Opzione zero !

Roma deve essere risanata non con progetti che aggiungano altre strade e altro cemento a quelli già esistenti, ma concependola finalmente come un organismo vivo al quale ridare vita sociale e aria da respirare. Ciò si può realizzare soltanto sconfiggendo un grande nemico: le troppe automobili. Già perchè il problema del traffico in realtà, nonostante un pò tutti si ostinino a menar il can per l'aja, ha proprio nella circostanza che ci sono troppe auto in circolazione la sua causa principale. Siamo i soliti estremisti? e allora i tanti tecnici ci spieghino cosa mai sta succedendo a Los Angeles, nel cuore della nazione più progredita del mondo, non a Calcutta, Bangkok, o Città del Messico. In questa città americana dove le strade sono tutte autostrade larghissime che si sovrappongono l'una all'altra ci si è trovati costretti, per non soffocare a causa dello smog, a varare un piano che prevede, tra le altre misure, il divieto dell'acquisto di auto per chi non può dimostrare di possedere il posto dove parcheggiarla.

Ma poi, scusateci se lo ricordiamo, qualche anno fa la parte centrale di via Appia non è stata asfaltata per risolvere il problema del traffico nel quartiere ? e via Cilicia non avrebbe dovuto essere una strada a scorrimento veloce ?

Il problema, cari cittadini, è che ormai sono anni che a voler capire è chiaro per tutti che al traffico che sta uccidendo la nostra città, non è possibile dar soluzione " razionalizzando " e costruendo nuove strade. E guardiamola la realtà !

Il nostro è veramente un appello accorato; ma può essere che non si è ancora capito che se le risorse finanziarie sono impegnate per costruire nuovi sistemi di scorrimento, naturalmente veloci, la conseguenza è che poi non rimane una sola liretta per potenziare i mezzi pubblici ? Ma è veramente così difficile dire che al problema della mobilità (che, ricordiamolo, cifre alla mano, è soprattutto un problema di gente che si sposta a piedi e in autobus) non esiste soluzione diversa da quella di una forte, immediata, limitazione del traffico privato e della sua sostituzione con i mezzi pubblici.

Del resto non è che stiamo proponendo la fine del mondo, molte città europee hanno vinto questa battaglia proprio così: con una rete efficiente di mezzi pubblici. Certo Roma è una città particolare, per via del suo patrimonio culturale, storico e ambientale, per via della sua conformazione e anche, ultima ma non trascurabile ragione, per via del fatto che ognuna delle amministrazioni succedutesi negli anni al suo governo, ha aggiunto un suo pezzettino al disastro di una città paralizzata. Questa situazione però, se ci è permesso dirlo, segna un altro punto a favore delle nostre tesi: l'immenso patrimonio storico, culturale, ambientale e, perchè no, sociale, è **incompatibile** con l'assedio delle automobili; la sua salvaguardia impone di scegliere tra auto e città.

E' pertanto, lo diciamo con molta franchezza, con una punta di dispiacere che vediamo tanto talento tecnico sprecato invece che nell'ideazione di sistemi in grado di integrare città e ambiente naturale o più semplici corsie preferenziali protette per gli autobus, in faticosi progetti di " fluidizzazione " della mobilità, soprattutto privata. Scusateci ma è il nostro parere: di questo progetto la sola cosa che ci piace è la metropolitana; però avremmo preferito che corresse all'aria aperta (non è che siamo inguaribili ingenui, è che esistono fior di studi che dimostrano che questo è il mezzo maggiormente in grado di battere la concorrenza del mezzo privato).

La cultura della " modernità " che sta partorendo uno dopo l'altro grandi progetti (e grandi colate di cemento e miliardi): S.D.O., opere per i mondiali, etc., è una trappola. Dietro le parole roboanti si nascondono gli interessi di settori economici e finanziari potentissimi che frutteranno alla città e alle masse popolari un ulteriore peggioramento delle condizioni di vita.

Certo il progetto U.R.B.I.S. è una cosa diversa, però si muove all'interno di una logica di razionalizzazione di un fenomeno che è razionalizzabile soltanto su un piano completamente diverso: quello della limitazione del numero di automobili circolanti.

Occorre liberarsi della cultura dell'auto privata. In fondo, se pensiamo alle diecimila vite mietute ogni anno dagli incidenti stradali, a quelle che a tal numero dovrebbero essere aggiunte a causa delle malattie originate dall'inquinamento atmosferico, alla progressiva trasformazione del territorio del nostro paese in un unico, ininterrotto nastro d'asfalto, alla sottrazione di fondi ai settori sociali per finanziare Km e Km di autostrade, non si tratta poi di una rinuncia così dolorosa.

Comitato di quartiere Alberone.