

Le peripezie quotidiane di un pedone

ANTONIO CEDERNA*

■ C'è ancora chi crede che l'ingorgo del traffico e il conseguente inquinamento siano una fatalità, l'esito inevitabile della civiltà contemporanea: e invece (come ha scritto su queste pagine l'urbanista Vezio De Lucia) non ci vuole molto a capire che sono l'effetto della crescita deforme delle nostre città. A Roma scontiamo ogni giorno l'insensata espansione imposta dalle giunte degli anni Cinquanta che buttarono a mare il piano degli urbanisti, in omaggio alla speculazione dei grandi proprietari dislocati nei quattro punti cardinali: favorendo così il disastroso sviluppo a macchia d'olio che fece del centro storico il centro di gravità di tutti i pesi, di traffico e di interessi, fino al suo soffocamento attuale, mentre intorno ad esso venivano costruite le più inumane periferie d'Europa.

Le scelte urbanistiche sbagliate producono i loro effetti nei decenni, e c'è ben poco da sperare oggi per l'avvenire, dal momento che il vecchio e tuttora vigente piano regolatore prevede un'indiscriminata cementificazione, mentre la giunta capitolina prepara una nuova e più ampia espansione a macchia d'olio: autorizzando la costruzione di ministeri (come quello della Sanità) e milioni di metri cubi per attività direzionali e terziarie nelle zone più disperate, vanificando così la funzione del Sistema direzionale orientale, che è stato concepito proprio per contrastare lo sviluppo radio-centrico, decongestionare il centro e riqualificare le derelitte periferie.

Aumento delle corsie preferenziali, istituzione di strade riservate al mezzo pubblico, arcipelaghi pedonali eccetera (e forse anche le targhe alterne nei momenti di maggiore emergenza), molte sono le proposte ragionevoli che sono state avanzate; e nell'attesa che lo Stato stanzi le migliaia di miliardi necessari per la costruzione, in un futuro imprecisato, dell'indispensabile rete di metropolitane, mi permetto di segnalare quegli inconvenienti dovuti solo a sciocaggine, inettitudine e sciattezza amministrativa, e che non costa nulla eliminare per rendere un po' meno inefficiente il trasporto pubblico.

Il trasporto pubblico si migliora anche semplicemente regolando i tempi dei semafori. Un esempio. In quel nodo convulso che è piazzale Flaminio, si incrociano due correnti di traffico: quella nord-sud composta esclusivamente di autobus che poi attraversano il cen-



tro storico, e quella est-ovest (corso d'Italia, Muro Torto, Lungotevere) composta esclusivamente da auto private. Il buonsenso consiglierebbe di ridurre le estenuanti attese dell'infelice carico umano degli autobus, prolungando il verde dei semafori: e invece il verde per gli autobus dura meno della metà di quello per il traffico privato; e i vigili stanno a guardare compiaciuti il blocco dei mezzi pubblici e l'inesausto fluire delle auto. Senza dire che piazzale Flaminio è ingovernabile coi soli semafori: se si facesse come a piazza Venezia dove è in azione quell'esemplare ormai raro che è il vigile sulla pedana, le cose andrebbero un po' meglio.

Tutto sembra ispirato al segreto intento di scoraggiare l'uso del mezzo pubblico: gli autobus a Roma non hanno praticamente il numero. Una volta sulla fiancata destra c'era la targa col numero e l'indicazione del capolinea: il numero c'era anche sul lato posteriore così, se l'autobus ti sopravanzava potevi correrli dietro e magari riuscire a prenderlo; è stato eliminato anche quello. Ma il colmo è che una volta i numeri erano leggibili, perché nero su bianco, adesso invece (questo deve essere il progresso) sono fatti di pallini gialli dal pallido lume, del tutto indecifrabili alla luce del giorno e sciocamente baluginanti la sera. Alle fermate la gente in attesa, già esasperata per evitarli, scruta, aguzza la vista, si interroga, mormora e maledice.

Faccio due proposte. La prima è che il sindaco obblighi il presidente e i dirigenti dell'Atac, gli assessori al traffico e alla polizia urbana, che evidentemente non prendono mai un autobus, a recarsi periodicamente nelle zone più trafficate alla presenza dei cronisti, per rendersi conto di cosa succede alle fermate. La seconda è di organizzare un corso di rieducazione per i vigili urbani, perché imparino a dar la precedenza ai mezzi pubblici, a far osservare i divieti, a tutelare i pedoni: chi li ha mai visti intervenire contro quella nuova peste che sono i motorini, che marcano regolarmente contromano e sui marciapiedi, chi li ha mai visti fischiare alle auto che attraversano l'emiciclo pedonale di piazza del Popolo o addirittura infilano le rotaie del tram veloce?

Non sono poi cose da nulla queste che lamento. Sono il segno di quella piaga amministrativa, diffusa in tutta Italia, che è l'incapacità di gestire i problemi essenziali del quotidiano, dell'ordinario, e di far funzionare gli elementari servizi pubblici: dal traffico alla nettezza urbana, dalla pulizia dei giardini agli ospedali, dallo smaltimento dei rifiuti a quello che una volta si chiamava decoro urbano. E nel rispetto della gente, risparmiandole disagi ingiustificati e fastidi insopportabili.

* urbanista, deputato e consigliere comunale della sinistra indipendente

DISAGIO - TRAFFICO - SEMAFORI

LUNTA' 12-11-1981