

Gli insediamenti urbani hanno la loro origine nell'esigenza di rapporti e relazioni sociali dell'uomo; la vita delle città è vita di relazioni: di lavoro, di studio, di svago. Intrecciare relazioni richiede la possibilità di incontrarsi, di spostarsi in tempi e con costi ragionevoli. La mobilità è una delle condizioni maggiormente importanti per la realizzazione di queste relazioni.

Tale esigenza ha per lungo tempo dimensionato l'impianto delle città alla misura degli spostamenti a piedi o, al massimo, con carri, sia per gli uomini, sia per le merci. La rete di viabilità era sempre in grado di smaltire i flussi di traffico.

La rivoluzione industriale ha modificato in modo rilevante questo quadro, moltiplicando le concentrazioni urbane e rendendo possibile, con l'avvio della motorizzazione, l'espansione dei centri urbani. Ciò ha introdotto i prodromi della situazione attuale, anche se, in questa fase, le città restano vivibili, in virtù del fatto che gli spostamenti avvengono ancora, pressoché totalmente, con mezzi collettivi quasi interamente di proprietà pubblica.

E' col boom che si ha una rottura quantitativa e qualitativa del rapporto tra esigenze di spostamento e territorio. Il miracolo economico italiano è costruito sulla forza trainante dell'automobile; intorno a questo strumento che pare aumentare in misura impressionante la libertà dei singoli individui di muoversi secondo i propri desideri e le proprie necessità, con maggiore comodità e riducendo i tempi, l'intero sistema economico e sociale conobbe mutamenti profondi e radicali. E' in questi anni che l'Italia si trasforma da paese agricolo a paese industriale.

Una spinta formidabile, dunque, intorno alla quale si stringe l'alleanza delle industrie automobilistiche, delle compagnie petrolifere, degli industriali del cemento, dell'asfalto, delle costruzioni e delle società immobiliari, per le quali, in particolare, le nuove, aumentate, possibilità di mobilità, si trasformano in possibilità di rendere edificabili anche le aree più periferiche.

Quest'alleanza di rendita e profitto, che costituisce, aldilà di letture che, anche a sinistra, si sono ostinate a volerne affermare la contrapposizione, il tratto specifico del meccanismo dell'accumulazione capitalistica italiana, ridisegna in questi anni le città italiane; nella quasi totalità delle quali i trasporti pubblici sono considerati come residuali e non costituiscono mai l'elemento essenziale dell'espansione urbanistica e quindi dei piani regolatori.

Soltanto in pochi seppero intravedere allora i pericoli insiti nel permettere la crescita senza limiti della circolazione privata; le poche voci che indicarono, correttamente, nel saccheggio e nella privatizzazione indiscriminati di un ambiente e un territorio ancora pressoché "vergini", la vera molla del miracolo economico, furono zittiti dalla marea montante che vedeva nella crescita dei profitti la radice della prosperità e del progresso.

La quasi totalità delle forze politiche si schierò intorno a queste tesi dominanti che, come ogni volta che c'è da spartirsi quote rilevanti di denaro, furono riprese e diffuse dalla grancassa dei mass-media.

Le stesse forze di sinistra, che solo timidamente e considerandola loro per prime ideologica, indicarono la scelta della centralità del mezzo di trasporto pubblico e di quelli per l'agricoltura, subirono l'ondata. Che, del resto, tanto ha scavato da mettere radici resistenti e profonde, fino a provocare l'impoverimento della cultura del movimento operaio ufficiale che, da allora, si è racchiuso ostinatamente nella richiesta di più salario e più lavoro nell'industria, attraverso la crescita degli investimenti, senza guardare alla natura di quella crescita industriale che si rivendicava. Una subalterneità concretizzatasi in scelte di politica economica perfino proterve quando sinistra e sindacato si sono illusi di poter dirigere la produzione, non dal vivo del conflitto di fabbrica ma dalle tribune dello stato (negli anni 60 e poi di nuovo nel 76-77). Tanto da giungere, nella famosa intervista di Lama del '78, a definire "cenere", una cultura come quella dei consigli e delle idee che circolavano dentro ed intorno ad essi, che vedeva, oltre ai numeri dell'ipotesi statalista, gli uomini, i corpi, sui quali la produzione non è mai neutra. Una cultura che, oltre al rapporto di lavoro che si trattava di contrattare invece che di subirlo, voleva vedere che cosa e come si producesse, rifiutando la monetizzazione del danno sul corpo e di qui, ~~in nuce~~, il rifiuto del danno sull'ambiente. E' così che avendo scelto di estirpare da sé questa cultura, il sindacato si trova dinanzi un duplice fronte: quello consueto della vertenza col padrone (quasi sempre in negativo, più che in positivo) e quello, ormai emerso a livello di massa, della velenosità e della distruttività della produzione. Non sa che fare, perchè produrre e produrre, fare case e fare case, fare strade per le case, macchine per le strade, è stata la sua scelta.

E' qui, nella spinta al benessere e alla ricchezza diffusa, creata dall'automobile e dalle attività da essa indotte, che è contenuta la spiegazione dell'instaurarsi del monopolio dell'industria automobilistica, che, guidata dalla ricerca della massimizzazione dei profitti, ha scaricato, e scarica, costi e conseguenze della produzione sull'intera collettività: imponendo ad uno stato incapace di regolamentare la potenza e la rapacità, le enormi spese per le autostrade e l'asservimento delle grandi città alle esigenze della motorizzazione privata, tramite l'uso indiscriminato dei centri urbani, delle strade, dei marciapiedi.

Gli effetti sono quelli che abbiamo sotto gli occhi: la mobilità reale è ridotta a zero, le città sono invivibili per l'inquinamento atmosferico

e acustico, i centri storici sono degradati dallo smog.

La situazione del traffico nella nostra città è particolarmente critica: la mobilità è prossima al collasso, il livello di inquinamento atmosferico ha superato i limiti di pericolosità per l'organismo umano, il patrimonio artistico e culturale è avviato ad un declino che pare irreversibile. Questa realtà ha iniziato a creare in settori abbastanza ampi, ambientalisti, organi di stampa, alcune forze politiche e sindacali, una nuova lettura dell'automobile che inizia ad essere vista nel suo vero ruolo.

Diciamo a questo punto, a scanso di equivoci, che non siamo per l'ostracismo all'automobile di per sè. Ma siamo pure convinti che non rendersi conto che oggi, dopo anni in cui le esigenze della componente del trasporto privato su gomma hanno costituito la sola direttrice dello sviluppo nel settore, lo sviluppo dell'automobile si contrappone oggettivamente allo sviluppo delle altre modalità di trasporto e mobilità, significa condannarsi ad un ulteriore, drammatico, peggioramento della situazione. Si pensi ad esempio a come il finanziamento, per mezzo della spesa pubblica, di nuove autostrade, favorisca il trasporto su gomma, impegnando fondi che sarebbero necessari per gli investimenti a favore del trasporto collettivo e delle ferrovie, vanificando qualsiasi tentativo di correggere significativamente quel sistema di mobilità che ha provocato i danni e le distruzioni in atto.

Non devono poi essere sottovalutati gli aspetti, niente affatto secondari, di natura psicologica, costituiti dalla dipendenza della maggioranza degli automobilisti nei confronti della loro auto e di quello che essa rappresenta. Non è un caso se il 30% di loro dichiara con decisione che "non utilizzerebbe in alcun caso il mezzo pubblico, anche se offrisse un servizio efficiente" (De Rita, Stresa 1986).

Il regime di monopolio dell'industria automobilistica nel mercato dei trasporti, ed è strano che non se ne accorgano i tanti paggi del liberalismo economico fioriti in questi anni, che se avessero mai preso un qualsiasi testo d'economia in mano, dovrebbero saperlo bene, fa sì che essa sia in grado di rendere inefficaci tutti gli interventi nel settore che non vanno nel senso di una regolamentazione decisa del regime di monopolio.

Si tratta di questo, non di più e non di meno. Tale consapevolezza chiarisce perchè tutti i provvedimenti parziali di natura tecnico-ingegneristica, dall'onda verde degli anni 60 al tentativo, peraltro rapidamente abortito, di migliorare il trasporto pubblico, sono andati incontro a sconfitte clamorose:

non è possibile ottenere un miglioramento intervenendo su di un punto di un sistema che obbedisce ad una logica diversa.

E' evidente allora come battersi per un modello diverso di mobilità richiami temi generali, legati al modello di sviluppo sin qui seguito dal nostro paese, all'uso delle risorse, all'assetto del territorio.

Ed è anche evidente come, in questo quadro, le scelte economiche compiute dai governi in questi anni, di comprimere salari, spesa pubblica e occupazione, finanziando una nuova serie di innovazioni tecnologiche, seppure hanno raggiunto gli obiettivi, che padroni e conservatori si erano dati, di accrescere profitti e accumulazione per rilanciare l'intero sistema economico, sono drammaticamente inadeguate alla scala di cambiamento richiesta all'economia dall'emergenza ambientale. Si tratta di ben altro che di rincorrere le utopie reazionarie della restaurazione del mercato perfetto, sognando che esso sia capace di rilanciare sviluppo e ricchezza per l'intera umanità; nel sacco, dopo oltre dieci anni di applicazione pratica di queste politiche, è rimasto l'allargamento progressivo ^{con} conseguenze tragiche della forbice tra Nord e Sud del mondo, nel centro stesso dell'impero capitalistico si accumulano nubi minacciose di recessione, inutilmente minimizzate: il crollo della Borsa, l'aumento della disoccupazione fino a livelli drammatici, il passivo del paese-guida del capitalismo mondiale, gli USA, che si sono trasformati in paese debitore verso gli organismi finanziari internazionali.

Il vero problema è che l'emergenza ambientale richiede all'economia non degli aggiustamenti interni più o meno meschini, ma una riconsiderazione di sé nel suo complesso: la crisi riguarda proprio il rapporto tra l'economia, che ricordiamolo è, in fondo, il sistema per mezzo del quale l'uomo si procura i beni necessari alla sua vita intervenendo su risorse esauribili, e l'ambiente; in altre parole quello che occorre riconsiderare sono i termini fondamentali dell'economia, il cosa, il come e il per chi produrre.

Ecco quindi che, discutendo di traffico e di trasporti, abbiamo toccato un nodo nevralgico della necessità di una nuova qualità nello sviluppo. La mobilità è oggi uno dei settori strategici sui quali centrare una politica economica, sociale, culturale, capace di arrestare e invertire la tendenza allo spreco delle risorse. Certo le azioni governative non si muovono in tale direzione. Esse appaiono incapaci di lasciare il vecchio: restiamo gli unici in Europa a privilegiare il trasporto su gomma a danno di tutte le altre possibili alternative; si pensi che ancora oggi pretendiamo di trasportare l'85% delle merci su gomma.

A queste scelte il Paese paga un prezzo altissimo. L'economia italiana sopporta costi di trasporto più alti che altrove, ed è evidente che tale situazione la rende meno competitiva. Si pensi che i trasporti incidono sui costi di produzione dal 6% fino al 22%, come e più del costo del lavoro e assorbono un terzo del reddito nazionale.

A ciò va aggiunto un altro dato: i trasporti consumano oggi il 25% dell'energia e costituiscono un fattore di grande spreco energetico. Un forte risparmio si potrebbe conseguire se si realizzasse uno spostamento del trasporto verso la ferrovia, il mare e il combinato (gomma/treno/nave/aereo).

E' questa stessa filosofia che informa le scelte della Giunta pentapartito alla guida della città, filosofia per di più integrata da quella stessa vecchia cultura che già ha inflitto pesanti danni alla città. Sono state infatti proprio le scelte urbanistiche compiute dalle Giunte democristiane negli anni '50-'60, in ossequio alla speculazione edilizia, a concorrere al collasso attuale. Roma si è sviluppata lungo le vecchie vie consolari senza strade tangenziali, determinando così un pesante traffico di attraversamento, con gravi ripercussioni sulla città. E' l'obbedienza a tale logica che in quegli anni ha condotto la D.C. ad eliminare il sistema dei tram e dei filobus, a ignorare lo sviluppo del trasporto su ferro e delle metropolitane, finendo così col favorire esclusivamente il mezzo privato.

Le Giunte di sinistra hanno saputo incidere solo timidamente su queste scelte. E' vero che esse hanno avviato o concluso progetti importanti per la viabilità pubblica (Metro A e Termini/Rebibbia, l'estensione per 300 Km della rete dei bus nelle borgate e nei quartieri periferici), ma è altresì vero che è mancata un'analisi chiara della drammaticità del problema e una conseguente azione pratica. Sono state perse occasioni importanti: valga per tutte la mancata chiusura del centro storico che è stata raggiunta, speriamo in via definitiva, solo per iniziativa della Magistratura che ha agito, non dimentichiamolo, sulla base di un livello di inquinamento atmosferico ormai direttamente pericoloso per la salute umana.

La Giunta Signorello ha comunque segnato un pesante ritorno alle vecchie scelte: sono aumentate le tariffe dei mezzi pubblici, mentre si è ridotto del 10% il loro servizio con la diminuzione di linee e mezzi, determinando una perdita secca di 100 000 utenti del trasporto pubblico, si sono bloccati i pur timidi progetti predisposti dalle Giunte di sinistra; si è scelto di ridare spazio alle automobili con gli anelli tangenziali,

i raddoppi stradali e i parcheggi, anzichè al trasporto pubblico con nuove corsie protette e strade riservate.

Analoghe le scelte della Regione Lazio che si è caratterizzata per il totale disinteresse nel settore dei trasporti e della pianificazione dell'assetto urbanistico del territorio regionale.

Oggi siamo arrivati a 2,7 abitanti per automobile (in città all'incirca 2 a 1). Nel 1964 circolavano 10 milioni di auto contro i 22 milioni di oggi; e la composizione percentuale del traffico viaggiatori (non urbani) vede l'auto privata al 60,7% (ferrovia 12,39; autobus 15,3), con una perdita progressiva della quota ferroviaria (dal 18,33 del '70).

Nel periodo dal 1970 al 1984 il traffico globale è cresciuto del 78,8%, quello su ferro solo del 20,3 (quello su autobus del 128,7; su mezzo privato dell'84,4). I dati Censis dicono che nelle aree urbane, dal 1972 al 1982, l'aumento del traffico su auto private è del 50%.

All'interno delle città la mobilità per studio e lavoro è soddisfatta così: 3 miliardi e 600 milioni p/Km su mezzo privato (contro 2 miliardi e 460 milioni in ambito extra-urbano), 3 miliardi e 250 milioni p/Km su autobus (contro 750 milioni extra-urbani) e 10 miliardi e 400 milioni a piedi, con moto, cicli, bici (contro 250 milioni extra-urbani).

Nel complesso la mobilità sistematica vede: l'auto privata al 25,08%; il bus al 16,82; il ferro al 3,87; gli altri modi al 50,23. L'aumento progressivo della motorizzazione privata ignora le difficoltà della circolazione e l'aumento nel costo dei fattori di produzione e del carburante. A Roma si è calcolato che negli ultimi anni ci sono in media ogni anno 50 mila targhe in più.

Dal 1983 al 1984 il parco-auto (a benzina, gasolio, a GPL, a metano) è passato da 20 353 373 a 20 888 000 unità, aumentando in un solo anno di più di mezzo milione di unità. E' interessante notare (agli effetti delle conseguenze del carburante combusto) che sono aumentati di 350 000 unità i motori diesel, di 280 000 unità i GPL e di 98 000 quelli a metano e sono diminuiti di 293 000 quelli a benzina.

Nel Lazio circolano più di due milioni di veicoli privati, la gran parte dei quali converge ogni giorno nelle vie di Roma. Per avere un'idea delle dimensioni dei numeri possiamo pensare che se allineassimo una a fianco dell'altra le auto esistenti nella nostra regione, ne otterremmo un quadrato di 3,5 Km di lato, completamente ricoperto di lamiera.

E' la stessa brutalità quantitativa di queste cifre a chiarire simultaneamente le origini del cancro del traffico e l'inutilità dei tentativi ingegneristici di razionalizzarlo: ogni provvedimento che non sia centrato sul ridimensionamento drastico della circolazione privata è destinato al

fallimento. Abbiamo già accennato all'astrattezza di dichiarazioni pro o contro l'automobile; è forse utile tornare su questo punto, non si tratta tanto di enunciare principi quanto di riconoscere i fatti: la forma mercificata, storicamente determinata, della soddisfazione individuale del bisogno di mobilità, l'automobile, nega la soddisfazione del bisogno nella sua forma sociale.

Si tratta allora di costruire una vera e propria vertenza popolare sul traffico, sulla quale organizzare la mobilitazione della classe, dei lavoratori, delle associazioni ambientaliste, delle forze della sinistra, articolate intorno ad alcune idee-forza:

1) La visione integrata dell'organismo urbano. Ciò significa porre un'attenzione particolare al rapporto centro/periferia; rapporto che a Roma è tanto più marcato visto il modo in cui la periferia si è sviluppata negli ultimi 40 anni con un forte squilibrio nella dotazione dei servizi a svantaggio della periferia. La concentrazione dei beni culturali nel centro storico non deve costituire una nuova occasione di discriminazione ma un punto da cui partire per riqualificare anche la periferia. Occorre sottolineare che la creazione di servizi qualificati nelle periferie riduce il bisogno di spostamenti verso il centro della città.

2) Il diritto alla mobilità per tutti. La mobilità non è problema che riguardi solo la parte di popolazione in possesso di auto, ma anche tutta quella che l'auto non l'ha: pedoni, ciclisti, anziani, bambini, cittadini portatori di handicap, cittadini che non vogliono o non possono usufruire del mezzo motorizzato e che hanno diritto a vivere e a godersi la città.

3) La promozione del mezzo pubblico e la limitazione del traffico privato. E' evidente da quanto si è detto finora che il traffico è legato alle funzioni della città e richiede, quindi, interventi strutturali di lungo respiro, volti a cambiare radicalmente il tradizionale sistema della mobilità urbana. Ma esiste un problema di tempi e di risultati coerenti, che non si possono rimandare.

Il traffico è divenuto un cancro che uccide la città, ne compromette il patrimonio culturale, archeologico, ambientale, mortifica la domanda crescente di mobilità. Di qui l'urgenza di produrre misure radicali miranti ad incrementare il trasporto pubblico e a limitare il traffico privato. Si tratta, perciò, di determinare già da oggi, attraverso scelte chiare, immediate e decise, un'inversione di tendenza a favore dell'uso del mezzo pubblico.

In primo luogo la conferma della chiusura del centro storico al traffico privato, che non può essere minimamente messa in discussione,

visti i livelli di pericolosità dell'inquinamento atmosferico e acustico e, soprattutto, per la salvaguardia dell'immenso patrimonio artistico, culturale e ambientale da esso rappresentato.

A tale provvedimento si deve aggiungere la creazione di isole pedonali nelle zone periferiche della città (visto che la salute dei cittadini, i rischi dovuti all'inquinamento, la qualità del vivere urbano, riguardano la città nel suo complesso) e il radicale miglioramento del servizio pubblico, riservando adesso interi percorsi, unificando tariffe e servizi svolti dalle diverse aziende, potenziando bus, tram e metro, riorganizzando, con tariffe popolari, il servizio dei taxi.

E' chiaro che una vertenza di questo tipo richiede, per trasformarsi da petizione di principio ad atto reale in grado di modificare la realtà una serie di condizioni necessarie, tra cui le più importanti, oltre naturalmente al nostro impegno, sono:

- la volontà di collegarci con quelle proteste contro il traffico che già si sono espresse, sia pure in forma spontanea ed embrionale in diversi quartieri della città; proteste che certo non sono esenti da contraddizioni ed ambiguità ma che, comunque, rappresentano il manifestarsi di un cambiamento nell'atteggiamento nei confronti dell'automobile, di settori consistenti della popolazione;
- la capacità di creare alleanze intorno alla vertenza. Altre forze sociali e politiche si muovono su questo terreno, si tratta di costruire una mobilitazione unitaria, senza convincimenti precostituiti, che sia capace di rafforzare il movimento.

Abbiamo parlato di condizioni necessarie in quanto quelle sufficienti ad assicurarci il successo, nelle lotte politiche, non esistono. Possiamo però evitare gli errori, proponendoci come strumento di organizzazione delle iniziative e di intreccio delle richieste, cercando di innescare un processo di diffusione della consapevolezza delle cause che hanno originato la drammatica situazione odierna.

E' doveroso, infine, nel nostro quartiere, dove le trasformazioni provocate dalla monocultura dell'automobile hanno già segnato pesantemente la realtà sociale, culturale e territoriale, mobilitarci per impedire che altri progetti volti a "favorire lo scorrimento veloce del traffico" siano messi in atto.

Questo, e crediamo che in pochi non l'abbiano capito, significa che sia il progetto di realizzazione del parcheggio per gli automezzi di P.S. a Via Cesena, sia la bretella Palombi, da costruire all'interno del Parco della Caffarella, vanno immediatamente ritirati.

Ugualmente doveroso è pronunciarsi sul progetto di Sistema Direzionale Orientale (SDO). Siamo assolutamente persuasi che questo progetto, che pure è presentato come la panacea di tutti i mali che affliggono la città, non serva a risolverli effettivamente. Diciamo questo perchè già abbiamo colto, nei meccanismi messi in moto dallo SDO, la riproposizione

di quei processi che hanno inciso segni violenti nella struttura territoriale di Roma:

- la speculazione, che si è assicurata rendite elevatissime con l'acquisizione di molti dei terreni interessati dallo SDO;
- il disprezzo più completo delle reali esigenze degli abitanti di interi quartieri periferici (Quadraro, Centocelle, Casilino, Torre Spaccata, Torre Angela, Tor Bella Monaca, Tiburtino);
- la cacciata di interi settori popolari dai quartieri interessati e da quelli limitrofi attraverso l'uso degli sfratti di massa, ad opera di immobiliari e di padroni che vedono concretizzarsi la possibilità di realizzare lucrosi guadagni.

Siamo quindi alle solite, dietro lo scintillio della grande modernità e dei grandi nomi dell'architettura mondiale, si nasconde la cruda realtà dell'alleanza tra rendita immobiliare e profitti degli imprenditori, con quest'ultimi che oggi non si muovono più solo per interposta persona, ma si gettano direttamente nella mischia del "riprogettare la città". In tal modo lo sviluppo dello SDO costituirà il contraltare all'ulteriore degrado delle periferie romane prive di servizi e al recupero del centro storico all'insegna delle aggressioni di bazar e jeanserie.

Certo, rendita e profitto si sono rinnovati e del resto è noto che i cicli di lotte popolari inducono cambiamenti anche profondi nella composizione e nella struttura del capitale che, in risposta ad esse, aumenta, a volte, di efficienza e apre nuovi fronti dove imporre nuove forme di sfruttamento, passando, con notevole flessibilità, dalla "rendita tecnologica", ai profitti del monopolio commerciale, della rendita assoluta ai profitti bancari. Questo però non giustifica il fatto che la sinistra non si accorga che lo SDO rischia di trasformarsi nell'ennesimo strumento con cui i padroni condizionano lo sviluppo della città.

Altre sono le reali esigenze della città:

- il recupero a fini abitativi e con investimenti pubblici degli alloggi fatiscenti esistenti nel centro storico e nei quartieri periferici;
- la riqualificazione di quei quartieri periferici progettati e costruiti pensando più al risparmio degli investimenti che alla gente che doveva viverci; tale riqualificazione non deve mirare solo a dotare questi quartieri solo di scuole ed U.S.L., ma anche di negozi e luoghi di iniziativa culturale;
- il riutilizzo delle centinaia di migliaia di case sfitte per fini speculativi che ci sono nella nostra città;
- la progettazione a parchi di tutte le aree vuote, anche le più piccole, rimaste tra le case;

Solo attraverso una nuova organizzazione della città, nella quale non ci si debba sottoporre a lunghi e faticosi pendolarismi per rincorrere una vita in qualche modo soddisfacente, si può pensare di costruire una città dove vivere.