



LEGA PER L'AMBIENTE LAZIO

**TRAFFICO, INQUINAMENTO ED ACCESSIBILITA' DEL CENTRO
STORICO DI ROMA: UNA PROPOSTA A MEDIO TERMINE.**

Il traffico automobilistico è ormai generalmente considerato come uno dei principali "problemi" da risolvere per garantire standard accettabili di vivibilità nelle aree urbane e metropolitane. Il documento della Commissione C.E.E. sulla "città senza auto" è in proposito perentorio: "incompatibile fin dall'inizio con le strutture delle città antiche, l'auto sta rendendo invivibili le strutture urbane moderne, per essa appositamente disegnate".

La congestione del traffico urbano è fonte di gravi e crescenti minacce alla salute dei "cittadini" a causa dell'inquinamento atmosferico ed acustico. Ma minacciato dagli effetti del traffico è anche il patrimonio storico-architettonico delle nostre città: chiese, strade, palazzi monumenti, sono attaccati dai gas di scarico, insidiati dalle vibrazioni, compromessi nella loro fruibilità e nel loro valore urbano.

Non è questa la sede per affrontare nella sua complessità il tema della difesa dei centri storici. Basti qui ricordare che il problema del traffico e della mobilità è intrinsecamente legato alla distribuzione ed alla organizzazione delle funzioni della città (residenze e luoghi di lavoro soprattutto) e che conseguentemente la terziarizzazione delle aree centrali di una città, cioè il loro progressivo spogliarsi di funzioni residenziali è un fenomeno da contrastare, oltre che per altre ottime ragioni, anche perché produrrà inevitabilmente un aumento degli spostamenti periferia-centro-periferia e quindi, in assenza di un sistema di trasporto pubblico efficiente, un aumento del traffico. La difesa della residenzialità è insomma uno degli obiettivi primari di qualsiasi politica di difesa del centro storico dal traffico privato.

L'altra misura per difendere le città storiche è, dicevamo, un servizio di trasporto pubblico efficiente da "modulare" in base alle caratteristiche dell'ambiente urbano da servire.

Il trasporto pubblico a Roma versa attualmente in una situazione di crisi preagonica. L' ATAC, l' azienda comunale per il trasporto di superficie, dal 1985 al 1989, ha perso il 20% dei passeggeri. Il trasporto veicolare privato che nel 1981 assorbiva il 40% della mobilità, nel 1991 ha raggiunto il 60% dell'insieme dei trasferimenti urbani.

La ricostruzione del trasporto pubblico a Roma sarà uno degli impegni maggiori a cui sarà chiamata la prossima amministrazione capitolina e dovrà essere imperniata su l' integrazione, fin qui inesistente, fra rete ferroviaria urbana, metropolitana ed un servizio di superficie totalmente ridefinito e protetto dal traffico privato.

Nei tempi brevi, per tutelare e servire in modo più efficiente il centro storico di Roma, si dovrà inoltre intervenire con i metodi dell'ingegneria del traffico aumentando gradualmente le zone a traffico limitato (settori, fasce blu etc.) e le pedonalizzazioni e riducendo contestualmente l'entità del parcheggio in destinazione mediante la limitazione dei permessi e del traffico privato di attraversamento.

Questo insieme di provvedimenti, seppure necessario, non basta però a risolvere una situazione che negli anni si è fatta viepiù insostenibile.. Si deve quindi sin d'ora individuare una soluzione per il servizio di trasporto *da e per* il centro che, in tempi medi (3-4 anni) consenta, nell'ambito dei finanziamenti presumibilmente disponibili (insufficienti ad estendere *in modo utile* la rete metro), di raggiungere la maggior parte del centro storico con percorsi sotterranei collegati ai rami della metropolitana.

Questo tipo di soluzione consentirebbe infatti di ridurre sostanzialmente la mobilità veicolare del centro storico limitandola a quella dei residenti e delle merci.

Una migliore utilizzazione delle metropolitane in esercizio e la loro integrazione con modi di trasporto più "leggeri", da tempo proposta dall' Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma e fatta propria da LEGAMBIENTE e W.W.F., è la premessa indispensabile per raggiungere questo obiettivo. Si tratta quindi di potenziare la linea A e la linea B della metro in modo da aumentarne notevolmente la capacità e di

realizzare due assi di penetrazione serviti da traslatori che le colleghino a punti più centrali della città dai quali possa essere raggiunta a piedi la parte del centro storico non ancora servita dalla metropolitana.

Il potenziamento delle linee metropolitane richiede essenzialmente la ristrutturazione del nodo di Termini, già ai limiti della congestione, la fornitura di materiale rotabile (convogli), il potenziamento della officina rimessa della linea A e l'adeguamento della sua ventilazione (per un costo complessivo di 250 miliardi).

Ma veniamo ai traslatori. Cosa sono e come funzionerebbero? Sono né più né meno che delle funicolari orizzontali con doppio vagone in entrambi i sensi di marcia con una capacità di trasporto di 8.000 passeggeri/h per un tratto da servire di 700 metri (è la distanza tra piazza Barberini e piazza Colonna). Le gallerie, di dimensioni molto ridotte, (3 metri di larghezza) prevedono opere civili di impatto e di costo incomparabilmente minori rispetto ad un eguale tratto di metropolitana (7 miliardi per forniture elettromeccaniche e 33 per opere civili per ogni traslatore) e consentono anche, di conseguenza, tempi di realizzazione molto più contenuti. Non meno contenuti sarebbero i costi di esercizio e di manutenzione. I due traslatori proposti dovrebbero essere collegati rispettivamente alla linea A ed alla linea B della metro: il primo collegandosi alla stazione metro Barberini dovrebbe raggiungere Piazza Colonna, il secondo, da realizzarsi sotto lo strato archeologico dovrebbe collegare la stazione metro del Colosseo con piazza della Pilotta. Gli spostamenti, ad una velocità di 36 km/h, non durerebbero più di 3 minuti.

L'attenzione ed il favore con cui LEGAMBIENTE considera questa soluzione per il trasporto pubblico del centro storico di Roma, oltre che nei motivi sopra illustrati (costi di realizzazione contenuti, economicità ed efficienza di gestione) riposa sulla considerazione che solo offerte di trasporto pubblico di questo tipo possano affrontare adeguatamente i problemi del traffico e dell'inquinamento ed in particolare avviare la progressiva istituzione di grandi aree pedonali nel centro storico, che preludano alla "città senz'auto" auspicata dalla Commissione delle Comunità europee. In questo senso la realizzazione del traslatore

Colosseo-Pilotta potrebbe ad esempio essere il primo passo verso quel "parco dei fori", proposto anni fa da Leonardo Benevolo, che costituisce senz'altro uno dei progetti su cui incardinare il recupero ambientale e storico artistico del centro di Roma.

9.11.93

Giovanni Hermanin Ferdinando Calamari

archiviocederna.it