifici per la manutenzione della segnaletica, in quanto l'ha gestita a conduzione diretta con 5 operai suoi dipendenti e fruendo del materiale fornito dalla XIV Ripartizione.

## **12 – Corsie preferenziali e metropolitana di superficie**

Le corsie preferenziali non aiutano il traffico in genere, ma quello dei mezzi pubblici, e non sempre.

Creare corsie preferenziali, là dove è possibile, non è cosa di grande impegno per l'Amministrazione, tanto meno linee di metropolitana di superficie, vista l'impossibilità ad ottenere quella sotterranea.

Sulla carta a Roma esistono 28 percorsi preferenziali ed una cosiddetta linea metropolitana di superficie, ma le loro buone intenzioni finiscono negli incroci, molto frequenti in città, perché il mezzo pubblico da sempre deve vedersela con il traffico privato. Sono sotto gli occhi di tutti le file di autobus in prossimità di Piazza Venezia o di Ponte Garibaldi ove terminano alcune corsie preferenziali; le canalizzazioni finiscono quasi sempre in un pio desiderio, perché non sempre possono seguire le svolte che la linea pretende. Anzi certi tracciati poi sono proprio un pretesto degli ingegneri per fare statistica più che un aiuto al traffico al mezzo pubblico, quando questo, per esempio, in duecento metri deve mutare corsia tre volte: centrale, laterale per la fermata e ancora centrale. Si crea pericolo non fluidità. Sovente i mezzi pubblici, nei tratti liberi delle corsie, acquistano velocità per ritrovarsi tutti insieme all'incrocio intrecciati ai veicoli privati. Nasce così l'ingorgo delle ore di punta e conseguentemente l'inquinamento atmosferico ed acustico.

I rimedi non si possono trovare a breve scadenza, perché, a parte l'auspicabilità di nuovi percorsi preferenziali, i mezzi pubblici devono poi proseguire nella regolarità della corsa, per essere efficienti. Vale a dire, evitare gli incroci col traffico privato. Agli incroci più importanti vanno costruiti i sottovia. Una linea metropolitana nuova e, in relativamente breve tempo, potrebbe essere istituita fruendo del Tevere reso navigabile ad imbarcazioni apposite. Con questo progetto si può attraversare Roma in un percorso alternativo. Addirittura sostituendo gli orribili parapetti in alta muratura con altri in ferro (almeno in alcuni tratti del centro storico) si potrebbe rendere il Tevere partecipe della vita cittadina, non un corpo estraneo, potrebbe essere fruito anche ai fini turistici e commerciali.

### **12a – Statistiche**

L'offerta di trasporto del comparto viabilità è attualmente rappresentato nel Lazio da 425 km di autostrade, da circa 18900 km di strade ordinarie, di cui 2600 statali, 7200km provinciali e 9100 km comunali ed extraurbane.

Il sistema viario laziale è basato sulla struttura delle antiche vie consolari (Aurelia, Cassia, Flaminia, Salaria, Tiburtina, Casilina, Appia, alcune ampliate e trasformate in superstrade nei tratti vicino alla Capitale), le quali rappresentano tuttora, insieme con le direttrici autostradali ed al GRA, la struttura portante della mobilità regionale, favorendo le relazioni delle singole parti del territorio con Roma, piuttosto che tra loro.

Col completamento (anni 70) del GRA di Roma si è creato un fondamentale elemento di raccordo autostradale nord-sud, in parte superato dalla recente bretella Fiano-San Cesareo, tuttavia inadeguato a sopportare il carico di traffico che tuttora vi insiste.

L'orientamento è verso la creazione di nodi di scambio ferroviario, ferro-gomma interni ed esterni all'area romana.

Va precisato che tali servizi rispondono all'esigenza ormai condivisa da tutti di favorire l'adduzione del traffico su gomma verso servizi di scambio ferroviario per assicurare con questo mezzo la penetrazione nella maglia urbana. Tuttavia il completamento della maglia primaria autostradale di collegamento trasversale va realizzata assieme coi vari nodi scambio e parcheggi già previsti o in fase di realizzazione.



“Il trasporto pubblico urbano a Roma è gestito da due aziende, Atac che cura il trasporto di superficie e Acotral cui è affidata la gestione della rete sotterranea. Nel 1988 la rete di superficie era di 2125 km, dei quali soltanto 85 (4%) sono tranvie; i chilometri di rete protetta (corsie preferenziali) sono 88 (4,1%) – 89,3 nel 1991 – che comprendono 28 itinerari. La densità della rete di superficie in rapporto alla popolazione servita è pari a 0,7 km ogni 1000 abitanti. I mezzi utilizzati nelle linee sono 2891 (1,06 per 1000 abitanti). Ogni giorno vengono trasportati 3 milioni di passeggeri, la velocità commerciale dei mezzi è di 14 kmh negli itinerari promiscui e di 18 kmh negli itinerari protetti”.

Nel 1981 (dati censuari) nell'area metropolitana di Roma la mobilità avveniva in:  
auto 28,27%, bus 30,48%; rotaia 12,27%; moto 1,77%; altro 27,21%.

(Fonte: Roma in cifre 1991, pagg. 22, 212)

### **13 – Le manifestazioni**

Il simbolo del sentimento di massa, di gioia, di fede o di contestazione è la manifestazione pubblica.

La manifestazione di contestazione è segno di maturità politica, del grado di democrazia raggiunto dal popolo. La manifestazione che si ripercuote di più sul traffico romano è quella politica, perché gli altri tipi (sportive o religiose) quasi sempre coincidono con ricorrenze festive, motivo per cui limitano il disagio a minore pubblico.

Le manifestazioni politiche a Roma spuntano come i funghi, con mille obiettivi diversi, quanti sono i centri di potere. Esse sono a carattere politico vero e proprio o sindacale; scolastico o di pensionati; di lavoratori o disoccupati. Tutte pongono l'efficacia della loro riuscita nell'incidenza sul potere imposta tramite l'attenzione creata sulla strada. Evidentemente, quando la strada è occupata da una massa in contestazione, non può essere libera al traffico veicolare e, a seconda della consistenza numerica o la durata della manifestazione, essa incide più o meno a largo raggio sul traffico.

Il Prefetto e le organizzazioni sindacali nel 1989 hanno tentato un accordo per pilotare le grandi manifestazioni in percorsi prestabiliti, forse meno dannosi, ma comunque pur sempre dannosi per il traffico. Inoltre l'accordo è riuscito solo in parte, essendo molte manifestazioni fuori della sfera di controllo sindacale.

Siccome ogni manifestazione provoca seri danni alla regolare circolazione, grave è, di riflesso, il suo peso sull'inquinamento ambientale della città.

I rimedi non si possono trovare in minor democrazia, ma in più ordine sì. Su questo si sta lavorando tra organizzazioni sindacali e politiche per essenzializzare la conflittualità, per eliminare il frazionamento delle forze-lavoro nelle rivendicazioni; però le autorità locali e le Ussll non hanno voce in capitolo: le decisioni e gli obiettivi devono essere più drastici e selezionati.

#### **13a – Statistiche**

Manifestazioni e cortei svoltisi nella Capitale nel 1991:

Manifestazioni	politiche	7000
	religiose	700
	sportive	8000
Cortei	Sommo Pontefice	43
	Presidente della Repubblica	119
	Autorità estere	384

(Fonte: Questura di Roma – Ufficio di Gabinetto)

## **14 – I mercati rionali**

La quasi totalità dei mercati rionali insistono sulla carreggiata stradale o, comunque, su larghi marciapiedi o piazze. In conseguenza la circolazione veicolare viene interdetta o limitata in questi luoghi. Ciò comporta notevole intralcio al traffico, perché, nelle ore di mercato fin dopo la pulizia, il flusso dei pedoni e le inevitabili soste degli operatori, dei fornitori e dei clienti, più o meno regolari a ridosso o nelle vicinanze dei banchi vendita, restringono la carreggiata.

Il mercato è una necessità quotidiana della vita comune. Deve però essere effettuato rispettando criteri di sicurezza ed igienicità. Gli operatori oggi hanno quasi tutti installato abusivamente banchi “tipo” che, oltre a non garantire quei criteri, prolungano lo stato di pericolo anche dopo le ore di mercato, limitando la visuale. L’Amministrazione, in difetto della creazione dei luoghi attrezzati, deve tollerare le situazioni imposte dagli operatori.

L’ostacolo, comunque, diretto o indiretto prodotto da un mercato disorganizzato, ha effetto sullo spreco di energie consistenti in perdite di tempo, consumo inutile di carburante, impiego superfluo di uomini, produzione di inquinamento nell’aria e nelle strade il quale, in questo caso, ricade direttamente sui cibi in vendita, rendendoli pericolosamente antigienici.

Non sono ulteriormente tollerabili ritardi nella riorganizzazione del settore. Portare al coperto tutti i mercati rionali, sia per esigenze igieniche inderogabili, sia per liberare marciapiedi, strade e piazze da occupazioni temporanee o permanenti, ridando sicurezza e scorrevolezza al traffico automobilistico e pedonale, sono obiettivi che devono imporsi dall’interno e dall’esterno all’Amministrazione capitolina. Tra l’altro oggi lo esige la corretta applicazione della legge sanitaria 30.4.1962 n. 283, del RD 27.7.1934 n. 1265 e della legge 18.3.1989 n. 122, la modifica al DPR 393/59, cioè al Codice della Strada.

### **14a – Statistiche**

Il Comune di Roma distingue i mercati rionali secondo la loro sistemazione sulla sede stradale e secondo la loro organizzazione ai fini del servizio ai cittadini.

1 – Mercati su plateatico attrezzato n. 23 per 1426 rivenditori;

2 – Mercati semicoperti n. 5 per 451 rivenditori;

3 – Mercati coperti (\*) n. 32 per 1914 rivenditori (\*\*);

4 - Mercati scoperti n. 80 per 3782 rivenditori;

5 – Mercati saltuari n. 79 per 693 rivenditori del Comune di Roma e 632 di altri comuni.

Note: (\*) di cui n. 3 gestiti dalla società Parioli;

(\*\*) in questi mercati sono disponibili n. 50 posti per rivenditori.

Si intendono saltuari quei mercati che vengono aperti in località stabilite dal Comune di Roma e si ripetono settimanalmente in giorni fissi. Tra questi, due sono domenicali. Non è conteggiato il mercato domenicale di Porta Portese i cui operatori sono calcolati approssimativamente in 1000. Esso – tra l’altro – è il mercato che pone più a rischio la salute degli operatori, dei visitatori e degli abitanti la zona per l’alto numero di persone contemporaneamente presenti e per la sua dislocazione imbottigliata in un’unica strada senza uscite. Qualora si creasse una situazione di panico, si potrebbero verificare conseguenze molto serie. È tale, però, la resistenza degli interessati che in 40 anni nessuna forza politica è stata così libera da decidere secondo logica e secondo legge. La buona sorte, peraltro, ha sempre aiutato il rischio.

NB.: L’XI Ripartizione al commercio del Comune di Roma non ha dati statistici ufficiali, quindi quanto sopra è stato elaborato durante la ricerca, in collaborazione con la medesima Ripartizione.

## **15 – Il commercio ambulante**

Il commercio ambulante (oggi detto su aree pubbliche) viene svolto installando in modo precario banchi o automezzi sul margine della carreggiata o sul marciapiede. In città ciò avviene in luoghi ad alta densità abitativa e comunque in posizione strategica dove c'è un grande passaggio di potenziale clientela. Gli effetti sul traffico sono evidenti, avendo già parlato dei mercati rionali: le auto vengono parcheggiate occasionalmente male a ridosso del banco; i pedoni devono scendere sulla carreggiata per gli ostacoli sul marciapiede – che gli operatori non curano di tener liberi – rallentando, di riflesso, la circolazione no, ma ha una funzione di calmiera nell'occupazione lavorativa.

È necessario il commercio ambulante nella città dove i piani commerciali hanno distribuito ogni metro di superficie di vendita ed oltre?

Le autorità hanno steso i piani di commercio ambulante eventualmente da integrare col commercio fisso? No. Quindi, oltre all'intralcio creato, si è consapevoli che il commercio ambulante in città, oggi, copre prevalentemente una funzione superflua ed è superfluo ogni aumento di inquinamento conseguente al rallentamento del flusso veicolare, né, tantomeno, ha funzione di calmiera per la concorrenzialità, perché esistono nel centro cittadino negozi che praticano prezzi inferiori alle bancarelle. I rimedi di cui l'Amministrazione deve celermente farsi carico: creare il piano per il commercio ambulante, riportare ordine sulle troppe forme di commercio ambulante presenti nel solo territorio del Comune di Roma; assegnare i posti necessari ed essenziali al commercio ambulante entro la città, consapevoli che il commercio in sede fissa soddisfa già le esigenze dei cittadini e che norme di igiene lo impongono. Per i titoli in sopravanzo proporre una riconversione in commercio fisso o l'assegnazione di posti nei mercati rionali, costruire in proprio in armonia con la Sbaal dei *boxes* tipo da adottare nelle posizioni indispensabili (ad esempio: vendita di ricordi di Roma o di bibite e sorbetti vicino ai monumenti). Ciò sia per convertire le autorizzazioni ambulanti in commercio fisso, sia per ottenere un controllo e un ordine a colpo d'occhio. Infine, e soprattutto, niente clientelismo.

### **15a – Statistiche**

L'XI Ripartizione al commercio del Comune di Roma non ha dati statistici ufficiali sull'argomento, infatti essa gestisce solo quelle "autorizzazioni per l'esercizio del commercio ambulante", denominate Gruppi Rotativi, in tutto cinque, per un numero di 1317 autorizzazioni.

Tra questi, perciò, non sono compresi i titoli autorizzativi rilasciati da altri comuni delle cinque provincie limitrofe a Roma, fino all'entrata in vigore della legge 28.3.1991 n.112 (Norme in materia di commercio su aree pubbliche) i cui titolari, pur interdetti ad operare nell'area urbana da parte del Sindaco di Roma, con molta frequenza sconfinano. La loro mobilità, in pratica è di difficile controllo.

(Fonte: XI Ripartizione del Comune di Roma.)

## **16 - Attività abusive agli incroci**

Negli ultimi dieci anni gli incroci delle città ad alta densità abitativa, dove il traffico veicolare è comandato da impianti semaforici, hanno preso piede attività di rapida esecuzione: lavavetri, vendita di fazzolettini in piccole confezioni, di fiori a mazzi o sfusi, di accendini, di pennarelli in confezioni, di cacciaviti ed altri generi di uso comune.

Queste attività, senza alcun tipo di autorizzazione, per lo più sono condotte da cittadini extra comunitari che ne ricavano un immediato e facile incasso. Esse sono tollerate da tutte le autorità proposte, tanto che spesso sono svolte in simbiosi o in parallelo all'attività di controllo del traffico agli incroci: *è meglio che facciano quell, o che vadano a rubare, si dice.*

Trattando questo argomento, non vogliamo fomentare iniziative xenofobe o razziste, vogliamo solo richiamare l'attenzione su un problema che esiste e che, in virtù d'un falso caritativismo o solidarietà si evita di affrontare.

Il problema nudo e crudo dell'impegno dell'area d'incrocio però esiste. Impegnando la carreggiata a piedi, nell'attesa del via libera del semaforo verde, quei venditori tentano di piazzare la loro merce, quei lavavetri di pulire i parabrezza delle auto anche a dispetto della volontà del conducente e subito dopo incassare il compenso. E' evidente che per natura del lavoro sono interessati ad attardare il traffico, quando ciò non accade il traffico viene comunque rallentato dalla cosa in sé. Infatti l'ombra di persone che si muovono sulla carreggiata all'atto di riprendere la marcia crea incertezza nei conducenti dei veicoli, a volte contrattempi, a volte incidenti, anche se di lieve entità. Poi c'è sempre chi ci ripensa all'ultimo momento: o vuole il servizio, o non trova gli spiccioli e la "coda" dei veicoli si mette a "strombazzare".

Pure in questo caso l'intralcio al traffico è collegato all'inquinamento della città, da rumore o da gas di scarico, oltre ad essere un pericolo immediato per i diretti interessati. La soluzione non sta certo nel rimandare tutti a casa, ma sicuramente le nostre autorità politiche dovranno assumersi le loro responsabilità: o trovano un'occupazione adeguata agli extra comunitari, o rilasciano loro autorizzazioni a determinati tipi di commercio su aree pubbliche, dopo averli avviati alla regolarità con l'iscrizione nel Registro Esercenti il Commercio e nel registro delle tasse, al pari degli altri cittadini. Tutto questo dopo aver evitato un'immigrazione incontrollata e a tutti inutile. Infatti sarebbe più utile creare lavoro e sviluppo nei paesi d'emigrazione.

### **16a – Statistiche**

Le attività lavorative nelle aree di incrocio stradale sono prevalentemente di due specie: commerciali e artigianali; vendita di generi di scarso valore, ma di uso diffuso e di lavavetri (vetri di veicoli in transito). L'una e l'altra sono svolte nella quasi totalità da cittadini extra comunitari privi di impiego, disoccupati.

"Al 31 dicembre 1990 i cittadini stranieri regolarmente residenti in Italia erano 781138 di cui 632576 extracomunitari.

La maggior parte dei permessi di soggiorno (oltre 177000, pari al 23%) sono stati rilasciati per motivi di lavoro subordinato o per iscrizione alle liste di collocamento (163500, pari al 21%)...

Al 31.12.1990 hanno potuto regolarizzare la loro posizione in Italia, per effetto della legge 39/90, 217630 cittadini extra comunitari... Per ottenere questa seconda regolarizzazione (la prima sanatoria con legge 943/86) non è stato necessario dimostrare di aver svolto o di avere in atto un'attività lavorativa, bensì il legislatore ha considerato sufficiente la semplice presenza sul territorio italiano.

Si colloca proprio a questo livello la caratteristica della legge 39, maggiormente ispirata ad obiettivi di solidarietà nei confronti degli stranieri spinti a noi dal bisogno. Un criterio più rigoroso avrebbe ridotto drasticamente la portata della sanatoria".

La metà circa dei permessi di soggiorno (384782) in atto al 31.12.1990 sono stati rilasciati quindi per motivi di lavoro, l'altra metà per motivi di famiglia, di studio, di turismo, di residenza elettiva, religione od altro.

“Il permesso di soggiorno per motivi turistici è previsto solo per quei paesi nei confronti dei quali è stato reso obbligatorio il visto, in quanto ne può derivare un afflusso incontrollato di lavoratori.

Le condizioni finanziarie, alle quali è subordinato il rilascio del visto da parte delle nostre rappresentanze diplomatiche e consolari, hanno consentito di restringere tali flussi senza tuttavia eliminarli”...

La presenza degli stranieri in Italia è andata, così, sempre più caratterizzandosi come presenza lavorativa.

“Questa tendenza sarebbe estremamente positiva se ad ognuno di questi permessi di soggiorno fosse seguito un effettivo inserimento occupazionale. Invece ben 187482 immigrati (48,7%) sono risultati disoccupati”...

Non tutte le forze di lavoro nazionali sono disponibili ai lavori gravosi e meno considerati. Vi sono quindi posti liberi per lavoratori extra comunitari. Dai dati della contabilità del 1988 risulta che i lavoratori irregolari in Italia sono 273000 pari al 17,5% della forza occupata. Di questi lavoratori, che non pagano né tasse né contributi, sono 427000 doppiolavoristi e 572000 stranieri, pari al 3,6% del globale. Secondo l'indagine ISPES (1990) l'immigrazione clandestina è costata allo Stato circa 9500 miliardi nel quadriennio 1986/89 tra evasione contributiva e fiscale. Gli immigrati che risultano disoccupati sono uno su tre. Il Lazio è la Regione di maggior attrazione per gli immigrati e in questa regione Roma è luogo preferito di prima accoglienza. Spingono in questo senso ragioni storico-culturali-religiose (governo, ambasciate, università, Vaticano), ragioni logistiche (scali internazionali di linee aeree, grande area urbana con possibilità di mimetizzazione, lavoro nero, notevole polo di servizi).

“Nel 1990 180093 immigrati nella provincia di Roma sono risultati pari al 91,2% dei 197465 immigrati della Regione”.

A Roma nel 1990 sono stati concessi il 23,1 % di tutti i permessi di soggiorno rilasciati in Italia quell'anno. La maggior concentrazione delle presenze ha tra i 30 e 35 anni di età. Il 51,2% dei 197465 immigrati nel Lazio è venuto per motivi di lavoro, di questi, però, il 23,8% è divenuto disoccupato.

Alcune di queste cifre sono aggiornate al 31.12.1991.

Il Ced del Ministero dell'Interno ha rilasciato a cittadini stranieri i permessi di soggiorno divisi come segue:

- in Italia 896767 (+115629 del 1990)
- nel Lazio 224295 (+26830 del 1990);
- a Roma 202851 (+22758 del 1990).

Secondo i paesi d'origine queste a Roma le percentuali:

Filippini 9,9; Statunitensi 5,6; Egiziani 3,9; Polacchi 3,8; Etiopi 3,4; Indiani 3,2; Somali 3,1; Marocchini 2,9; ecc...

Secondo un'indagine Censis al 31.12.1988 a Roma la presenza di immigrati stranieri clandestini era del 56% pari a 48000 unità che “Roma in cifre 1991” a pag. 140 calcola per il 1990 in 74000. Nel campo dell'immigrazione – più o meno clandestina – comunque nulla o poco può una riorganizzazione della città quale noi lamentiamo, senza una seria iniziativa a livello nazionale.

(Fonte: Immigrati in Italia, Caritas di Roma 1991 pagg. 10, 20, 40, 44, 73)

## **17 – Le edicole e i chioschi fissi**

Sono strutture installate in forma permanente sui marciapiedi e sulla carreggiata per finalità varie: vendita di giornali, oggetti ricordo, bibite...

La legge 18.3.1989 n. 122 e la Deliberazione del Consiglio Comunale di Roma n. 892 del 30.4.1981, oggi sostituita dalla Deliberazione n. 309 dell'8.10.1991, stabiliscono dei criteri minimi di spazio, sufficiente alla concessione dell'occupazione di suolo pubblico per rendere sicuro il transito pedonale ed ad evitare l'intralcio dei veicoli. L'Amministrazione non attua queste disposizioni in parte anche sue. Non solo, ma la I Circoscrizione non ha quasi mai autorizzato l'installazione di simili ingombri fissi sulla strada, nemmeno per rivendite di giornali. Però gli esistenti non vengono eliminati e non si tollerano: si ignorano semplicemente, sicché non è certa nemmeno la riscossione della tassa dovuta.

Le possibilità d'un riflesso negativo sul traffico – e quindi sull'inquinamento – da parte di questi ingombri sono pari a quelle addebitate al commercio ambulante, come pure i rimedi da proporre vanno ad esso equiparati: *boxes* meglio posizionati rispetto ai luoghi; chioschi-tipo compatibili col sistema architettonico dei palazzi vicini, secondo l'età e lo stile.

Per le edicole dei giornali va riportato sotto normativa anche l'affissione pubblicitaria dei quotidiani.

### **17a – Statistiche**

L'XI Ripartizione comunale al commercio non possiede dati statistici sull'argomento, quindi i dati elencati sono stati elaborati e calcolati durante la ricerca.

Nel Comune di Roma sono autorizzate 962 rivendite di quotidiani e periodici che, per la quasi totalità, operano in chioschi fissi a terra. Oltre a queste vi sono 70 rivendite di quotidiani – una decina delle quali in edicole, le altre in locali in muratura – che presto avranno l'autorizzazione in sanatoria.

Vi sono poi sul suolo pubblico, 148 chioschi (banchi-tipo) adibiti prevalentemente a vendita di merci della VI tabella merceologica (erba e frutta), già gestiti dall'Ente Comunale di Consumo.

Esistono ancora dei chioschi fissi destinati alla vendita di merci varie, che l'XI Ripartizione non conosce in quanto le relative autorizzazioni vengono rilasciate dalle circoscrizioni competenti per territorio, da calcolarsi in 500 per tutta la città: sono circa la metà del numero delle edicole dei giornali.

(Fonte: XI Ripartizione del Comune di Roma)

## **18 – Gli autobus turistici**

Il turismo per Roma ha grande rilevanza economica, anzi per essa è fonte insostituibile di sostentamento. Roma è meta di movimento turistico sia come Capitale d'Italia, sia come centro politico di importanza europea e mondiale, sia come capitale del cattolicesimo, inglobando nel suo territorio lo Stato Vaticano, sia come documento universale di civiltà che abbraccia tremila anni di storia. Per questo le sue concrete testimonianze etrusche, romane – divise in tutti i suoi periodi -, medioevali, rinascimentali, neoclassiche, barocche, risorgimentali e moderne sono meta di visite culturali e di svago, anche se poco valorizzate (secondo noi, fatta eccezione dei beni vaticani) dall'Amministrazione politica competente.

Il movimento turistico attuale è costituito oggi, in prevalenza, dallo spostamento di persone su mezzi di trasporto su gomma, portati ad un livello di *confort* eccezionale e forniti da una rete viaria invidiabile, a livello europeo.

Gli autobus turistici, quindi, formano un consistente volume di traffico per la città in tutti i periodi dell'anno, con punte concentrate in periodi di ricorrenze religiose o avvenimenti sportivi. Tale volume è, però, motivo d'intralcio al traffico "quotidiano".

Il traffico, si sa, è inquinamento e lo è tanto di più se è causato da mezzi di grande mole, peso e potenza come i torpedoni, dato il consumo elevato di carburante. Né, peraltro, Roma può permettersi di rinunciare a simile fonte di sostentamento, né è obiettivamente plausibile fermare questo traffico lontano dalle mete delle visite e dei luoghi di soggiorno.

La soluzione sta, allora, nel fornire ai mezzi di trasporto luoghi di carico e scarico dei passeggeri abbastanza vicini alle destinazioni turistiche e luoghi di sosta fuori delle strade di traffico, attrezzati per l'assistenza tecnica e *confort* di riposo.

D'altra parte i luoghi di scambio per la salita e discesa dei passeggeri dovrebbero essere resi noti con ordinanze a tutte le agenzie turistiche, forniti di vigilanza, assistenza e informazioni, vicini a stazionamenti di taxi e mezzi pubblici.

### **18a – Statistiche**

#### ***Il movimento turistico nel 1990.***

Non quantifichiamo i mezzi, ma presenze nel territorio del Comune di Roma. Di queste, solo quelle alloggiate in albergo, perché, si presume, spostate in bus turistici, il mezzo più comune.

	Arrivi	Presenze	Medie
Italiani	2262280	46946443	2,1
Stranieri	2746848	7672896	2,8
Totali	5009668	12675339	2,5

#### ***Ricettività alberghiera***

Per quanto concerne l'offerta di servizi al turismo, i dati dell'Ept sulla consistenza delle strutture recettive valutano:

esercizi: 879; camere: 37507; letti: 65365; bagni: 31765. Questo è pari al 64% del totale. Il restante 36 % raccoglie l'offerta, reale o stimata, delle strutture recettive extra alberghiere per una capacità complessiva di 101762 posti letto.

“Esiste inoltre una parte d'offerta che sfugge alle rilevazioni ufficiali:

- l'accoglienza in istituti religiosi che, come noto, sono esenti dal pagare l'imposta di soggiorno;
- la disponibilità di ospitalità presso parenti ed amici che, secondo alcune stime, era quasi pari nel 1978 all'offerta della ricettività alberghiera”.

(Fonte: Roma in cifre 1991, pagg 100, 103, 105)



## 19 – Veicoli a due ruote

Il veicolo a due ruote – mezzo dinamico per eccellenza, simbolo di agilità e facilità di movimento per districarsi dalle maglie del traffico – viene trattato in questo capitolo come fonte a se stante di intralcio e del conseguente inquinamento.

Non ci sfugge la contraddizione. Se non vi fossero autoveicoli, i motoveicoli difficilmente raggiungerebbero un livello di guardia da ostacolare la circolazione, ma le limitazioni imposte ai primi e le conseguenti agevolazioni offerte ai secondi hanno accresciuto l'acquisto e l'uso dei ciclomotori e motoveicoli, soprattutto al fine di poter liberamente circolare nei centri storici. Questi mezzi di locomozione, ieri ad esclusivo uso dei giovani, oggi sono a disposizione di tutte le età, ceti sociali e per gli scopi più diversificati. Li usa sì il ragazzino quale suo *status symbol* nell'andare a scuola o a fare gruppo, l'amatore per scelta ragionata o per tradizione, ma li usa anche il rappresentante per velocizzare i suoi contatti, la segretaria per fare più comandi o per non perdere tempo in cerca d'un "buco" di sosta-auto.

I problemi che i "motorini" pongono al traffico autoveicolare, hanno origine dal loro stesso modo d'essere mezzo di trasporto: la dinamicità, la necessità di accelerare i movimenti.

Ciò li rende imprevedibili all'automobilista, sì che sono causa diretta o indiretta di incidente. Ma la causa di intralcio più evidente e pericolosa al traffico la pongono nella sosta.

La loro facilità di collocamento e la difficoltà a reperire spazi per un aggancio sicuro contro l'asporto, spingono i conducenti a fissarli ovunque trovino un punto fermo: sui marciapiedi – in maggioranza –, agli incroci, sulle strisce pedonali, attaccati ai segnali stradali, ai pali dell'illuminazione, ai semafori, agli alberi. E, poiché ogni mezzo della specie attira l'altro, come per simpatia, dove se ne ferma uno, in seguito divengono tanti, creando disordine. Impediscono il libero transito ai pedoni quando sostano sui marciapiedi, sui passaggi pedonali, negli sbocchi degli incroci, sicché li costringono a movimentate gimcane o a scendere sulla carreggiata stradale, mettendo a repentaglio la loro incolumità e rallentando la circolazione dei veicoli.

L'invito ai "motorini" di sostare in compagnia, con ogni probabilità, deriva da un suggerimento psicologico rivolto ai conducenti: si pensa che il fatto di essere parecchi interessati a vigilare un determinato luogo, tenga lontano o prevenga molti malintenzionati. Inoltre la mancanza di un segno di identificazione garantisce ai loro proprietari certezza d'impunità da eventuali forme di repressione.

Dunque tutti gli atti contrari alle regole di circolazione e contrari ad una convivenza ordinata si ritorcono a danno del traffico veicolare e questo, sappiamo, è causa diretta di inquinamento atmosferico, acustico, da stress o, quantomeno, vi influisce in modo notevole.

Ciononostante le nostre conclusioni non sono per eliminare o ridimensionare l'uso del mezzo a due ruote, ma per stimolarne l'uso più razionale e civile. È, perciò, indispensabile avanti tutto che l'autorità comunale predisponga per loro luoghi di sosta sicura, magari in strade meno transitate e meno in vista, sia nel centro storico, sia in ogni zona della città.

Il nuovo Codice della Strada – in vigore dal 1° gennaio 1993 – sarà più severo sull'uso del ciclomotore: vieta espressamente di sollevare la ruota anteriore durante la marcia (la cosiddetta "impennata"), dispone che il ciclomotore sia munito d'una targhetta d'identificazione per risalire al proprietario – oltre al numero impresso nel telaio –, il sedile deve essere monoposto e perciò tale da non consentire il trasporto di altre persone oltre il conducente.

A proposito di quest'ultimo punto noi la vediamo diversamente. E' indubbio che il traffico veicolare oggi in città subisce ogni genere di ostacolo e che quindi il ciclomotore nel contesto è visto – e va visto – anche dalle persone adulte, come mezzo unico di salvezza dal caos. Noi allora, confermati i limiti di velocità e cilindrata, adeguati telaio e freni, lasceremmo libero il trasporto della seconda persona oltre il conducente. Ai minori di 18 anni il divieto rimarrebbe ugualmente per irresponsabilità prevista dalla legge nella minore età.

Per il resto è inutile andare contro un uso generalizzato, spesso necessario a tutti, poi è inutile colpevolizzare ciò che poco si può punire.

### **19a – Statistiche**

Il censimento della popolazione del 1991 evidenzia che 11,77% dei romani fa uso del motoveicolo (ciclomotore) nei suoi spostamenti in città.

Dal 1981 ad oggi molti fattori hanno incentivato quest'uso: maggiori ingorghi di traffico, maggiori difficoltà a trovare spazi di sosta, migliori prestazioni, tanto che molte case costruttrici hanno investito nella diffusione di questo mezzo di trasporto. Italiani e Giapponesi gareggiano con lancio di modelli sempre più nuovi e nuove cilindrate.

L'Istat nota che nel 1989 nel territorio della Provincia di Roma erano calcolati:

ciclomotori: 177963

motoveicoli: 122713.

Tra i dati forniti dall'Ufficio di Statistica non si possono quantificare gli incidenti in cui tali veicoli sono stati coinvolti nel territorio del Comune di Roma, né delle persone ferite o morte, perché viaggianti sui due tipi di veicoli. Questi dati, però, li fornisce a livello nazionale: ciclomotori n. 3268013, motoveicoli n. 2430704; totale 5698717.

Nel 1990 sono stati coinvolti in 55243 incidenti con 1298 morti e con 55186 feriti.

L'unico dato significativo al riguardo, anche se parziale, viene fornito dall'Ufficio Informatica del Corpo della Polizia Municipale di Roma, che raccoglie tutti gli incidenti rilevati dai suoi dipendenti. Nel 1991 i Vigili Urbani sono intervenuti in 5670 incidenti in cui erano coinvolti ciclomotori; le persone a bordo sono risultate 4 morte e 3252 ferite.

(Fonte: Istat; Roma in cifre 1991, pag. 183, Corpo della Polizia Municipale di Roma)

**II SEZIONE**  
**GLI INTRLCI INDIRETTI**

## **1 – Centralità degli uffici**

La concezione urbanistica di Roma è quella che i suoi fondatori vollero quando la crearono capitale d'una civiltà prima e d'un impero poi. Tutte le strade idealmente partivano a raggiera dal Campidoglio. Anche se questi raggi in seguito sono stati distorti rispetto alla crescita dell'Urbe, ad essa, però, è rimasto il "vizio" della centralità di ogni sede burocratica, dei centri di potere e di tutto il corollario.

L'idea dello Sdo – Sistema Direzionale Orientale – è un progetto concretamente auspicabile oggi, ma ancora di là da venire, come la creazione di un'area metropolitana policentrica. Sicché sicuramente per altri lunghi anni conserveremo questa impostazione amministrativa centrale.

Ciò comporta, ai fini del nostro studio, che tutti i cittadini, aventi necessità di una certificazione o d'un disbrigo di atto burocratico, si mettano in movimento – in qualsiasi punto si trovino – per raggiungere il centro, dove hanno sede ministeri, uffici statali, comunali, provinciali, militari e religiosi. È inevitabile, lungo questi raggi, un movimento di traffico veicolare nei due sensi di marcia, da e per il centro.

Diluire, quindi, questo accentramento aiutato da una diversificazione dell'orario del pubblico impiego, significa diminuire l'esigenza di traffico dallo spazio più vasto verso quello più concentrato, con un indotto minore di personale comandato a piantonare certi incroci o ad eliminare soste di gravi intralci; inoltre significa pure diminuire le emissioni di sostanze inquinanti da parte dei veicoli.

L'attuazione del "decentramento" non siamo noi a suggerirlo, ma è un rimedio imposto dalla necessità e dalla legge. Ma quando?

### **1a – Statistiche**

Nel territorio di Roma, che per brevità indichiamo come centro storico, hanno sede i più importanti uffici: statali – di governo e militari -, regionali – compreso un ospedale -, provinciali, comunali, esteri – ambasciate, Fao e Vaticano -, privati – banche, agenzie di viaggi, linee aeree, studi legali e professionali -, sedi di partiti politici, di ordini religiosi.

Non abbiamo la pretesa di conoscere tutti gli uffici con sedi nel centro storico, ma ne vogliamo citare solo alcuni, forse più conosciuti o forse più importanti, ad esemplificazione delle nostre tesi (e non esclusivamente nostre).

Partendo dal Campidoglio, oggi come duemila anni fa centro spirituale e fisico di Roma, elenchiamo senza ordine e ad occhio:

- \*Via L. Petroselli 50: Anagrafe, stato civile e certificazioni, assessorato IV Ripartizione, uffici I Circoscrizione;
- \*Lungotevere dei Pierleoni: III Ripartizione (Tributi);
- \*Via della Misericordia 5: V Ripartizione (Lavori Pubblici), VI Ripartizione (Tecnologico);
- \*Via dei Cerchi 6: XI Ripartizione (Annona e Mercati);
- \*Via della Consolazione 4: Comando del Corpo della Polizia Municipale di Roma;
- \*Via di Monte Caprino 13: albo pretorio;
- \*Via del Tempio di Giove 3: I Ripartizione (Personale);
- \*Via del Tempio di Giove 21: Avvocatura del Comune;
- \*Via di Monte Tarpeo 41: Ragioneria generale del Comune
- \*Via di Monte Tarpeo 42 Tesoreria del Comune;
- \*Via di San Pietro in Carcere: Ufficio del Sindaco, gabinetto e Consiglio Comunale;
- \*Via del Campidoglio 1: segretariato generale del Comune
- \*Piazza del Campidoglio: sala matrimoni, musei capitolini;
- \*Piazza Campitelli 7: X Ripartizione (Sport, spettacolo, turismo, antichità e belle arti);
- \*Piazza San Marco: ministero per la ricerca scientifica;

- \*Via San Marco: gruppi consiliari del Comune di Roma;
- \* Lungotevere Cenci 5: II Ripartizione (Demanio e Patrimonio), ufficio speciale casa;
- \*Lungotevere Cenci 8: XVI Ripartizione (edilizia popolare);
- \*Via delle Botteghe Oscure 4: Partito Democratico della Sinistra (sede centrale);
- \*Piazza del Gesù 46: Democrazia Cristiana (sede centrale);
- \*Piazza del Gesù 49: Associazione Bancaria Italiana;
- \*Largo C. Ricci 38: casa comunale e ufficio messi
- \*Piazza del Collegio Romano 3: I Commissariato di Polizia di Stato, 1a: Galleria Doria Pamphili;
- \*Via del Collegio Romano 27: Ministero dei beni ambientali e culturali;
- \*Via Giulia 79: uffici amministrativi della I Circoscrizione;
- \*Piazza madama: Senato della Repubblica;
- \*Piazza Montecitorio: Camera dei Deputati;
- \*Piazza Colonna: Presidenza del Consiglio dei Ministri, Il Tempo;
- \*Piazza Capo di Ferro: Consiglio di Stato;
- \*Via Arenula Ministero di Grazia e Giustizia;
- \*Piazza Nicosia Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio;
- \*Via dei Portoghesi: Avvocatura dello Stato;
- \*Via del Clementino: Intendenza di Finanza;
- \*Viale di Trastevere: Ministero della Pubblica Istruzione;
- \*Via Genova: Vigili del Fuoco (Comando Provinciale)
- \*Via San Vitale: Questura Centrale;
- \*Via XX Settembre: Ministeri delle Finanze, della Difesa...

## **2 – Gli orari dei pubblici uffici**

L'argomento appena trattato porta con sé delle conseguenze parimenti dannose che influiscono negativamente sul traffico: l'orario dei pubblici uffici.

Tutti i pubblici uffici sono organizzati nell'orario di lavoro tra le 8 e le 14, limitando l'apertura al pubblico nella fascia oraria tra le 9 e le 12. Tutti coloro che devono sbrigare delle pratiche in un pubblico ufficio (o in un ufficio privato che lavora in funzione di quello pubblico) devono mettersi in movimento in questi orari.

Dunque gli uffici pubblici al centro della città, tutti aperti alla stessa ora, fanno salire in modo vertiginoso il traffico, composto per lo più da persone in cerca di certificazioni o carte burocratiche. Le code dei veicoli agli incroci a ridosso del centro, le soste disordinate nel centro, hanno diretta conseguenza sugli indici di inquinamento.

I rimedi vanno, dunque, ricercati in una diversa organizzazione della vita pubblica, del servizio pubblico, per iniziare un mutamento nelle abitudini quotidiane della società. Per agire su questo si devono dare nuove cadenze ai ritmi della giornata lavorativa, ovvero gli orari di lavoro e di ricezione del pubblico. Poiché ciò non può avvenire per iniziativa privata o per naturale assestamento, l'amministrazione pubblica deve intervenire a dare l'avvio alle modifiche nelle abitudini.

I contratti collettivi nazionali di lavoro sul pubblico impiego sono tornati sull'argomento "orari di lavoro e ampliamento dell'arco temporale della fruibilità del servizio" a più riprese, dal 1984 ad oggi, ma tutto è rimasto sulla carta, vedi pure la circolare del Ministero della Funzione Pubblica dell'11.1.1985 n. 33101E.C20193 che prevede per orario di servizio la soddisfazione *dell'articolato interesse degli utenti*. Or dunque è necessario che le autorità, in accordo con le componenti sociali, stabiliscano i nuovi ritmi della vita pubblica portando modifiche significative all'orario di lavoro del pubblico impiego. Vale a dire: lasciando al centro della giornata lavorativa la scuola (8/14), dovrebbero dividere almeno in due orari di lavoro il pubblico impiego, dalle 7 alle 13 e dalle 9 alle 15, così da ampliare quell'orario di servizio al pubblico almeno dalle 8 alle 14 per diluire l'affluenza in maggior spazio temporale.

Il tutto non andrebbe nemmeno a discapito del lavoratore che potrebbe scegliere l'orario secondo le necessità: ad esempio l'accompagnamento dei figli a scuola o la spesa familiare. Infatti anche gli orari dei negozi, liberalizzati, potrebbero servire il cliente secondo l'orario più utile.

### **2a - Statistiche**

**Gli uffici.** Gli uffici anagrafici e di stato civile maggiormente frequentati dai cittadini, nei giorni feriali osservano l'apertura al pubblico dalle 8,30 alle 11,30; il martedì e il giovedì riaprono dalle 15,30 alle 18 solo per il rilascio di "certificati a vista" elaborati con il sistema computerizzato del Ceu (Centro Elettronico Unificato). Gli altri uffici pubblici, comunali e non hanno regole fisse, sicché ognuno è aperto al pubblico nei giorni stabiliti dalla direzione; in generale due alla settimana tra le 9 e le 12.

Poiché questi uffici sono pure poco usati dalla massa – dunque poco conosciuti – per un accesso spesso sono necessari due tentativi.

#### ***I dipendenti e gli abitanti.***

Al censimento del 1981 a Roma risultavano occupati nella pubblica amministrazione, servizi pubblici e privati 288409 addetti pari al 10,2 % della popolazione residente.

I residenti nel 1989 ammontavano a 2803931 persone distribuite in un territorio di 1507,8 kmq. La superficie urbanizzata era pari a 25,4% del territorio comunale. I dipendenti comunali erano 30400 (10,4 dipendenti per 1000 abitanti).

#### ***Produttività al 31.12.1991.***

\*XIX Circostrizione superficie kmq 131

Abitanti 185000  
Impiegati dipendenti 210 (esclusa la vigilanza urbana)  
Certificati rilasciati "a vista" n. 190000

\*I Circoscrizione: superficie kmq 14,3  
abitanti 161668 (al censimento 1981) (1)  
impiegati dipendenti 900 (esclusa vigilanza urbana)  
certificati anagrafici e di stato civile rilasciati "a vista" n. 248221, non "a vista" n. 8918  
altre certificazioni n. 129242.

(1) Sappiamo che la parte edificata della I Circoscrizione non ha subito variazioni, che gli abitanti tendono ad allontanarsi dal centro storico e che la popolazione in generale nella città ha subito un calo, quindi tale tendenza si dovrà imputare anche alle residenze della I Circoscrizione.  
(Fonte: Roma in cifre 1991, pagg. 15, 17; I, X e XIX Circoscrizione)

### **3 – Certificazioni inutili**

Gran parte del movimento di pubblico verso gli uffici statali e comunali è finalizzato alla richiesta di certificazioni. La vita dell'individuo moderno è scandita dalla continua dimostrazione della sua identità, dei suoi requisiti professionali o fisici, certificazioni ed attestati rilasciati tutti da enti pubblici preposti di volta in volta.

Questa esigenza, nella maggior parte dei casi, è superflua. Oggi è parzialmente attenuata dalla cosiddetta *autocertificazione* prevista dalla legge 15 del 4/1/1968, ma ancora troppo poco usata e non perfettamente applicata da tutti. Infatti, per esempio, al cittadino si richiedono, da parte del Comune, certificati che il Comune stesso è demandato al rilascio, come la richiesta di certificati da parte di uno qualsiasi degli enti al cui rilascio è proposto un ente pubblico. Quindi la richiesta di certificati inutili moltiplica il movimento dei cittadini – molti con mezzi privati – verso gli uffici pubblici per la maggior parte situati nel perimetro del centro storico. L'aumento di movimento-trafficco incide direttamente sull'inquinamento atmosferico.

I rimedi stanno appunto nella piena applicazione della legge 4.1.1968 n. 15 ed altre. Si deve dire che l'esibizione e l'eventuale fotocopia della carta d'identità può sostituire quasi tutti i certificati anagrafici. E' inutile l'*autocertificazione* se deve solo supplire alle carenze della pubblica amministrazione e non rendere più facile la vita del cittadino. Si pretende, infatti, che l'*autocertificazione* sia possibile firmando l'atto sostitutivo del certificato davanti ad un funzionario pubblico dell'anagrafe, vale a dire cambiando fila allo sportello. Quale vantaggio ha il cittadino dall'applicazione di questa legge? Dunque: semplificare le pretese documentate mediante l'esibizione della carta d'identità, oltre naturalmente ad un uso più intelligente ed ampliato della tecnica computerizzata – facilitando l'accesso ai dati – sia tra pubbliche amministrazioni, sia tra queste ed i privati.

### **3a – Statistiche**

Al censimento del 1981 a Roma risultavano occupati 885958, di cui l'81,6% nel settore terziario sia privato, sia pubblico. In particolare nella pubblica amministrazione, servizi pubblici e privati, 288409 addetti, pari al 10,2% della popolazione residente.

“I residenti nella città, sia pure nel lento declino iniziato dal 1982 – secondo fonte Istat – nel 1989 ammontavano a 2803931 persone (il 54,4% della popolazione del Lazio) distribuiti su di un territorio di 1507, 8 kmq, pari al 28,2% della superficie regionale. La superficie urbanizzata è pari al 25,4% del territorio. Al governo del sistema urbano è preposta l'amministrazione comunale... I dipendenti comunali e dell'insieme delle più importanti aziende municipali ammontano a 56642 unità (il 6,2% degli occupati complessivi della città). Tra di loro soltanto 30400 sono i dipendenti diretti dell'amministrazione (10,4 dipendenti per 1000 abitanti, il valore più sfavorevole tra le grandi città italiane). I dipendenti delle aziende municipali, che hanno status normativi contrattuali diversi da quelli dei dipendenti diretti, sono così suddivisi: 13920 nell'Atac, 4411 nell'Acea, 6180 nell'Amnu, 655 nell'Accl (Centrale del Latte). Il volume delle risorse finanziarie immesse nella produzione diretta di beni e servizi comunali (includente una parte di trasferimenti alle municipalizzate, che hanno comunque entrate proprie e bilanci autonomi) risulta pari a 7946 miliardi nel bilancio di previsione 1991. Il 59,4% dell'intero volume di spesa è destinato a sostenere la spesa corrente (di cui 28,5% per i salari), mentre alla spesa in conto capitale (gli investimenti) è riservato il 32,7%”.

Nel 1981 sono state censite 939045 famiglie. Nel 1986 l'anagrafe comunale segnalava 1000300 nuclei familiari (+6,5% nel periodo 1982/86). Considerando che la popolazione è in regressione, la tendenza all'incremento delle famiglie è soltanto il risultato di una progressiva frammentazione dei nuclei familiari urbani osservabile nella riduzione del numero dei componenti. Le famiglie tipo “monopersonali” sono il 20,6% (Censis) attualmente.



Il 61,6% del reddito complessivo prodotto nel 1989 è derivato terziario di mercato (servizi vendibili) ed il 20,7% dal terziario pubblico (servizi non vendibili).

### ***Certificazioni.***

Si prendono in esame le certificazioni rilasciate al 31.12.1991 da due circoscrizioni, una periferica l'altra centrale: la XIX e la I.

\*XIX Circostrizione: superficie kmq 131, abitanti 185000, dipendenti-impiegati 210 (esclusa vigilanza urbana), certificati anagrafici e di stato civile "a vista" 190000;

\*I Circostrizione: superficie kmq 14,3, abitanti 161668, dipendenti-impiegati 900 (esclusa vigilanza urbana), certificati anagrafici e di stato civile "a vista" 24822, certificati anagrafici e di stato civile non "a vista" 8918,

altre certificazioni: buona condotta e diritti politici 377, carte d'identità 11795, libretti di lavoro 1074, cambio residenza e abitazione 5485, atti notori e dichiarazioni sostitutive 15025, legalizzazioni e autenticazioni 92005, libretto d'invalidità civile 268, informazioni e attestazioni 1555, richieste visite necroscopiche 372, richieste pubblicazioni matrimonio 1196, richieste certificazioni da agenzie 110.

Se delle due circoscrizioni mettiamo a confronto la superficie, gli abitanti, i dipendenti e la loro produttività, risulta chiara la tendenza dei cittadini di periferia a fruire dei servizi centrali. Questo, vuoi per la vicinanza al luogo di lavoro – altro ufficio centrale – vuoi per comodità, dovendosi servire di altri uffici, pubblici o privati, ubicati nel centro della città.

(Fonte: I e XIX circoscrizione del Comune di Roma; Roma in cifre 1991 pagg. 15, 17, 18, 19).

#### **4 - Pedonalizzazioni senza senso**

Nella lotta tra pedoni e d automobilisti si sono inseriti certi interessi di natura economica, in maggioranza, ma anche di prestigio, cavalcando un ecologismo tanto di moda. Così s'è visto che abitare nell'isola pedonale fa "chic", avere il negozio nell'isola pedonale porta clienti, togliere le automobili dalla propria piazza o strada non è difficile, basta essere sponsorizzati da una grossa associazione che abbia voce fino alle stanze del potere: non importa se le macchine si ammucchiano nella strada confinante. Sono nate così le isole pedonali, qua e là nel centro storico su pressione di commercianti rampanti, abitanti e comitati d'occasione, ma anche più semplicemente, in piccole piazze dove ha i suoi uffici un grosso personaggio che non avrebbe trovato posto per la sosta nemmeno col permesso di servizio (vedi Piazza Margana, Piazza della Maddalena, Via Giulia...).

Creare un'isola pedonale così, scollegata da un piano di ristrutturazione generale del traffico nella zona, senza avere un progetto preciso di disincentivazione del traffico nel centro storico, allo stesso tempo, di sistemazione delle soste dei veicoli, è solo un gesto amministrativo terroristico che svuota da una parte e intasa dall'altra. Nascono così file di veicoli in paziente attesa dietro ad altri che in certe strade devono caricare e scaricare, devono spazzare, cercare spazi di sosta più o meno leciti. Intralci inutili, fonti d'inquinamento atmosferico ed acustico per la città.

I rimedi. In vista d'una più radicale sistemazione della sosta-rimessa, del posteggio, si devono creare zone pedonalizzate – ampie, ma non troppo anche per ricreare il gusto all'uso delle gambe e disincentivare gradualmente l'uso dell'auto –; però esse vanno organizzate, trovando sicuri spazi ai veicoli che si devono trasferire dai luoghi liberati. Un gesto concreto in questa direzione si può realizzare chiudendo queste zone con marciapiedi alti verso l'esterno della zona e azzerandoli verso l'interno, lasciando un solo varco per l'entrata e l'uscita con un solo agente addetto al controllo. I mezzi di soccorso avrebbero sicuro accesso, - in subordine – potrebbero essere muniti di scivolo portatile per l'accesso alle strade chiuse dai marciapiedi.

#### **4a – Statistiche**

Dalla legge n. 122 del 24.3.1989 derivano le precisazioni sul tema:

*Art.12. 1. Al primo comma dell'articolo 2 del testo unico ... (393/1959 Codice della Strada) sono aggiunti i seguenti: "Area pedonale urbana: zona urbana interdetta alla circolazione dei veicoli, salvo consenso per velocipedi e per i veicoli al servizio di persone portatrici di handicap con limitate capacità motorie; zona a traffico limitato: area in cui l'accesso e la circolazione sono limitati ad ore prestabilite e/o a particolari categorie di utenza o di veicoli.*

*Art. 13. 1. I comuni con deliberazione del consiglio comunale - immediatamente esecutiva – provvedono a delimitare le aree pedonali urbane e le zone a traffico limitato tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio. (...) Analogamente i comuni provvedono a delimitare altre zone di particolare rilevanza urbanistica nelle quali sussistono esigenze particolari di traffico. (...)*

Il Comune di Roma già nel 1968 aveva istituito in Piazza Navona la prima "isola pedonale" intesa con l'accezione di oggi. Successivamente "... a partire dall'anno 1973 sono state istituite numerose aree pedonali e zone a traffico limitato, programmando anche il successivo sviluppo di tali aree".

Si ricordano le Ordinanze n. 678 del 19.7.1973, n. 1015 del 17.11.1973, n. 356 del 26.4.1974, n. 1094 del 7.11.1974, n. 58 del 10.1.1989 che hanno di volta in volta perimetrato ai fini delle limitazioni di traffico veicolare i dieci settori nei quali è diviso il centro storico "...producendo rilevanti riduzioni di inquinamento e razionalizzando e rendendo vivibili le reti stradali centrali (fascia blu)" secondo la Deliberazione del Consiglio Comunale n. 3456/1980.

Con la Deliberazione di Giunta n. 4748 del 12.7.1989 il Comune di Roma dà applicazione alla legge 122/1989, della quale con le precedenti iniziative era stato ispiratore in materia di pedonalizzazioni.

Questa deliberazione detta i “criteri della disciplina della circolazione stradale nelle aree pedonali urbane, nelle zone a traffico limitato e nelle corsie preferenziali” e così definisce meglio l’area pedonale urbana, la zona a traffico limitato con prevalenza pedonale, la zona a traffico limitato per settore, la zona a traffico limitato ad orario prestabilito, o fascia blu, in riferimento all’art. 2 del C.d.S. come modificato dall’art. 12 della legge 122/1989.

È da notare, infine, che nel territorio del Comune di Roma, tra tutte le strade o piazze che impropriamente conosciamo come isole pedonali – circa 50 mila mq – solo Piazza del Campidoglio e Piazza Colonna assumono le caratteristiche, i requisiti di area pedonale urbana come propriamente detta dalla norma; per il resto trattasi di zone a traffico limitato con prevalenza pedonale.

## 5 – Troppi permessi

Probabilmente saranno stati individuati tutti i soggetti aventi diritto al permesso d'accesso al centro storico di Roma, dove per centro storico s'intende la parte del territorio della I Circoscrizione destinata a particolare rispetto e salvaguardia da agenti inquinanti o distruttivi.

Un fatto è certo: tra le 7 e le 9 il Vigile Urbano deve stare alla sorveglianza del varco d'accesso al centro storico per consentire il transito a tutti gli abitanti ed alti funzionari che ... la notte hanno dormito fuori! E sono così tanti gli aventi diritto che tutti insieme compongono un consistente numero di veicoli sui lungotevere in attesa di smistamento.

L'operazione rallenta il traffico in generale sui Lungotevere, crea file e perdite di tempo, brucia combustibile a vuoto, è fonte d'inquinamento atmosferico sul centro storico.

Premesso che, per noi, è pretesa anticostituzionale dividere i cittadini in categorie: abitanti e non. Il suolo pubblico è... pubblico; un segnale stradale può essere diretto contro un veicolo a seconda di chi c'è dentro?

A nostro parere l'ingresso al centro storico potrebbe essere consentito in alcune ore a tutti in altre a nessuno (vedi conclusione). Sta all'amministrazione pubblica selezionare gli orari d'accesso, sicché ne possano fruire in prevalenza certe categorie di persone invece che altre. È più semplice, anche se più drastico.

Comunque l'amministrazione pubblica, col rilascio di dodicimila permessi di servizio, avalla un numero eccessivo di *status symbol*.

### 5a – Statistiche

**I permessi.** La XIV Ripartizione del Comune di Roma al 31.12.1991 aveva rilasciato sette tipi di permessi che consentono l'accesso al centro storico, per un totale di 14100, così distinti:

1 – **Permesso di circolazione**, barrato 3000 (solo per motivi di sicurezza: consente la circolazione anche in corsie preferenziali all'interno e all'esterno del centro storico, la sosta ove vige divieto).

2 – **Permesso di circolazione**, semplice 3000 (solo per cariche pubbliche: consente la circolazione all'interno del centro storico, comprese le corsie del centro storico, la sosta ove vige divieto).

3 – **Centro storico**, 3500 (alle società che abbiano interesse pubblico: consente l'accesso al centro storico e la sosta ove consentito).

4 – **Permesso di transito**, 2000 (a chi dimostri dover raggiungere luoghi privati nel centro storico ove ricoverare il veicolo, traccia itinerari stabiliti).

5- **Centro storico-servizio stampa**, 300 (a testate editoriali, stampa o TV: consente l'accesso e la sosta nel centro storico):

6 – **Centro storico-stampa**, 2000 (a giornalisti muniti di tessera professionale: consente l'accesso e la sosta nel centro storico).

7 – **Albergo**, 300 (ad esercizi alberghieri per la clientela alloggiata con autovettura non targata Roma: consente l'accesso e la sosta al centro storico).

La I Circoscrizione al 31.12.1991 aveva rilasciato tre tipi di permessi che consentono l'accesso e la sosta al centro storico per un totale di 7400 così distinti:

1 – **Centro storico**, 5000 (a cittadini residenti, sottolineati dal l'indirizzo del titolare: autorizza l'accesso e la sosta al centro storico).

2 – **Centro storico**, 200 (per gli autoveicoli degli artigiani, sottolineati dal nome del titolare e la scritta artigiano).

3 – **Agenti di commercio**, 1300 (reca la dicitura "contrassegno che autorizza l'accesso e la sosta ove consentito in tutti i settori del centro storico nei giorni di...", precisando a lettere cubitali due giorni della settimana scelti dal titolare).

(Fonte: XIV Ripartizione del Comune di Roma e I Circoscrizione)

## **6- Parcheggi irrazionali**

L'ostacolo principale al traffico sono gli stessi veicoli in sosta sulle strade: un male individuato anche dagli amministratori.

L'alternativa è nella creazione di parcheggi. Tra polemiche e diatribe d'ogni genere l'Amministrazione ha, finora, preso iniziative di compromesso. Infatti ha creato parcheggi adottando luoghi liberi – o meglio, abbandonati – della città, lontani da abitazioni e da mezzi di trasporto pubblico, non serviti dalle strade di flusso principale al traffico, inoltre il prezzo di custodia risulta per molti troppo caro.

Conseguenza: questi parcheggi sono sconosciuti agli automobilisti, quindi sempre vuoti. Chi viaggia in auto, preferisce rischiare la sanzione, lasciando il veicolo mal parcheggiato nelle vicinanze del punto di arrivo, piuttosto che fare sia pur brevi tratti a piedi o alla ricerca del mezzo pubblico.

Sappiamo che i veicoli in sosta d'intralcio sono la prima causa del rallentamento alla circolazione e quindi d'inquinamento; i rimedi sono conseguenti alle premesse. "Sacrificare" alla sosta – magari in accordo con esigenze ambientaliste – alcune strade e piazze di Roma è un male inevitabile, data la situazione ormai raggiunta, però il fine di liberare altre strade e piazze ad una circolazione più fluida deve comunque essere perseguito.

È altrettanto conseguente l'organizzazione d'un servizio pubblico efficiente nelle adiacenze dei parcheggi creati, sicché l'alternativa del mezzo pubblico offra concretezze al conducente del veicolo privato.

### **a – Statistiche**

Il Comune di Roma al 31.12.1991 ha in esercizio 44 parcheggi costruiti e istituiti allo scopo di permettere la sosta dei veicoli. Distinti per tipologia: 42 a raso, 1 sotterraneo e 1 sotterraneo e a raso, per una capienza totale di 23000 posti auto. Di quelli a raso 3 sono destinati ai bus per un totale di 255 posti. Inoltre 15 parcheggi sono collegati a capolinea Atac e Acotral, 2 parcheggi sono collegati a capolinea Atac, Acotral e stazionamento taxi. 33 sono stati creati tra il 1970 ed il '90, 11 sono stati creati nel 1990.

Non sfugge la collocazione di alcuni di mero effetto statistico o d'immagine, in quanto privi o carenti di collegamenti con mezzi pubblici o di scambio. Cosicché i più restano tuttora insufficienti alla richiesta, altri (pochi), non sono conosciuti a sufficienza.

(Fonte: XIV Ripartizione del Comune di Roma).

## **7- Mezzi pubblici**

Tutte le cause d'intralcio della circolazione sono pure causa di disfunzione nella rete autofiltranviaria pubblica.

I mezzi pubblici non transitano con regolarità; non hanno corse veloci, comunque, a tempi *standard*; a volte viaggiano troppo carichi, a volte vuoti; non sono affidabili per chi se ne deve servire per spostamenti nella città, per giungere sul posto di lavoro, per contattare uffici o persone, per piccole spese: vale a dire non sono competitivi col mezzo privato. Dunque sono pochi i conducenti convinti di lasciare la propria auto e usare il mezzo pubblico. Così i grossi veicoli delle aziende pubbliche rimangono sempre più spesso intrappolati dai veicoli privati, che – a loro volta – rimangono intrappolati da autobus e tram: il classico serpente che si morde la coda. In tal modo il traffico e l'inquinamento non scemeranno mai.

I rimedi minimi e a più breve termine sono le risposte ai punti sin qui trattati: disincentivare l'uso del veicolo privato, anzi, non dargli motivo di mettersi in moto - né al mattino, né dopo – è l'uovo di Colombo, per il caso nostro. Se l'automobilista avrà luoghi di sosta sicuri ed altri dove non avrà la possibilità di circolare, né di fermarsi, dovrà adattarsi all'evidenza e l'Atac troverà percorsi liberi.

### **7a – Statistiche**

Il trasporto pubblico urbano a Roma è gestito da due aziende: Atac (municipale), che cura il trasporto di superficie e Acotral (consortile), che cura il trasporto sulla rete sotterranea. Nel 1988 l'estensione della rete di superficie era pari a km 2125, dei quali solo 85 (il 4%) erano serviti da tranvie. I km di rete protetta (le corsie preferenziali) erano 88 (il 4,1%). Le densità della rete di superficie in rapporto alla popolazione servita era pari a 0,7 km ogni 1000 abitanti. I mezzi utilizzati nelle linee erano 2891 (1,06 per 1000 abitanti). Ogni giorno venivano trasportati circa 3 milioni di passeggeri. La velocità commerciale era di 14 kmh negli itinerari promiscui e di 18 kmh quelli protetti.

La mobilità all'interno dell'area metropolitana di Roma alla data del censimento 1981 avveniva in: bus 30,48%, rotaia 12,27%, auto 28,27%, moto 1,77%, altro 27,21%; il 42,75% avveniva quindi su mezzi pubblici.

Atac al 31.12.1991 presenta questo resoconto:

dipendenti 13920 di cui 9222 autisti;

parco mezzi: 2600 bus (media anni 9,76)  
173 tram (media anni 40,9)  
8 minibus elettrici  
4 mezzi speciali per trasporto disabili  
266 linee bus di cui 28 notturne  
8 linee tranviarie  
1 linea turistica.

Vengono poi allestite linee speciali in occasione di avvenimenti sportivi, religiosi, culturali (stadio, teatro, fiere e congressi).

Lunghezza delle rete di esercizio km 2337 (+212 dell'88) di cui km 89,3 (+1,3 dell'88) in corsia riservata e km 70 di linee tranviarie (-15 dell'88).

Incassi da biglietti e tessere al 31.12.1990 £ 132,829 miliardi.

Incassi da biglietti e tessere al 31.12.1991 £ 142,086 miliardi, con un incremento dell'8%; questo incasso è dato dalla vendita di 63528000 biglietti e di 4906797 tessere d'abbonamento.

L'Atac con la vendita di biglietti e tessere copre il 13% delle spese di bilancio.

L'Acotral al 31.12.1991 fornisce questi dati:

dipendenti: 11000

bus: 1800

corse: 100000  
bilancio: 998 miliardi  
incasso: 201 miliardi dalla vendita di biglietti e tessere d'abbonamento.

Nel 1987 il traffico viaggiatori sulle autolinee extra urbane Acotral (esclusa la metropolitana) fu di 94709811; sulle linee urbane di collegamento con scali ferroviari e marittimi 2766158.

(Fonte: Roma in cifre 1991, pagg 22, 208; Atac, Ufficio stampa)

## **8 – Conclusione**

E' troppo semplice? Può darsi, ma una cosa è certa la soluzione di tutte queste cause d'intralcio, di tanti "piccoli disordini", evita o diluisce l'obbligo della presenza del Vigile Urbano che, infatti, finora non abbiamo menzionato. Solo la loro disfunzionalità comporta necessariamente l'intervento del Vigile a sanare una situazione d'illegalità o di svolgimento irregolare della convivenza sociale.

Al contrario – da qui in poi – il Vigile tornerebbe ad occuparsi di traffico per istituzione, normalmente, non per una forzatura degli eventi o di una campagna stampa: controllo della sicurezza dei veicoli ed altre infrazioni dinamiche sulla sicurezza della circolazione. Noi, però, vogliamo dire di più. Siamo consapevoli che i rimedi proposti non sono esaustivi del problema, ma coprono la soluzione fino ad un certo livello. Solo una drastica e nuova iniziativa a livello nazionale potrà mutare la tendenza al fenomeno traffico (e conseguenti inquinamenti), a meno d'una obiettivamente improbabile inversione della media auto-per-abitante.

Posta in questi termini la questione, non farebbe al caso nostro nemmeno una decisione estrema come il blocco delle auto o l'impiego di seimila Vigili Urbani in viabilità – vale a dire porre la città in stato d'assedio – perché anche (e soprattutto) le auto ferme sui marciapiedi ed in ogni luogo di transito fanno traffico. Inoltre poco o nulla si può contro la conformazione fisica della città. Così, quando pure si risolvessero tutti i problemi enumerati, non si risolverebbe completamente il problema traffico e quindi l'inquinamento. Se ne attenuerebbero i fastidi e se ne otterrebbe solo un differimento.

La radice del male e di tutti i mali di una città, come abbiamo voluto dimostrare sin qui, sta in prevalenza nelle soste dei veicoli. Qui cozza la difficoltà del problema. Esse sono di tre tipi: fermata, sosta di funzione e sosta-rimessa. Il suolo è pubblico e da tutti indistintamente e contemporaneamente dev'essere godibile. Si debbono riportare all'origine certi concetti di convivenza oggi stravolti per andazzo o malcostume: non si può tollerare la sosta-rimessa su tutte le strade e le piazze ed ogni spazio pubblico libero.

Siamo pure coscienti che l'idea, messa così, va oltre l'utopico, ovvero già parrebbe morta. Dunque, per non peccare troppo d'ingenuità, si richiede attenzione ad una proposta più elaborata.

### **8a – Statistiche**

#### ***Territorio ed abitanti***

I residenti di Roma, sia pure nel lento declino iniziato nel 1982 – secondo i dati Istat – nel 1989 erano 2803931 (il 54,4% della popolazione del Lazio) distribuiti su un territorio di 1507,8 kmq, pari al 28,2% dell'intera superficie regionale. La superficie urbanizzata è pari al 25,4% del territorio (14,9% nel 1960).

La regione Lazio ha presentato due ipotesi relative ai territori comunali da includere nella nuova perimetrazione amministrativa della "città metropolitana". La prima prevede che debba essere costituita da 96 comuni della provincia 3777812 residenti, il 73,2% dell'intera popolazione regionale su una superficie di 5351 kmq pari al 31,1% di quella regionale. La seconda ipotesi, più riduttiva, prevede un'area metropolitana formata dal Comune di Roma ed altri 63 con 3517690 abitanti, il 70,3% della popolazione regionale su una superficie di 4043 kmq, pari al 23,5% del territorio regionale.

Il patrimonio abitativo del Comune di Roma al censimento del 1981 consisteva in 1015769 abitazioni dotate di 3986084 stanze. Ben il 79,6% delle abitazioni sono state realizzate dopo il 1946 confermando il tumultuoso processo di urbanizzazione dell'ultimo dopo guerra.

#### ***Altimetria***

Gran parte del territorio (circa il 38%) rientra nella fascia di valori da 50 a 100 mt s.l.m., seguito (circa il 32%) da quella con valori compresi tra i 5 e 50 mt e da territori (circa il 16%) la cui



altimetria è compresa tra i 100 ed i 200 mt. Rimangono quantitativamente marginali le aree inferiori ai 5 mt (circa il 12%) e superiori ai 200mt (circa il 2%).

### ***Reddito***

L'1,2% del reddito complessivo della provincia romana nel 1981 è derivato dal settore agricolo; il 16,5% da quello industriale; il 61,6% dal terziario di mercato (servizi vendibili) ed infine il 20,7% dal terziario pubblico (servizi non vendibili): tra il pubblico e il privato il settore dei servizi ha coperto nel 1989 il 22,3% del prodotto totale.

Il processo di progressiva terziarizzazione del tessuto economico è un fenomeno che ha interessato l'intero territorio nazionale che si è manifestato a Roma con particolare intensità, data la peculiare struttura produttiva della città connessa al ruolo direzionale da essa svolto in quanto Capitale.

### ***Mobilità***

Dunque la popolazione romana esprime una notevole domanda di mobilità per motivi di lavoro, di studio o di fruizione del tempo libero.

A questa domanda se ne frappono una seconda generata all'interno delle logiche di scambio pendolare tra la città ed il suo hinterland ed una terza connessa con la presenza annuale di una vasta massa di turisti e con la capacità attrattiva espressa dalle funzioni di Capitale.

Il censimento 1981 ha confermato nelle cifre la monodirezionalità esistente a Roma: ben il 43% degli spostamenti per motivi di lavoro e di studio sono diretti nell'area del centro storico o nelle immediate adiacenze del quartiere nord. Il 39,1% dei romani impiega nello spostamento almeno 15 minuti, il 31,3% ne impiega 30, il 22,5% 60 ed il 7,2% oltre 60 minuti.

### ***Mezzi di trasporto***

Quanto ai modi della mobilità il 38,5% utilizza il mezzo pubblico ed il 28,6% la vettura privata (i trasportati su autovettura: 6,3%), sui veicoli a due ruote l'1,77%. La popolazione romana manifesta una tendenza ad utilizzare l'autovettura privata nonostante gli evidenti effetti di saturazione della viabilità (5000 km entro il Gra), di scadimento della qualità ambientale e di costi sociali elevatissimi (nel 1990 si sono registrati 41186 incidenti con 257 morti e 30064 feriti). Inoltre si tenga conto che il parco dei veicoli circolanti si è accresciuto notevolmente... Nel 1980 si contavano 3 residenti per vettura, nel 1985 il rapporto era sceso a 2,6; da allora al 1990 si è registrata una continua tendenza all'incremento percentuale delle nuove immatricolazioni. Se si pongono in relazione le autovetture immatricolate con le nascite nella città si ottiene il valore, affatto consolante, di 3,5 automezzi per ciascun neonato.

Il trasporto pubblico urbano a Roma è gestito da due aziende Atac (municipale) che cura il trasporto di superficie e Acotral (consortile) a cui è affidata la gestione della rete sotterranea. Nel 1988 l'estensione della rete di superficie è pari a km 2125 (la più vasta d'Italia) dei quali solo 85 sono serviti da tranvie; del tutto assenti le filovie. I km di rete protetta (corsie preferenziali) sono 88 (il 4,1%). La densità della rete di superficie in rapporto alla popolazione servita è pari a 0,7 km per 1000 abitanti. I mezzi utilizzati sono 2891 (1,06 per 1000 abitanti), il valore più alto tra le grandi città italiane. Ogni giorno vengono trasportati circa 3 milioni di passeggeri. La velocità commerciale dei mezzi è pari a 14 kmh negli itinerari promiscui e di 18 kmh negli itinerari protetti.

La rete del trasporto sotterraneo in metropolitana, consiste al momento di due linee per una lunghezza complessiva di 33 km. Ne è stato programmato un notevole ampliamento che trova solo ostacoli negli elevatissimi costi di realizzazione. Al momento i passeggeri/giorno trasportati ammontano a circa 640000 e sono in continuo incremento. Punto dolente per entrambe le aziende sono i crescenti divari tra curve di costi e quelle dei ricavi: l'Atac nel 1989 ha sostenuto costi per 1017 miliardi, ma ne ha ricavati appena 139,5.

Dunque si evidenzia un progressivo incremento del traffico su gomma, privato e merci, e la contemporanea contrazione del traffico pubblico (bus e ferrovia). Ai trasporti sono addette 122670 persone.

### ***Finanziamenti***

Per una inversione di tendenza nell'Area Metropolitana del Lazio occorrono investimenti. Gli importi della legge finanziaria 1990, a tale riguardo, prevedono per il triennio 1990/92:

investimento straordinario per la realizzazione in Roma di opere direttamente connesse alla sua condizione di Capitale d'Italia: 1990: 150 miliardi; 1992: 250 miliardi.

- intervento di ammodernamento ed ampliamento dei sistemi aeroportuali di Roma e Milano, 1990: 340 miliardi; 1991: 300 miliardi, anni successivi: 300 miliardi;
- programma nazionale per l'alta velocità sulla direttrice Battipaglia-Napoli-Roma-Milano, 1990: 175 miliardi; 1991: 500 miliardi, 1992:8000 miliardi, anni successivi: 7425 miliardi.
- A questi titoli va aggiunta la disponibilità di 370 miliardi nel triennio per interventi di risanamento ambientale nel settore dei trasporti per le Aree Urbane.

Complessivamente questi fondi per il 1990 comportano un impegno di poco superiore ai 2000 miliardi e complessivamente inferiore nel triennio a 8000 miliardi.

Sono investimenti che, tutto sommato, possono essere ritenuti "modesti", ma, se continuativi nel tempo, possono permettere di modulare programmi (Anas, autostrade, ferrovie, regioni, comuni) secondo un disegno organico, favorendo altri investimenti mediante ricorso alla finanza privata per gestire flussi aggiuntivi di finanziamenti.

### ***Futuro di Roma***

Ma soprattutto serve: a) la metropolitana e b) una decongestione dei servizi dal centro storico.

- a) "Oggi solo due città dispongono di servizio metro (Milano e Roma) anche se la loro diffusione potrebbe dare risposte concrete alla soluzione dei problemi di traffico che gravano sui maggiori centri urbani". La rete romana consta di due linee per totali km 33. Il prossimo futuro potrà fare aggiungere il prolungamento della linea A da Ottaviano alla Circonvallazione Cornelia per km 4 e altrettante stazioni.
- b) "Tra le più importanti opere in programma si cita la realizzazione, anche infrastrutturale, del nuovo *Sistema Direzionale Orientale* (Sdo) nel quadrante est della città, che servirà a decongestionare il centro storico da gravose funzioni terziarie: nello Sdo è previsto che si concentri tutto il comparto PA".

Numericamente gli addetti coinvolti in questo intreccio tra servizi, affari e traffico sono:

228409	nella Pubblica Amministrazione, servizi pubblici e privati;
204724	al commercio;
81000	all'artigianato;
122670	ai trasporti; in funzione di una metropoli abitata da 2803931 residenti e 2 milioni di fluttuanti.

## **9 – Proposta organica per le soste ed il traffico\***

Va posto un freno, una regola ad una motorizzazione irrazionale.

È irreversibile che di questo passo andremo verso il blocco totale della vita cittadina con gravi danni economici, ambientali, fisici per l'uomo. Oltretutto le nostre città seguono schemi di un'urbanizzazione millenaria, oppure non l'hanno affatto. Conseguenza: sarà, quindi, inderogabile quanto prima dover documentare, all'atto dell'acquisto dell'auto il luogo di rimessa. È poi necessario creare una filosofia dell'uso dell'auto privata quale mezzo di lavoro per l'indispensabile e non per il superfluo. È necessario un progetto.

Tenendo sempre Roma come punto di riferimento del nostro ragionamento, scontata la messa in opera d'una rete di pubblico servizio efficiente, quindi competitivo rispetto all'uso del mezzo privato, compreso un servizio di taxi più accessibile e consistente, vi dovranno essere progetti a breve ed a lunga scadenza.

**1) A breve scadenza.** Chiudere l'accesso e la circolazione dentro il centro storico, o in parte di esso (si può iniziare da una porzione di territorio più piccola dell'attuale fascia blu) dalle 8 alle 18, compresi per i residenti, esclusi i mezzi di servizio, di fornitura, a due ruote; creare i presupposti per invitare tutti all'uso del mezzo pubblico. Tutti a piedi dalle 8 alle 18 in una grande isola della città, ogni eccezione porterebbe con sé una serie di "accorgimenti" e stratagemmi di difficile controllo. Le isole potranno poi diventare cinque, secondo i futuri assetti della città metropolitana.

Si dovrebbero diminuire le possibilità d'accesso alla zona pedonalizzata per facilitare e risparmiare uomini e mezzi, (*omissis...*). Tale sistema darebbe possibilità di fuga a tutti in caso di necessità dall'interno verso l'esterno e lascerebbe sempre le vie libere dalla circolazione per eventuali mezzi di (*omissis...*).

**2) A lunga scadenza.** Il progetto riprende i due elementi: suolo pubblico e automobile.

L'auto, rispetto al suolo, può essere ferma o in movimento. Abbiamo detto che sta ferma per pochi istanti, per sosta di funzione, o per sosta-romessa. Ecco: per una migliore utilizzazione della strada, a vantaggio di tutti – salute compresa – con legge nazionale si dovrebbe interdire la sosta-romessa sul suolo pubblico.

Ogni autoveicolo presente e futuro dovrebbe avere un luogo di rimessa, verificato da un tecnico del comune, riportato sul libretto di circolazione. Diverrebbe conseguente documentare, all'atto dell'acquisto, il possesso della rimessa.

Entro tre anni i comuni, a coloro che non avessero trovato un luogo di rimessa, assegnerebbero un posto a pagamento, relativamente vicino all'abitazione, sacrificando parte della città, costruendo sopra e sotto il suolo luoghi o impianti di rimessa. Si possono reperire in ogni quartiere. Questa condizione porterebbe verso un numero chiuso di auto in città, ma contemporaneamente, per stimolare al reperimento di rimesse, si dovrebbe abolire la tassa di possesso. Non ha significato. L'auto infatti paga la tassa all'acquisto, la tassa di circolazione consumando carburante. È più giusto pagare l'uso del suolo pubblico a fini privati all'ente locale, sia con equo affitto, come concessione di suolo pubblico, sia per la sosta di funzione con i parchimetri. Quindi, chi dimostra una rimessa privata non pagherebbe suolo pubblico e non pagherebbe tassa di possesso. La documentazione della rimessa potrebbe consistere in un certificato di ricovero, da allegarsi al libretto di circolazione, che documenti la concessione di suolo o posto pubblico o nell'autorizzazione alla rimessa collegata alla residenza del proprietario del veicolo.

Il progetto dovrebbe dare questi risultati: eliminazione degli autoveicoli e carcasse dalla maggior parte delle strade; stimolo all'uso del mezzo pubblico perché più veloce e competitivo; disincentivazione all'uso del mezzo privato, perché sistemato in luogo sicuro.

In ogni caso non è a vantaggio di nessuno - abitanti, lavoratori, operatori del commercio – la situazione di compromesso attuale: chiusura parziale, chiusura ad intervalli, permesso agli abitanti, targhe alterne. Secondo noi, dividere i cittadini per categorie (abitanti o no) e porre questa divisione come discriminante per l'uso del suolo pubblico è anticostituzionale. Si deve, quindi, eliminare il concetto

che la sosta–rimessa indiscriminata sul suolo pubblico è un diritto; soprattutto che è un diritto averla sotto casa.

Il transito sulle strade dovrebbe essere consentito o interdetto a tutti i veicoli, secondo i segnali previsti dal Codice della Strada, non secondo il conducente.

Il rilascio di permessi, i controlli, sono enorme dispendio di energie. Nessuno si fa ragione di organizzare la propria vita in modo diverso. Nessuno vuole essere il primo costretto a lasciare l'auto amata lontana da casa o dal lavoro e, nella ricerca di aggirare l'ostacolo, il centro storico, o la città, perderà la vita.

Se fosse attuato questo e se ciò nonostante il problema non avesse soluzione, a ragione potremmo dire che il sistema di Polizia Urbana non funziona.

Comunque, quanto sopra esplicito non ci esonera dal pretendere una organizzazione del Corpo della Polizia Municipale di Roma, dal pretenderne una miglior utilizzazione e rendimento, dal pretendere un lavoro gratificante per la vigilanza urbana e gratificante per lo stesso lavoratore in uniforme.

*\* Il presente capitolo in questo contesto risulta superato dalla proposta a conclusione del testo, ma viene pubblicato per testimoniare lo sviluppo negli anni della nostra esperienza, del nostro ragionare.*

## PARTE II

### UNA MOTORIZZAZIONE DA FRENARE

## **Introduzione**

Porre dei limiti ad una motorizzazione incontrollata dei popoli a civiltà avanzata, allo sviluppo, è un argomento contro il buon senso, contro l'anelito dell'uomo a progredire. Regolare lo sviluppo della motorizzazione e magari contingentarla per evitare certe conseguenze non è argomento che possa essere accettato a cuor leggero da chi fa opinione e da chi si rifà alla pubblica opinione. Direttamente o indirettamente dà lavoro a buona parte del mondo produttivo, facilita la comunicazione, la vita. Lo affronto, quindi, consapevole di parlare a pochi amici. In ogni modo vorrei dimostrare che la motorizzazione libera della nostra civiltà non solo inquina, è dannosa e controproducente, ma va regolata per non arrivare al punto di non ritorno, visto il male che porta con sé.

Quanto dirò non deriva da uno studio scientifico. E' basato sul raziocinio più che sulla prova. La prova del resto sta nei fatti. Le mie asserzioni saranno corroborate da semplici ragionamenti logici, cui necessariamente segue una conclusione.

La motorizzazione, il traffico – si dice - ogni anno con gli incidenti porta più morti che una guerra, inquina il nostro ambiente, la nostra vita con altrettante morti conseguenti.

Oggi la legge stabilisce che non si può costruire una bambola e scrivere: attenti, può essere pericolosa per i bambini. In pari modo non si dovrebbero costruire strade, dove si può andare a velocità sostenuta senza far circolare i veicoli su carreggiate separate, senza livellare le pendenze delle curve, senza porre ammortizzatori antiurto laterali; non si dovrebbero costruire veicoli che vanno come missili. Una volta non si acquistava il somaro se non si disponeva della stalla, allo stesso modo non si dovrebbe vendere un veicolo a chi non ha dove rimetterlo. In altre parole sarebbe necessario rifare le città e le strade per intero. Invece in una strada pericolosa si installa il segnale corrispondente, lavandosi le mani come dei Ponzio Pilato per quanto potrà accadere dopo.

Insomma ci si potrebbe domandare: perché le Asl e la Comunità Europea che “vedono” tutto, non ordinano di costruire strade e veicoli più sicuri?

Il ragionamento è in parte assurdo per quanto impossibile. Assurda sarebbe l'imposizione, ma incoerente è pure il fatto di non regolare anche tali realtà, oggi che si dettano norme per tutte le situazioni. Però, quand'anche si riuscisse a costruire veicoli sicuri e non inquinanti, la mia “esperienza” porta a dire che è la crescita disordinata dei veicoli in sé che inquina la vita delle persone: ingorghi permanenti, file ad ogni incrocio, tempi da vivere bruciati, senza contare le polveri ed i residui dei materiali consumati.

Ancora. Il problema non esiste solo a Roma o nelle città italiane. Il nuovo modo di impostare, correggere, questa “civiltà” motorizzata dovrebbe diventare esempio da esportare subito nei paesi in via di sviluppo, perché, si sa, tanti altri paesi sono in corsa e diverranno altre civiltà motorizzate, iniziando con il riciclare i nostri veicoli vecchi. Dunque si moltiplicheranno gli effetti negativi dell'inquinamento nel complesso atmosferico globale, oltre che in quello particolare di ogni contesto abitato e urbanizzato.

Rivedere il “mondo” motorizzato, poi, non va disgiunto da un nuovo modo di impostare la città e viverla... Inquinamento è pure esaurimento di risorse, danneggiamento di elementi vitali della terra. Ci si deve convincere che una città non può essere ampliata illimitatamente, a “richiesta di mercato”, ma se ne deve guidare e correggere lo sviluppo. Si deve trovare un equilibrio tra i suoi abitanti ed i suoi spazi. Il globo terrestre deve trovare un equilibrio tra i suoi abitanti - uomini, animali e piante – ed i suoi elementi.

Dunque è da tenere sotto controllo un inquinamento generale, come l'eccessiva, eccedente antropizzazione del territorio, la densità abitativa dell'intero territorio nazionale, di conseguenza l'urbanizzazione, l'edificazione; e l'inquinamento particolare nell'area di una città derivante da industria, urbanizzazione (luce, riscaldamento), traffico.

Leggendo si vedrà che tutti i passaggi propositivi verranno superati dal ragionare e saranno ancora perfettibili. Non si disprezzi, perciò, l'intento radicale e drastico: omai che ci si mette mano,

si accolga il cambio di approccio al problema. Da qui la mia proposta a cercare punti fermi diversi nello sviluppo. Essa, è vero, viene concentrata nella conclusione sulla riduzione del traffico veicolare, ma deve essere intesa a riportare sotto controllo molte altre attività dell'uomo.

## I SEZIONE

### *Inquinamento*



## *Inquinamento come esaurimento di risorse. Che fare?*

Le risorse della terra non sono infinite.

- Non è infinito lo spazio a disposizione da edificare, da coltivare, per impiantarvi industrie, per il ricambio dell'aria, dell'acqua: l'universo ha bisogno di trovare un equilibrio tra i suoi abitanti, i suoi animali, la sua vegetazione. L'Italia, le sue città hanno bisogno di trovare un equilibrio tra le loro ricchezze, i loro beni ed i loro consumatori.

Il 28 novembre del 2000 il prof. Michele Colacino del Cnr: "E' necessario ridurre le emissioni di gas nocivi ad effetto serra; energia più pulita e apparecchiature più efficienti. L'Italia sarà più calda un grado e mezzo nella seconda metà di questo secolo e il livello dei mari più alto di 25 centimetri rispetto al normale livello, dagli oceani nasceranno onde anomale. Abbiamo esaminato l'andamento dei parametri climatici del Mediterraneo e la minore nuvolosità ed un aumento di radiazione solare sono le variazioni più significative da noi registrate. E' diminuita la quantità delle precipitazioni totali (meno 15% al sud, meno 6% al nord)".

- Vale a dire, con gli anni dovrà essere sotto controllo la crescita numerica degli abitanti della Nazione. Altrimenti prima o poi qualcuno ci dirà: signori, non c'è più acqua per tutti, non c'è più pane per tutti, oggi dobbiamo mangiare... pasticche, non si respira più, dobbiamo spegnere tutto... I politici, tramite ordinati studi scientifici, devono conoscere la possibile "capienza" del territorio nazionale nel suo insieme, ma pure localmente la potenzialità di "smaltire" la presenza dell'uomo prima che si giunga a livelli impossibili da gestire. Antropizzazione sostenibile. Perciò l'urbanizzazione dovrà avere dei limiti concreti: case, strade, uffici, mezzi di trasporto pubblici e privati non dovranno essere infiniti.

Immigrazione. Anche al riguardo non è vero che l'Italia può ricevere tutta l'immigrazione possibile, ma essa deve rientrare in quella pianificazione generale.

- Se non è vero che le città potranno essere ampliate senza limiti, è vero, però, che bisogna sfruttare meglio lo spazio già compromesso: risanare quanto deturpato in edilizia (case, strade), risanare le città nelle parti nate e cresciute abusive, non aumentare l'occupazione di spazi orizzontali, ma sfruttare di più quelli verticali. Per risanare sarà utile, quindi, abbattere ciò che è sorto abusivamente e "sanato" dalla legge, dando la possibilità di meglio ricostruire in altri spazi, rinnovando e sfruttando bene lo spazio danneggiato dall'abusività.

Esportare nei paesi più arretrati il progresso equilibrato, pulito: non doni, ma insegnare a lavorare, a progredire, a razionalizzare, a salvaguardare e rispettare il territorio e l'ambiente.

Si dice: se non arrivano gli immigrati a lavorare da noi, non vi saranno più versamenti sufficienti all'Inps per le pensioni future.

È necessario prepararsi, predisporre strumenti di rettifica a quando accadrà che i pensionati saranno più dei lavoratori. Non dovrà essere un fatto traumatico. Si troveranno altri sistemi ed è meglio guidare il crac che doverlo subire. Dobbiamo imitare la natura che già si prepara a subire il suo. Certamente essa stessa risarcirà la ferita. Così se avremo un inquinamento tale che produrrà un buco infinito nell'ozono da cui deriverà aumento di temperatura, scioglimento dei ghiacciai, aumento dei livelli dei mari, avremo di conseguenza aumento di vaporizzazione, adombramento del sole e di nuovo abbassamento delle temperature.

Allo stesso modo se avremo più morti che nascite, se avremo più pensionati che lavoratori, sicuramente non reggerà il sistema attuale, ma la società sarà capace di individuare altre fonti, altri produttori di reddito per risanare il disavanzo finché, passata una generazione, torneremo al riequilibrio morti-nascite, pensione-lavoro od altro sistema che nel frattempo la società si sarà dato.

## *Inquinamento come danneggiamento di elementi vitali della terra*

Ovvero l'avvelenamento dell'ambiente naturale, mediante la combustione di derivati del petrolio – e non solo - per usi del benessere sociale.

La morte è un evento naturale che al termine della vita coglie ogni creatura. Oggi e sempre più spesso questo ciclo è alterato da una causa innaturale, all'origine della quale troviamo qualcosa di comune cui diamo il nome di inquinamento – eufemismo di avvelenamento – assorbito dagli esseri viventi nel mangiare, nel bere, nel respirare.

L'inquinamento qui trattato è un avvelenamento chimico che l'uomo produce in genere con la combustione di alcune sostanze messa in atto per produrre energia. Ma effetto di questa, oltre l'energia voluta, sono nuove sostanze allo stato gassoso e polveri, che poi rimangono sospese nell'aria o ricadono e si spargono in vari modi nell'ambiente d'intorno e man mano si sommano alle precedenti. La maggior quantità di combustione si ha per produrre luce, riscaldamento, movimento di veicoli, quel che chiamiamo traffico.

L'effetto serra. “Alcuni dei gas presenti nell'aria, detti “gas serra”, hanno la capacità di assorbire calore di quella quota di radiazioni solari che una volta “rimbalzate” sulla superficie terrestre sfuggirebbero poi verso lo spazio: questo meccanismo che prende nome di “effetto serra”, è una condizione essenziale per la vita sulla terra, ma, se cresce oltre il dovuto la concentrazione dei gas serra nell'atmosfera si trasforma in un nemico temibile degli equilibri climatici ed ecologici. Sono gas serra l'anidride carbonica (CO<sub>2</sub>), i clorofluorocarburi (CFC) - *responsabili della distruzione della fascia di ozono*-, il metano (CH<sub>4</sub>), l'ossido di azoto (N<sub>2</sub>O), l'ozono troposferico (O<sub>3</sub>). La concentrazione dei gas serra nell'atmosfera cresce sia per l'aumento delle emissioni, *ma anche*, nel caso dell'anidride carbonica, per la sistematica distruzione di milioni di ettari di foresta - *che in quelle tropicali procede al ritmo di un campo di calcio al secondo* -. Gli alberi, infatti, agiscono da veri e propri accumulatori di carbonio e per ogni pezzo di foresta bruciato cresce, quindi, un po' la quantità di anidride carbonica libera nell'aria e con essa l'effetto serra. A partire dalla rivoluzione industriale la concentrazione dei gas serra nell'atmosfera è progressivamente aumentata: era di 280 parti per milione alla metà dell'Ottocento, oggi è 370 parti per milione. Parallelamente si è verificato anche un graduale aumento della temperatura media, che negli ultimi anni ha subito un'accelerazione: gli anni 90 sono stati il decennio più caldo a memoria d'uomo, e al '98 è toccato il record di anno più caldo mai registrato”. (*Legambiente 2000*)

Dicevamo: “A provocare l'effetto serra sono l'anidride carbonica, i clorofluorocarburi, il metano, l'ossido di azoto, l'ozono troposferico: gas la cui concentrazione aumenta sempre di più per una serie di cause legate alle attività umane. Gran parte della responsabilità per il progressivo riscaldamento del nostro pianeta va addebitata al modello energetico dominante: l'80% delle emissioni di anidride carbonica, il principale gas serra, proviene dalla combustione del carbone, del petrolio e del metano; dunque dall'attività delle centrali termoelettriche, dai fumi delle industrie, dagli scarichi delle automobili. Ma sotto accusa sono anche i fertilizzanti azotati usati in agricoltura, che oltre ad alimentare il fenomeno dell'eutrofizzazione, che sta uccidendo decine di laghi e mari, tra cui l'Adriatico, sono responsabili di buona parte delle emissioni di ossido di azoto... Quanto alla parte di colpa delle varie aree geo-politiche del mondo, oltre la metà delle emissioni di anidride carbonica e degli altri gas serra viene dai paesi industrializzati, Stati Uniti, Unione Europea, Canada, Australia, Giappone, dove vive appena un quinto della popolazione mondiale.” (*idem*)

Dunque l'avvelenamento-inquinamento dell'aria e, per ricaduta, della terra, avviene da più fonti: riscaldamento, luce, gas, motorizzazione.

L'inquinamento in città, quello che si vede e si sente, è rilevato con gli strumenti all'angolo di una piazza molto trafficata ed è la sommatoria della combustione di tanti agenti pericolosi alla salute che si possono produrre lontano, essere trasportati anche a centinaia di chilometri dal luogo di

origine, in un paese dove magari la vita scorre tranquilla con pochi motori e poche ciminiere. E' qualcosa di anormale che si aggiunge sul nostro ambiente di vita.

Queste sostanze nocive, prodotte per il riscaldamento, per la luce e per il movimento dei veicoli, giorno per giorno si sommano sopra la crosta terrestre, inevitabilmente. Sappiamo che le assorbono le piante, i palazzi, i monumenti, la neve, il suolo, dove disciolte dalle acque penetrano ammalando anche le sorgenti. Inoltre il fenomeno è in crescita, perché man mano altri popoli aumentano i consumi del benessere (vedi Cina e India...).

A tal proposito le centraline rilevatrici dei livelli di inquinamento accertano solo che in quel luogo, in quel giorno e in quell'istante la concentrazione delle sostanze nocive ha oppure non ha superato la soglia di pericolosità, ma non ne rilevano la sommatoria. Infatti se si superassero i limiti fissati e partisse un allarme da obbligare l'interruzione dell'agente inquinante, magari per un giorno intero, alla resa dei conti quel superamento sarebbe stato salutare, perché l'inquinamento totale nell'ambiente risulterebbe minore.

“Quanto più crescerà la temperatura sulla terra, tanto più aumenterà anche l'incidenza e la diffusione di malattie tropicali... La parte della superficie terrestre a rischio-malaria passerà dal 45% al 60%...”. La febbre del pianeta accelererà l'estinzione di migliaia di specie animali e vegetali, non più in grado di sopravvivere nelle mutate condizioni climatiche. In altre parole è necessario guardare non con gli occhi del proprio interesse, ma del mondo.

### ***Diffusione dell'inquinamento***

La diffusione del pericolo sta nel fatto che l'inquinamento innanzi tutto procura un danno d'impatto vicino al luogo di produzione, poi dove la sostanza nociva viene trasportata.

“La terra soffoca per l'inquinamento, anche il clima sembra impazzire. Al termine di un ventennio che ha visto crescere di quasi mezzo grado la temperatura media sulla terra e aumentare il numero e l'intensità degli eventi meteorologici estremi (alluvioni, uragani, ondate di calore, siccità), in molti ormai ipotizzano che il cambiamento di clima sia già una realtà. Certo il riscaldamento del nostro pianeta, legato all'aumento dell'effetto serra, è una minaccia sempre più concreta, che rischia di diventare incontrollabile se continuerà ai ritmi attuali l'immissione nell'atmosfera di anidride carbonica e degli altri gas serra, sostanze prodotte dalle attività industriali – in particolare dalla combustione di carbone, petrolio e metano – o liberate per effetto di fenomeni, come la deforestazione, causati dall'uomo. I rischi sono che un aumento ulteriore di pochi decimi di grado della temperatura terrestre innescherà una reazione a catena: parziale scioglimento delle calotte polari, innalzamento del livello dei mari, tropicalizzazione del clima in molte regioni oggi temperate (compresa parte dell'Italia). Il protocollo di Kyoto del 1997 impone ad ogni paese l'obiettivo di ridurre le emissioni di anidride carbonica. L'Unione Europea, tra i paesi industrializzati, ha fissato di ridurre entro il 2010 di 6,5% l'emissione di anidride carbonica rispetto al 1990. L'Italia, nonostante che abbia imposto la “energy-carbon tax” sugli usi energetici a maggiore impatto sul clima, sa già di non rispettare il patto, anzi aumenterà l'impatto di riferimento (*più 13% nel 2007, secondo il Wwf*). Ora siamo tutti davanti ad un bivio: o i governi, le forze politiche, i sistemi economici, gli stessi consumatori si muoveranno in fretta per fermare l'aumento delle emissioni che stanno alterando il clima e in particolare per ridurre il consumo di petrolio e carbone, oppure tra pochi anni il cambiamento climatico diverrà inarrestabile.” (*Legambiente 2000*)

### ***Gli effetti***

Dunque l'inquinamento ambientale è per lo più dovuto a combustione di alcune sostanze solide, liquide o gassose. I prodotti risultanti da una combustione sono nuove sostanze o nuovi composti che mai sono buoni per l'ambiente in cui si vanno a depositare o mescolare; anzi sono nocivi, quando stravolgono le percentuali prodotte e tollerate in natura.

Le polveri, i nuovi gas, come l'anidride carbonica, l'anidride solforosa ed altri risultanti dalla combustione sparsi nell'aria, a mezzo dei fumi e dei vapori producono danni, perché vengono respirati dalle piante, dagli animali, dagli uomini e assorbite dalle cose ove si depositano. O

producono danni, perché rimangono sospese nell'aria e reagendo con altri elementi procurano il cosiddetto buco nell'ozono o ricadono sotto forma di acidi, quando si miscelano con l'acqua. Dunque fanno male all'uomo, sia perché lo danneggiano in quel che respira, sia perché lo danneggiano in quel che mangia, coltivato nelle campagne...

Il prof. Ezio Bolzacchini della Bicocca di Milano, convegno nazionale sullo smog aggiunge e precisa: "C'è un serial killer invisibile che si aggira per l'Europa. È il particolato atmosferico, cioè lo smog. Si calcola, infatti, che le polveri sottili uccidano ogni anno 350mila persone in Europa. E solo a Milano, sono 800 le morti causate dall'inquinamento dell'aria. Il particolato in Italia riduce l'aspettativa di vita media di 8,3 mesi... Le particelle possono entrare in circolo nel sangue renderlo più vischioso e provocare effetti negativi sul cuore con ischemie e malattie cardiovascolari." Ma le polveri sottili "si insinuano anche nei polmoni e sono all'origine di problemi respiratori e patologie oncologiche... Le politiche anti inquinamento attuate nelle città italiane sono solo palliativi". Le giornate ecologiche, le targhe alterne, secondo il professore, non risolvono il problema. Le sostanze inquinanti, infatti, non riescono a disperdersi perché "rimangono bloccate da uno strato di aria calda che, a Milano, si trova a circa 200 metri dal suolo, nel sud d'Italia più in alto" (City 12.9.2006).

Il particolato in pratica resta imprigionato nell'aria vicino a terra. Per ridurre l'inquinamento nell'atmosfera ci sono due soluzioni: diminuire le emissioni di smog per lunghi periodi e applicare nuove tecnologie, come per esempio il Fap, uno speciale filtro per motori diesel (i più inquinanti) che intrappola lo smog e lo brucia in modo automatico, riducendo del 99% le emissioni nocive.

In città. Una quantità di questi agenti inquinanti è prodotta dalla combustione di benzine che spingono i motori a scoppio usati per muovere i veicoli, in gran parte concentrati nelle città. Ora, se per ciò che riguarda il riscaldamento e il traffico, il maggior inquinamento viene prodotto nelle città da cui poi si dirama verso destinazioni lontane, direzione inversa hanno le polveri e le sostanze prodotte dalla combustione per creare energia elettrica. Infatti le centrali preposte a questa causa sono poste fuori dalle città.

Insomma, dalla combustione del gas, del gasolio, del legname o del carbone si produce calore che riscalda l'acqua per gli impianti delle abitazioni nelle città o si trasforma in energia elettrica; dalla combustione che muove i veicoli a motore deriva l'insieme di quanto chiamiamo traffico. E tutto questo si concentra nei luoghi più densamente urbanizzati.

## II SEZIONE

### *Inquinamento-Motorizzazione*

## *Il problema traffico*

Togliendo dal nostro discorso il riscaldamento e la luce, beni irrinunciabili, sui quali si può incidere solo inventando la c.d. energia “pulita”, rimane da trattare il traffico... La motorizzazione è simbolo e traino della nuova civiltà (con il progresso seguito all’applicazione dell’elettronica).

La combustione che muove i veicoli ha portato l’inquinamento oltre i limiti tollerabili, soprattutto sapendo che essa produce inquinamento non depurabile, perché si somma nell’ambiente, col passare del tempo e perché si somma con la globalizzazione della motorizzazione.

Chi ha pubbliche responsabilità per risparmiare l’avvelenamento dei suoi amministrati tenta di intervenire sul traffico prodotto dalla circolazione dei veicoli sulle strade non per eliminarlo, ma per agevolarlo, o meglio per fluidificarlo (altro termine abusato), affinché produca meno danno alla salute. Simili iniziative sono come mettere il ghiaccio sulla testa a chi ha la febbre alta. Il malato, se non la supera da solo e non viene aiutato ad eliminare l’infezione nascosta in qualche parte del corpo, morirà lo stesso. La questione traffico poi ha maggior impatto sull’opinione generale perché interessa tutti, ma di più perché è un problema delle grandi città e delle strade di collegamento a queste.

Molti Amministratori ne hanno fatto una questione ospite fissa sui loro tavoli dirigenziali, tale che salvaguardare le città dall’inquinamento è più una scusa per tirare avanti, inventare un rimedio momentaneo, che una vera iattura. Devono dire che stanno facendo qualcosa per guarire il male, ma cercano di guarire l’infezione con il ghiaccio in testa!

Dunque la circolazione dei veicoli a motore è spinta dalla combustione di benzine, oli, altri liquidi o gas. Ma dal lavoro dei veicoli a motore hanno origine altre sostanze che ugualmente ridotte in polvere sono sparse sulla terra, o vengono trasportate nell’aria per essere respirate e per ridepositarsi. Sono le polveri prodotte dal consumo dei materiali: la gomma delle ruote, i ferodi dei freni, il catrame degli asfalti, i grassi, gli acidi. Più usiamo i veicoli, più sommiamo agenti inquinanti. Insomma il movimento dei veicoli a motore, insieme alle altre cause, inquina il cielo, l’aria, le montagne, tutte le cose e tutta la terra mediante i rifiuti derivati. Poiché in natura nulla si crea e nulla si distrugge, le polveri si aggiungono a polveri, gli acidi agli acidi, gli uni e le altre si miscelano e compongono nuove sostanze, l’inquinamento si aggiunge all’inquinamento intorno a noi.

Se il fenomeno *somme d’inquinamento* è irreversibile, la previsione è catastrofica. La soluzione sta nel riportare questo sommarsi sotto controllo, nel mettere la natura in condizione di ripulirsi, riciclare, biodegradare con minor fatica. La diminuzione del traffico nei paesi a benessere avanzato è il mezzo più facile e più comprensibile da tutti per un’operazione di risanamento dell’ambiente, consapevoli che nessuno riuscirà a fermare l’evoluzione lenta, ma continua dei paesi più arretrati. Solo in questa direzione c’è spazio per porre un argine e per esportare le nostre esperienze. Invece ...

Nei paesi del mondo ad alto sviluppo tecnologico le leggi impongono di non circolare più con le auto vecchie, inquinanti: divieti, limiti, controlli, incentivi fanno sì che questi veicoli debbano essere dismessi e comprati dei nuovi. Alcune aziende poi provvederanno a rivenderli ai paesi in via di sviluppo, dove continueranno la loro vita inquinante con alti consumi e consumi con emissioni di gas e polveri insalubri per tutti.

## *Cause indirette di inquinamento da traffico*

### *Tentativi di soluzione*

Per regolare il traffico e tenere sotto controllo l'inquinamento le soluzioni proposte e attuate dalla Pubblica Amministrazione sono:

- a) la catalizzazione dei tubi dei gas di scarico e il "bollino blu", che equivale al controllo obbligatorio del veicolo presso officine autorizzate, finalizzato al buon andamento della carburazione, affinché venga consumato meglio e meno carburante;
- b) i divieti di circolazione in alcune strade e piazze o in alcuni giorni della settimana quando lo consigliano i dati rilevati dai controlli sull'aria;
- c) le limitazioni alla circolazione in alcune zone delle città, i centri storici, riservandola a determinate categorie di cittadini per poche ore del giorno;
- d) l'istituzione di sensi unici così da permettere una migliore circolazione in qualche caso o di scoraggiare chi usa certe strade esclusivamente per il transito;
- e) l'istituzione di corsie riservate al transito dei mezzi pubblici;
- f) stimolare l'acquisto e l'uso di veicoli elettrici, a gas, o motori di ultima generazione cd euro 4;
- g) diminuire il benzene quale additivo del combustibile.

Molti di questi accorgimenti non solo non risolvono il male, non solo lo prolungano, ma lo aggravano. Sono un apporto indiretto all'inquinamento.

Premesso utile il controllo della carburazione, mediante la certificazione, dico che la combustione di carburante in eccesso in se stessa è pericolosa, e quello che non sappiamo nocivo oggi lo potremmo scoprire domani. Sono poi senz'altro nocivi o quantomeno inutili - perché il bene è pari al male - le limitazioni alla circolazione per categorie, certe chiusure, molti sensi unici. Costringono la generalità ad arrangiarsi con infrazioni e forzature, ad affrontare lunghe circonvallazioni di quartieri tali che il carburante consumato in questi giri viziosi è molto più di quello risparmiato da chi viene dissuaso: si pensi a tutti i mezzi di trasporto ed ai loro autisti. Si pensi ai giri e chilometri in più che sono costretti a percorrere coloro che sono autorizzati, perché le strade, gli accessi al centro sono predisposti in modo da essere limitati e da rendere difficile la circolazione a chi non è autorizzato. Invece di accorciare i tragitti si fa di tutto per allungarli e complicarli.

Così è demagogico il favorire l'uso dei veicoli elettrici, finché almeno non si produrrà quell'energia con sistemi naturali, a costo zero.

## *I mezzi pubblici di trasporto*

In contrapposizione alle affermazioni del titolo precedente, si dice, viene agevolato chi viaggia sui mezzi pubblici.

AmMESSO che vengano dissuasi i fannulloni dalla circolazione superflua, i tanti che rimangono sulle strade sono coloro che lavorano e/o che non possono fare a meno del proprio mezzo. Mentre coloro che circolano sui mezzi pubblici di superficie vanno a lavoro o a spasso. Perché questi dovrebbero avere dei vantaggi rispetto agli altri (sto forzando il ragionamento)? Gli uni devono andare, i primi già stanno lavorando. Si valuti lo stress per i trasportatori di merci, che affrontando percorsi viziosi faticano di più per ottenere lo stesso lavoro; si calcoli il costo maggiore che acquista un prodotto così trasportato. Allora la priorità è del mezzo pubblico o di tutti? Io dico che la priorità non è del mezzo pubblico, ma di tutti insieme.

Vantaggi non li portano nemmeno le linee tranviarie, perché, oltre a gravare sull'inquinamento generale con il consumo di energia, gravano sull'inquinamento particolare del luogo dove si stendono: tolgono strada agli altri mezzi, costretti a ricercare tragitti più lunghi, creano pericoli e danno per altri mezzi in circolazione, ponendo ostacoli sulle carreggiate, deturpano l'ambiente con pali e linee aeree, danneggiano strade e palazzi vicini con le vibrazioni. Il vantaggio è solo nel minor costo apparente. In definitiva l'uso dell'energia elettrica per i mezzi di trasporto è degna di miglior causa: abbiamo già dimostrato, che non è energia pulita e quanto costa in termini di inquinamento il produrla. Dobbiamo aggiungere che molto di più costa il mezzo in se stesso munito di accumulatori, rispetto ad altro simile a carburante. Se tutti i veicoli fossero alimentati con l'elettricità prodotta a combustione, che avremmo risolto? Avremmo creato un mondo di batterie; ma poi gli abitanti di Montalto di Castro non hanno pari diritto all'aria pulita degli abitanti di Roma?

La proporzione regge solo se il tram (o metro di superficie) viene sostituito con linee metropolitane vere. Infatti con la creazione di vere strade sotterranee - che inoltre permettono un viaggio regolare e certo al passeggero -, se ne liberano altre in superficie. Comunque non verrebbe eliminato il traffico, ma solo agevolato. L'inquinamento, a parità di carburante consumato, rimarrebbe lo stesso.



## *A Roma ...*

Roma riassume tutte le casualità fin qui trattate, poi ne aggiunge delle proprie, pur comuni a tante altre città d'Italia.

Qualcosa è stato fatto per guarire il mal di traffico della città: chiusura del centro storico alla circolazione indiscriminata per alcune ore del giorno; controllo del bollino blu; aumento di linee tranviarie e di tram; costruzione di alcuni sottovia per nodi di traffico difficili; istituzione di sensi unici nelle strade più strette; limitazioni di traffico nei giorni imposti dai rilevatori o da cadenze periodiche; liberazione di alcune piazze e strade dal traffico e dalla sosta di veicoli, arredandole e illuminandole in modo consono, spesso artistico.

A questo proposito si deve notare. E' bello avere le strade e le piazze libere da traffico e da soste, ristrutturata, recuperata all'arte, riservate ai pedoni e alla godibilità. In certe piazze oggi si affacciano degli scenari per i turisti e per gli abitanti prima inimmaginabili, ma le esigenze fisiche e fisiologiche di una città come Roma sono altra cosa... Le auto che sostavano lì, nessuno le ha distrutte, sicché sono state spostate – meglio sarebbe dire ammucciate - nelle strade e nelle piazze vicine. E' il caso di costruire (dicasi costruire) dei parcheggi nuovi, sotterranei o sopraelevati, con le buone o con le cattive, contemporaneamente allo svuotamento delle piazze. L'unico parcheggio creato è stato nel territorio del Vaticano, il resto sono tante strisce blu che precisano uno spazio per fermarsi, ma esasperano chi ha bisogno di sostare a lungo. Inoltre quasi tutte le iniziative riguardano il centro storico – limitazioni, blocchi, divieti – come se questo fosse un'altra città.

In molti oggi concordano nel dire che costituiscono un problema, un grosso ostacolo al traffico i veicoli fermi in sosta-rimessa sulle carreggiate stradali. Quando da ciò deriva un intralcio più serio del solito alla circolazione, si ricorre al controllo serrato della Polizia Municipale, che punisce pedantemente i trasgressori. Allora i veicoli in sosta irregolare emigrano nelle zone limitrofe fino allo straripamento. Se ci si accorge che il vigile urbano è necessario qui, si dimentica la prima situazione e si affronta la nuova. Ma non è possibile avere un agente di notte e di giorno per ogni luogo traboccante di auto in sosta: ne sarebbe necessario uno per ogni strada. Se poi l'Amministrazione disponesse pure di tanti dipendenti, otterrebbe che tutti i veicoli fossero in movimento continuo alla ricerca di uno spazio libero per fermarsi lecitamente. Vale a dire: un caos più grande di quello corretto.

“La mobilità romana non gode di buona salute: Roma è al 33° posto della classifica stilata analizzando 103 città e intervistando 3500 cittadini, bocciata anche per la qualità dell'ambiente (85° posto). Se Aosta ha 11,7 centraline per rilavare lo smog ogni 1000 abitanti, la capitale ne ha 0,7. È vero che Roma è prima per estensione della zona a traffico limitato (700 ettari) e che è in miglioramento per piste ciclabili, aree verdi e pedonali, ma parcheggi e bus sono note dolenti. Pur avendo i mezzi tra i più giovani d'Italia (età media 6,35 anni), Roma ha solo 163,2 km di linee ogni 100 kmq. Inevitabile che i romani non rinuncino all'auto: l'84,2% si sposta ogni giorno. E tra questi il 32,2% usa sempre la macchina. Di fatto un romano su quattro non usa mai i mezzi pubblici e chi lo fa non è così contento: il 18% dice di aspettare il mezzo alla fermata oltre 30 minuti. Se la metro si salva (la usa il 44,7%), sono poco amati autobus e tram (il 34,4% li usa solo qualche volta), taxi (il 57,2% dice di non prenderlo mai) e anche i motorini: il 62,5% non lo usa. Ed anche se il traffico è una costante (si passa in auto dai 15 ai 60 minuti al giorno), i romani non hanno dubbi: meglio l'ingorgo che l'incertezza.” (*City 14.9.2006 pag. 15*).

Oggi – marzo 2008 - questi numeri sono leggermente modificati in favore dell'uso dei mezzi pubblici a causa dell'aumento del prezzo del petrolio e della recessione diffusa che sta portando parte del ceto medio sotto la soglia della povertà. Si potrebbe semplificare: per risolvere i problemi di traffico dovremmo essere tutti più poveri!

## *Inquinamento da strade*

Intanto il male di Roma, se vogliamo vedere le cose con gli stessi occhi degli Amministratori, non è il traffico, ma sono le strade. E' la conformazione delle strade che crea gli ingorghi. Troppe strade, come raggi di una ruota, corrono verso il centro e finiscono a imbuto. Se Roma avesse le strade di Los Angeles, il traffico sparirebbe d'incanto.

Ora se Roma non ha strade che permettono lo scorrimento veloce dei veicoli, parrebbe più logico e semplice ragionare così: allarghiamo alcune strade, facilitiamo la circolazione in altre, creiamo sottovia per evitare incroci. Questo in realtà permetterebbe di velocizzare il traffico con un'apparente sua diminuzione. Quell'aiuto, però, invoglierebbe un maggior numero di veicoli a circolare. Così il combustibile bruciato non diminuirebbe, anzi... Ma poiché non si agisce nemmeno nella direzione di allargare le strade, di eliminare gli incroci, resta più facile agire sulle auto, regolando il flusso di auto private verso il centro mediante segnaletica sovrabbondante, polizia municipale concentrata in un lavoro dequalificato dal dire sì o no ad una richiesta d'ingresso, apparecchiature elettroniche delicate e costose. E', comunque, del tutto evidente che l'aumento del numero dei mezzi in circolazione e dei chilometri percorsi – con strade comode o no – incide sull'inquinamento stante il combustibile bruciato ed il logorio degli stessi.

## *Lavori e rattoppi sulle strade* (vedi Sezione I, Parte I, cap. 1)

Un altro male endemico. A Roma non siamo in grado di costruire gallerie di servizio neppure nelle zone di nuova urbanizzazione. Quindi per qualsiasi necessità di luce, acqua, gas, telefono, semafori si scava, si fruga e si cerca sottoterra lungo le strade. Poi si ricopre e si rattoppa il manto. Naturalmente quelle toppe non si amalgameranno mai al vecchio, sicché il traffico o le piogge presto vi provocheranno delle buche o dei dislivelli.

Per la sicurezza molto si è ottenuto come l'obbligo di ricoprire subito gli scavi con asfalto. Non si capisce, però, perché i rattoppi non vengano fatti a regola d'arte, ben livellati e perché nessuno li controlli e li collaudi. Questi sono ostacoli nel traffico della Capitale, una causa indiretta all'inquinamento. Tralasciamo altri dettagli e specifiche, perché è argomento trattato nella I Sezione, I Parte, cap. 1 e perché negli ultimi anni poco o nulla è mutato nelle disposizioni e nella esecuzione dei lavori sulle strade delle nostre città.

## *L'acciottolato e l'asfalto*

Siamo stati testimoni di incidenti gravi avvenuti a causa del manto stradale bagnato. In alcuni casi, però, a guardare bene il problema non era dato solo dal bagnato, ma da come era sistemato o composto quel manto stradale. Tutte le città hanno la parte storica acciottolata o lastricata. Quelle che non lo avevano, se la sono procurata o l'hanno restaurata: è una tradizione, un modo di distinguersi. A Roma per esempio, dopo l'eliminazione dei binari del tram avvenuta molti anni fa dai Lungotevere Pierleoni e Cenci, la parte centrale della carreggiata è stata asfaltata, mentre la rimanente parte di carreggiata è selciata. Quando la strada si bagna per la pioggia, i veicoli frenano in modo diverso a seconda che si trovino sul selciato o sull'asfalto. Se poi si trovano a cavallo: due ruote su una parte e due sull'altra, quasi sempre il veicolo parte per un testa-coda e si ferma contro uno dei platani sul marciapiede. Il lungotevere Marzio - come altri - invece è totalmente selciato. Poiché quella strada permette un'elevata velocità, anche contro le regole, se qualcuno si trova a frenare quando è bagnato l'aderenza è minima. Ne sono la testimonianza i mazzi di fiori legati ai pedoni degli alberi...

I tecnici preposti non hanno preso in considerazione questa eventualità e invece di uniformare in asfalto il manto misto (asfalto e selciato) continuano a selciare.

Tempo fa l'Amministrazione rese noto che era sua intenzione ripristinare i sampietrini in molte piazze del centro. Parrebbe molto più logico, se proprio non si può fare a meno dei sampietrini, uniformare una porzione intera della città centrale, togliendone da altre strade, piuttosto che proseguire in questa opera a rattoppi: un pezzo qua e un pezzo là intorno a monumenti, nelle vie e nelle piazze particolari, senza un nesso, né un senso giustificabile, data la difficoltosa manutenzione e inadeguatezza del selciato al traffico moderno. Di conseguenza, che utilità danno i sampietrini in Via Appia Nuova in uscita dalla città?

Inoltre a Roma non esiste il cantoniere a vigilare lo stato delle strade. Il vigile urbano vede la buca pericolosa in occasione dei rilievi di un incidente; la ditta appaltatrice interviene dopo che il vigile la segnala: forse sarebbe più utile che nelle gare di appalto si delegasse specificatamente alle ditte la mansione del cantoniere, responsabilizzandone gli operai in tratti di strada certi.

Insomma, non si deve indugiare oltre dal togliere il misto sampietrini e asfalto dalle carreggiate, soprattutto dal togliere l'acciottolato dalle strade veloci, dal murare ad un fondo più stabile i sampietrini in Piazza d'Ara Coeli, dove il traffico pesante dovuto ai molti capolinea di autobus ne condiziona la tenuta e infine dall'obbligare i vetturini, che circolano prevalentemente per il centro storico, a ricoprire i cerchi delle carrozzelle con la gomma.

## *Restauri e scavi*

Un male che ciclicamente ricade sui centri storici, ed in particolare su Roma, è il sapere che la città di oggi sta ad un livello pari almeno ad un piano abitativo sopra il suo passato, quando questo è significativo. Da qui parte la fregola di chiunque ha due soldi disponibili e voglia soddisfare la curiosità ad aprire una buca qua ed una là al fine di vedere che c'è sotto. Salvo poi lo scavo rimanere aperto per anni più o meno bene recintato da palizzate e segnali. Si troveranno sassi, mattoni e qualche pietra, perché nessuno dei nostri avi era così sprovveduto da lasciare là sotto dei tesori. Così dicasi di recinzioni di restauri o vecchi muri pericolanti. Allora a che serve quello scavo se non fa parte di un progetto unificatore e di completamento di altro che già venuto alla luce e già si vede? Penso che resti fine a se stesso e si perda o mandi in malora quanto sottoterra verrebbe meglio conservato fino a tempi migliori, dato che poi non vi saranno altri soldi per una manutenzione totale e continua.

Tornando al nostro tema, questi scavi sono sempre causa di strozzature nella carreggiata, deviazioni e altri intoppi pericolosi per il traffico, che se li trova lungo il percorso.

## *Gli alberi*

Gli alberi, il verde sono la salute dell'uomo, della terra: sono la salute di Roma e delle città italiane, il rimedio contro tanto inquinamento, la sua ricchezza, a volte la sua bellezza. In un grande agglomerato urbano avvelenato da mille tipi di rifiuti, un filtro come le piante non può mancare. A Roma, la città con più verde, siamo tanto avvelenati che spesso nemmeno la solidità, la robustezza delle piante resiste e, come l'uomo, anch'esse si ammalano di... tumore, di parassiti ed altro.

Ma il panegirico delle piante, forse superfluo, ha un altro fine. Quello di bacchettare l'uomo e nella fattispecie gli addetti passati e presenti, che, in Roma, come in altri luoghi curati, costruiti, urbanizzati, procedono alla messa a dimora di alberi senza un criterio, né un progetto: si pianta un albero pur di piantare, perché è utile, come dicono tutti... Ora, poiché è l'uomo "l'inseminatore", nessuno o pochi analizzano le esigenze del posto combinate con quelle della specie della pianta: il panorama, l'uso della strada, il giardino, i monumenti, la possibilità di creare disordine invece che bellezza.

Le piante, quindi, vanno viste nelle loro componenti di radici, fusto, fronde, foglie e fiori. Se non è consigliabile sul ciglio della strada di città porre piante le cui radici "lavorano" in superficie, spaccando il manto, i marciapiedi, i muri e le condotte di servizi, non è nemmeno salutare porre alberi in genere sui cigli delle strade di scorrimento addosso ai quali vediamo spesso mazzi di fiori... Rispetto alla sfogliatura, poi, si devono predisporre le strade, gli scolli, le cunette, le pendenze in modo da evitare le ostruzioni e gli allagamenti dell'acqua piovana. Nondimeno si deve tener presente che gli alberi posti sulle strade e sui marciapiedi, poi asfaltati, porteranno le loro radici in superficie, dove troveranno il giusto fresco e umido, ma non la solidità della tenuta della terra: quando le loro fronde opporranno una forte resistenza al vento, cadranno.

A noi inoltre interessa la godibilità e la salute dei monumenti di cui la Capitale, come ogni città italiana, è ricca. La posa casuale in terra di piante davanti o vicino ai monumenti è il simbolo dell'"ignoranza" dell'uomo. Infatti, se certi alberi con le radici, coi rami e con le foglie possono danneggiare muri antichi impastati di calce, altri rovinano l'aspetto, coprono la visibilità, modificano il prospetto e la prospettiva di monumenti e panorami, altre piante a fratte infine sono ricettacolo di ogni tipo di immondizie, nascondigli di sudicio, limitazione di spazio inutilmente.

Di questi difetti Roma ne è l'esempio. Partendo dal Campidoglio coperto di frattoni che modificano l'imponenza della rupe e nascondono mura, ripe, scogli e... omosessuali, passando per Piazza Bocca della Verità, dove altri fratte isolano la composizione d'insieme ed un sito archeologico unico, si sale a San Saba, dove due cipressi sull'ingresso nascondono il bel portale romanico dell'abbazia e si arriva alle Mura Aureliane, dove le fronde degli alberi addossati e fitti impediscono la vista dell'imponenza, della lunghezza del bene monumentale.

L'elenco potrebbe continuare, ma lo risparmiamo, purché arrivi il concetto di unire l'utilità, il bene, il bello del verde alla ricchezza e bellezza di un capitale ereditato dal passato: l'uno e l'altro - il verde e il monumentale - sarebbero frutto dell'opera intelligente dell'uomo. Altrimenti si lasci la natura libera di far da sé.

## *Gli invalidi*

L'argomento non è di facile approccio, anche perché certe decisioni amministrative forse è meglio avvantaggino uno speculatore (falso invalido) che penalizzino un altro già colpito dalla sfortuna. L'approfitto di tanti, però, è talmente sfacciato che crea un problema alla generalità e alla stessa categoria. A Roma capita che un quarto delle autovetture in circolazione e in cerca di parcheggio nel centro storico esibiscono il contrassegno da invalido. Sicuramente sono troppe rispetto alle possibili necessità. Vale a dire: le autovetture di invalidi in circolazione sono molto più numerose degli invalidi riconosciuti. Dato che, poi, tutti – gli invalidi e i falsi - sono consci dei loro diritti, scavalcano divieti e limitazioni. Alla resa dei conti, però, i secondi sottraggono gli spazi sosta ai primi.

Nel centro storico di Roma sono presenti i più importanti riferimenti amministrativi o della burocrazia, delle religioni, del turismo, del commercio. L'Amministrazione Comunale ha posto in essere dei limiti alla circolazione e sosta nel centro storico della Capitale mediante controlli elettronici degli accessi alla zona circoscritta. Ogni invalido può entrare nella zona potendo far uso di cinque – oggi, 2007, tre - auto diverse, basta porti con sé il contrassegno di *permesso*. Il sistema elettronico ha già memorizzato le targhe comunicate dall'invalido. Ora, poiché i controlli di polizia sono quasi impossibili e facilmente impugnabili, è sufficiente una buona fotocopia del contrassegno avente diritto perché alcune autovetture in più per ogni invalido circolino nel centro contemporaneamente e abusivamente.

In fin dei conti l'Amministrazione pagherebbe meno e offrirebbe un miglior servizio a tutti, se potesse scambiare questo diritto generalizzato con la messa a disposizione di taxi in convenzione per tutti quegli invalidi che potrebbero guidare un'autovettura qualsiasi o dovrebbero essere accompagnati da altri autisti nel centro storico. Il tassista, secondo il conteggio, rilascerebbe una ricevuta di pagamento nella quale verrebbero precisati pure i chilometri percorsi e i luoghi di partenza e di arrivo. Il Comune rimborserebbe il prezzo del taxi per quegli spostamenti nel costo medio eccedente l'uso di un veicolo di media cilindrata di proprietà, seguendo un tariffario predisposto.

Così, per esempio, se il taxi ha percorso dieci chilometri al costo di euro dieci effettivamente pagate dall'invalido; questi con la sua autovettura avrebbe speso quattro euro; il Comune gli rimborserebbe sei euro. Il rimborso sarebbe valevole per l'invalido e l'eventuale accompagnatore.

Da questo servizio potrebbero derogare quegli invalidi che circolano nel centro storico su autovetture adattate alla loro menomazione.

## **Conclusione**

Il traffico, dunque, ci porta ad affrontare due tipi di problemi: di spazio, di salute. Il primo è costituito dalla struttura delle strade (strette, incroci, poi soste di ogni genere, soste-rimessa), il secondo ne è la conseguenza: l'inquinamento.

Le iniziative fin oggi messe in campo dalla pubblica amministrazione, secondo le premesse, prendono in giro il problema, ma non lo risolvono. Quand'anche poi si riuscisse a imporre carburanti alternativi, "sani", rimarrebbe il fatto di una superproduzione di calore pericoloso, dannoso nel suo moltiplicarsi e un consumo inquinante di materiali: gomma, ferodi, batterie, acidi, plastica, ferro, vernici. Qualora si superasse pure tutto questo, rimarrebbe il traffico in sé in eccesso ad inquinare la vita di ciascuno.

E' dunque certo che l'inquinamento in cielo, in terra o in mare si somma di ora in ora e sarà in aumento continuo sul globo terrestre, tanto da far salire, secondo gli scienziati, la temperatura media del globo stesso da due a sei gradi nei prossimi cento anni. L'intervento dell'uomo razionale consisterebbe solo nel tentare di rallentarlo. Insomma quanto dimostrato sopra è la premessa a quello che a noi preme proporre come freno permanente – in Italia ed oltre - ad una delle cause più forti di inquinamento: il traffico.

Le soluzioni possibili: non si può intervenire su tutto il traffico; vanno salvaguardati i mezzi da carico, da lavoro e di servizio; dunque si devono ridurre le autovetture "private" contemporaneamente in circolazione, aiutando così il trasporto pubblico di persone e di altre necessità.

### **Cosa fare?**

Sulla terra nulla è infinito, non il globo, non i suoi spazi, non i suoi elementi. Abbiamo già detto che non si può eliminare o ridurre il riscaldamento e la luce, perché ai nostri livelli di "civiltà" nessuno rinuncerebbe. Certo si può produrre energia pulita, magari dal sole, dal vento. Si può invece affrontare il problema di ridurre all'essenziale il traffico veicolare sulle strade, puntando in tre direzioni:

- 1) Riurbanizzare le città ed eliminare le soste-rimessa sulla carreggiata delle strade urbane;
- 2) Contingentare la produzione di autovetture in rapporto al posto di rimessa dimostrato;
- 3) Contingentare la circolazione delle autovetture nelle città.

### **1 e 2: Problema, governare il traffico**

Nel 1992 nello studio *Vigili Urbani. Inquinamento e traffico* circa l'uso del suolo pubblico al fine della sosta nei grandi centri urbani avanzammo delle proposte che riteniamo ancora giuste. Erano: eliminare le soste-rimessa dalle carreggiate stradali perché sono suolo pubblico e perché sono di pericolo e intralcio. Quindi, o si dimostra di possedere uno spazio per la sosta-rimessa della propria autovettura o si paga uno spazio pubblico disponibile - se disponibile - per lasciarla in sosta permanente – rimessaggio -, purché fuori della carreggiata, così da ridurre intralci e pericoli.

E' doveroso precisare che il fermarsi e sostare sulla carreggiata mentre si usa l'autovettura si deve ritenere un momento del circolare.

Sulla carreggiata dovranno, perciò, essere predisposti degli spazi per la sosta di servizio, per alcune necessità limitate nel tempo: lavoro, divago. Sia lo spazio-rimessa che quello di sosta, in quanto pubblico, avrà un costo minimo. Fuori dei luoghi segnati la sosta di veicoli s'intende vietata.

Questo progetto era mirato alla limitazione della sosta nei centri storici delle città con oltre 30.000 abitanti. Ma, al punto in cui siamo e in conseguenza dei dati comunicati dagli esperti circa l'inquinamento globale, il problema da affrontare alla radice oggi – oltre la sosta- è la circolazione delle autovetture all'interno di tutte le città con oltre 10.000 abitanti. Non solo, ma è necessario ripensare le città: allargare strade ed eliminare incroci (con sottovia) e strozzature, preparare parcheggi sopra o sotterranei, eliminare mercati, fiere ed altri ostacoli dalle carreggiate.

Concetti da integrare in disposizioni nazionali e sovranazionali.

### **3 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: cioè la costruzione di gallerie di servizio per la messa in opera di tubi e cavi senza rompere le strade. 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 – dicevamo - 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 e di salute: vi saranno minori costi per tutti.

Per primo si deve dettare un orario non differibile a certi lavori quotidiani indispensabili: entro le sette del mattino devono essere terminate le operazioni attinenti alla nettezza delle strade, dei luoghi privati e alla raccolta dei rifiuti; le operazioni di carico e scarico merci devono essere effettuate tra le venti e le nove del mattino, salvo eccezioni per precise urgenze. Poi 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.

#### **3a: Come**

Per affrontare il problema vi sarà un periodo sperimentale in cui i sindaci rilasceranno ai propri 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.

#### **3b: Eccezioni**

Chi avrà necessità di usare la propria autovettura in una giornata diversa da quella autorizzata per un grave motivo imprevisto, ma 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.

La prima parte del tragitto è giustificata con la registrazione della telefonata dalla centrale (*c.d. call center*).

## **Chiusa**

La proposta della limitazione alla circolazione delle autovetture è forse incomprensibile per molti, ma visto quanto ci riserva lo sviluppo futuro 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 ci sfuggono le difficoltà dell'impatto con la realtà: il legiferare e il ripensare le città per predisporle ad un nuovo assetto. Qualora 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 zero, perché, se le amministrazioni investiranno nel costruire sistematicamente spazi sosta 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.

L'esperimento potrebbe iniziare da Roma, perché il Giubileo l'ha già predisposta ad iniziative eccezionali.