

I due tabù

Dossier traffico

Pier Luigi Ciolli

INGORGO E INFORMAZIONE

TRAFFICO A ROMA: I VERI DATI, NON EDULCORATI

Roma, 6 Novembre 2000. A Roma un cittadino per spostarsi nella città, nel corso della propria esistenza, impiega 6.9 anni dei quali 3.3 in automobile per gli ingorghi e gli spostamenti. Sempre nella capitale l'11% dei bambini compresi fra 6 e 7 anni e il 10.4 % di quelli tra i 13 e i 14 anni soffrono di asma da inquinamento. L'EPA, l'ente federale americano per la protezione dell'ambiente, per bocca del suo epidemiologo, Bart Ostro, dichiara che Roma è più inquinata di New York, il che produce 1.278 morti l'anno per contaminazione dell'aria. Aggiungiamo che, secondo l'Istituto nazionale per la ricerca sul cancro, chi vive in città ha un rischio maggiore di ammalarsi di cancro alle vie respiratorie superiore del 20-40 % rispetto a chi abita in campagna e che a Roma ci sono 62 macchine ogni 100 abitanti. Il costo del danno ambientale che producono le emissioni gassose di un litro di carburante, di una auto catalitica, è di £ 1040, come dire che alle 2.180 lire del costo della benzina dobbiamo aggiun-

gerne altre 1040 per il danno prodotto dai gas di scarico; invece il danno ambientale prodotto per passeggero/chilometro dal treno è di £ 17. Di fronte a questi dati -dichiara Primo Mastrantoni, segretario dell'Aduc- il responsabile della amministrazione comunale avrebbe dovuto avviare una ciclopica cura del ferro. E cosa ha fatto dopo 7 anni di governo, il

sindaco di Roma, Francesco Rutelli, verde e democratico, per affrontare e risolvere la madre di tutti i problemi, cioè la mobilità nella capitale? Dove sono le metropolitane e i tram? Basta muoversi per la città per avere la risposta! Eppure i soldi c'erano: 2.578 miliardi dal Giubileo oltre al tradizionale bilancio comunale e ai fondi della legge per Roma Capitale.

COMUNICATO STAMPA DELL'ADUC

Associazione per i diritti degli utenti e consumatori

OTTIMA ANALISI CHE VALE PER MOLTE CITTÀ OLTRE ROMA

Il problema, riteniamo, sussiste per l'esistenza di due tabù.

Il primo tabù riguarda il non voler ammettere il fallimento del progetto di concentrazione del traffico attivato da oltre 15 anni e che ha portato al casaccio e casino più totale, reversibile solo attivando delle iniziative tese alla fluidificazione del traffico (rimuovere i sensi unici e ripristinare la possibilità di più percorsi per arrivare nello stesso posto, consentire ai motorini e biciclette di passare nelle strade a senso unico ove lo spazio lo consente, pulizia strade e rimozione rifiuti in orario notturno, ecc.).

Il secondo tabù riguarda l'affrontare un tema senza voler premettere di dati relativi alla demografia di una città e/o di un territorio, nell'arco di almeno 5 anni di sviluppo. Una simile premessa comporterebbe per un politico di dover dire quanta popolazione può sostenere un territorio in termini di produzione, trasporti, assistenza, sicurezza, ecc... Quello che preoccupa è che proprio il sindaco di Roma è stato designato a leader di uno schieramento. Se c'era bisogno di un volto "giovane" bastava attingere alla lista comparse della vicina Cinecittà. Utilizzando una buona comparsa, forse, potremmo sperare che, una volta eletto, nel gestire la cosa pubblica, usi quel buonsenso che non troviamo negli attuali eletti a cariche pubbliche.

