

di Antonio Cederna



Un'immagine di un parcheggio custodito dall'ACI: il pressante aumento del traffico «privato» ha bisogno di urgenti misure di decongestione

FABIO M. COSTA

Un piano per i parcheggi

La congestione del traffico, è noto, dipende dalle malformazioni delle città, dal modo come sono state costruite a dispetto di ogni elementare norma urbanistica: così Roma, che si è sviluppata a macchia d'olio a misura della speculazione, con periferie inumane e il centro storico degradato a baricentro di tutti gli interessi e di tutto il traffico, e quindi intasato, soffocato, terziarizzato, inquinato e attraversato da chi va da una periferia all'altra. Preso a sé, il problema del traffico è un falso problema: può essere avviato a soluzione solo se inquadrato in una nuova politica di pianificazione e se si adotta un piano della mobilità che sia globale e non settoriale. E invece, a parte l'inefficienza capitolina per cui negli ultimi anni sono stati commissionati, approvati e pagati sedici «piani» del traffico (buttando circa otto miliardi) e finiti tutti

nel cassetto, ecco che adesso si è dato il via al piano settoriale dei parcheggi.

A gennaio saranno esaminati i progetti presentati dalle ditte che sono state ammesse al concorso: in base alla delibera adottata dal Consiglio Comunale nel dicembre dell'anno scorso, è decisa la costruzione di quindici parcheggi sotterranei e di cinque a livello stradale. Dei primi, almeno cinque sono a ridosso del centro storico: in piazza Risorgimento, piazza Mazzini, piazza Mastai, piazza Cavour, e in via Ferdinando di Savoia (a pochi passi da piazza del Popolo!), mentre non si parla più di quello previsto dalla delibera in piazza Cola di Rienzo. Non si è dunque tenuto nessun conto di quanto sostenuto due anni fa dall'assessorato alla cultura della Regione, che escludeva la possibilità di costruire parcheggi sotterranei nel rione Prati (piazza Cavour, piazza Risor-

gimento) per elementari ragioni statiche, e quindi per i pericoli di dissesti negli edifici circostanti: il terreno, una volta acquitrinoso, è composto da uno strato di riporto di 5-6 metri e il sottosuolo da strati alluvionali di limo e sabbia, e lo sprofondamento del Palazzaccio (per il quale si sono spese decine e decine di miliardi) è eloquente in proposito. Ma non è solo questo per cui ci si deve opporre a questi parcheggi: infatti non farebbero che fungere da calamita al traffico privato, aumentando senza fine l'afflusso delle automobili in tutte le zone centrali, proprio l'opposto di quanto si vorrebbe ottenere. E poi ci sono i rischi della legge Tognoli approvata dal Parlamento nel marzo scorso, che consente nelle maggiori città ai comuni di cedere il diritto di superficie di aree pubbliche, strade e piazze, per parcheggi al servizio dei residenti, con la possibilità per

chiunque di farsene uno a pochi metri da casa: anche nel centro storico, poiché nulla è detto in contrario. Quanto poi all'auspicato potenziamento del trasporto pubblico, basta considerare le deprementali condizioni in cui versa l'ATAC. Negli ultimi quattro anni sono calati gli utenti (due milioni e mezzo in meno, il che vuol dire duecentomila auto circolanti in più), sono aumentati gli autobus fermi nei depositi (650 su 3.200), calati della metà quelli nuovi acquistati: e la velocità media è di 6-13 chilometri all'ora. Dopo gli scempi degli anni passati (il raccordo anulare che ha tagliato selvaggiamente la via Appia Antica, la via Olimpica che ha tagliato in due villa Pamphilj), i lavori per i Mondiali di calcio rischiano di praticare una radicale tonsura alle pendici di Monte Mario. Siamo davvero in alto mare.