

Modesta proposta di rilancio **COMPETIZIONE ALLA FERMATA**

di GIANNI ORLANDI

A Roma il traffico è un tormento quotidiano. D'altronde, è cosa che viene da lontano. Scriveva Plinio il Giovane: «Quando c'è qualcosa di bello a Roma, è un caos: tutti parcheggiano il loro cocchio in seconda o in terza fila... l'uomo più anziano con il bastone, a lento passo, supera quelle bighe o quei carri che sono imbottigliati dal traffico. A Roma non si vive più e non si circola più».

È tempo di affrontare il problema con rigore. La città ha la sua identità: una metropoli ricca di storia, con strade strette, inadatte al flusso crescente di auto, reperti pregiati disseminati dentro e fuori il sottosuolo, una mobilità vivace di romani e turisti. Il trasporto pubblico è assolutamente inadeguato. Non c'è e non ci può essere, se non forse in molti anni e con costi molto elevati, una rete di metropolitane paragonabile a quella di Londra e Parigi. Ad oggi ve ne sono 36 km contro gli almeno 100 km che servirebbero. Gli autobus sono insufficienti, troppo lenti e obbligano a lunghi tempi di attesa. Chi può, finisce quasi sempre per scegliere l'auto privata. Costa di più, ma è più confortevole e, mediamente, fa risparmiare circa la metà del tempo. Ma si stima che l'auto privata consumi uno spazio per utente pari a otto volte quello di un autobus e lo spazio a Roma è una risorsa tremendamente scarsa. Allora che fare? Ricorrere a misure restrittive, quali il divieto autoritativo della circolazione privata o le tecniche di *road pricing* — chi vuole circolare deve pagare — rappresenta comunque una sorta di resa, una rinuncia all'idea più avanzata di comunità che condivide e adotta liberamente comportamenti guidati dal senso civico. Perché allora non lanciare una sfida a noi stessi e alla città?

Rendiamo il mezzo pubblico davvero competitivo rispetto al mezzo privato. Un obiettivo forse più semplice di quanto si creda, realizzabile a tempi medio/brevi e con investimenti relativamente contenuti. Penso ad una rete capillare di mobilità pubblica di superficie, che ridisegni interamente la circolazione. Estesa fino a toccare e penetrare tutti i quartieri, senza cesure e colli di bottiglia tra centro e periferia. Connessa attraverso percorsi ramificati e continui di corsie privilegiate o interamente riservate, a seconda dell'ampiezza delle strade, e di priorità negli incroci. Efficiente attraverso corse molto più frequenti, anche negli orari serali e notturni, e un parco mezzi potenziato, confortevole, dimensionato secondo la tipologia di percorso. Intelligente, cioè continuamente monitorabile per far fronte a imprevidenti o abusi, quali le so-

ste selvagge nelle corsie dedicate, e in grado di fornire agli utenti informazioni affidabili su passaggi e tempi di attesa dei mezzi, inviabili anche sui cellulari, eventualmente sostenendo i costi attraverso la pubblicità. Il cittadino potrebbe rendersi conto di avere tutte le ragioni per scegliere il mezzo pubblico.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.