

Un'indagine dell'Isfort fotografa il caos del traffico urbano e del rifornimento di negozi e ristoranti: raramente usate le aree ad esso destinate

Merci e macchine: doppio assedio al centro storico

Il 56% del suolo occupato da auto, 35 mila operazioni di carico e scarico al giorno: quasi sempre in divieto di sosta

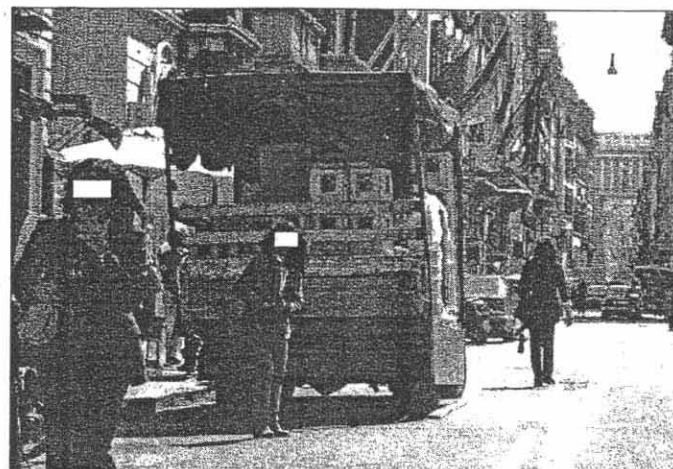
di CLAUDIO MARINCOLA

Una città col traffico addosso. Schiacciata da auto, furgoni e mezzi pesanti che caricano e scaricano merci a qualunque ora del giorno. Una città strangolata dalla doppia fila, dove cresce la domanda di trasporto ma non i trasporti. È la Capitale fotografata dall'indagine Isfort-Roma Europea, 69 pagine di analisi meticolosa e al tempo stesso impietosa. Quasi cinica nell'annotare i numeri e descrivere una mobilità ormai insostenibile.

L'avanzata di lamiere e parafranghi continua. L'occupazione del suolo riguarda ormai il 56% delle aree non edificate del centro storico, comprese le zone verdi. Nel solo centro storico transitano 25.000 veicoli merci al giorno, di cui circa 10.000 (40%) di attraversamento e i restanti 15.000 che effettuano 35.000 operazioni di carico e scarico.

Questo e altro ancora recita la ricerca, frutto di una elaborazione dell'Isfort, (Istituto di formazione e ricerca per i trasporti) su dati forniti da Sta.spa, Federtrasporto e Comune di Roma. Come spiegare questa impennata di ruote e di smog? Sono cambiate le esigenze commerciali «si moltiplicano i viaggi per portare prodotti e servizi e per rifornire la catena distributiva» e «si riducono i carichi medi». Se ne deduce che i veicoli viaggiano semivuoti pur di consegnare in tempo utile i loro prodotti. Le piccole trattorie e i bar aggiungono tavolini all'aperto, le richieste si dilatano e la velocità di consegna di prodotti freschi in casa come questi fa sempre la differenza.

A Roma l'incidenza dei veicoli commerciali è pari al 22%, inferiore soltanto a Bologna (25%). «Due operazioni su tre - si nota ancora nell'indagine dell'Isfort - avvengono di mattina, quando si concentrano gli spostamenti dei cittadini, e quasi mai vengono utilizzate le apposite piazzole di sosta». Perché? Risposta semplice: la piazzola è occupata. Nel 57% dei



LE PROPOSTE

- 1 Individuare magazzini e depositi nelle adiacenze del Centro storico
 - 2 regolamentare l'uso delle piazzole
 - 3 consegna merci nelle ore notturne
 - 4 far pagare il transito delle merci nel Centro storico con tariffazioni differenziate a seconda degli orari
- Utilizzare la rete ferroviaria urbana per il trasporto delle merci

Nel centro storico si è moltiplicato l'assalto dei camion per lo scarico-merci. Aumentate le richieste di consegne da parte di bar, ristoranti e negozi, sono aumentate anche le doppie file. E il 56% del suolo non edificato è stabilmente occupato dalle macchine, aree verdi comprese

casi il veicolo rimane in doppia fila, nel 36% a bordo strada. Solo il 5% parcheggia dove dovrebbe. Attualmente la distribuzione delle merci all'interno del-



la zona a traffico limitato (Ztl) per gli autocarri con peso superiore ai 36 quintali è consentito, negli appositi stalli, dalle 20 alle 7. Con peso inferiore dalle 20 alle 10 e

dalle 14 alle 16. Quattro anni fa la Sta, la società che gestisce le strisce blu e progetta la mobilità romana, mise a punto un piano di trasporto urbano delle merci. Che fine



Roma seconda soltanto a Bologna per presenza di veicoli commerciali. E ogni giorno feriale si registrano 4 milioni e mezzo di spostamenti

ha fatto? Si suggerivano alcuni rimedi. Tipo «far pagare il transito delle merci nel centro storico con tariffazioni differenziate» o anche «esperimentare la consegna delle

merci in orari notturni sfruttando le tecnologie per ridurre la rumorosità dei veicoli commerciali» e utilizzare magazzini di deposito in aree limitrofe da individuare. O, an-

che, come suggeriva Cesare San Mauro, ex presidente dell'Authority sui servizi pubblici capitolini «utilizzare la rete ferroviaria metropolitana per il trasporto delle merci». «Ora serve - rilancia San Mauro, oggi vice presidente di Roma Europea - un patto per la logistica romana che porti alla formazione di un Osservatorio permanente». Perché queste proposte non sono mai state prese in considerazione?

Ma andiamo avanti con i numeri: ogni giorno feriale si registrano 4,5 milioni di spostamenti con mezzi motorizzati, di cui per il 70% a bordo di automobili, moto e motorini. La metà si concentra in sole 6 ore della giornata (dalle 6,30 alle 9,30 e dalle 16,30 alle 19,30). E ancora: 400.000 auto di pendolari che ogni giorno varcano e riva-

varcano il grande raccordo anulare. Sono lievemente aumentati i fruitori di mezzi pubblici (dal 21,6 al 22,4%), mentre la stragrande maggioranza continua a muoversi con mezzi privati (dal 57 al 54%).

I cittadini romani vorrebbero sempre secondo l'indagine Isfort - maggiori investimenti per i mezzi pubblici e per l'acquisto di mezzi ecologici. Chiedono sconti sugli abbonamenti, divieto di transito per i mezzi pesanti, orari diversi per i negozi e più investimenti per i parcheggi, anche se non gradiscono quelli a pagamento.

Un quadro tutto al negativo? No, per fortuna ci sono le biciclette: dal 2000 al 2002 i cittadini che pedalano (o preferiscono andare a piedi) sono passati dal 20,6% al 23,9%. Non è molto, ma è meglio di niente.