



Nuova ZTL prevista per i cittadini romani, decisione non rispondente alla realtà e alle esigenze del cittadino

Descrizione

Il recente piano di lotta all'inquinamento da CO2, tra i primi responsabili del riscaldamento globale, ha provocato una serie di provvedimenti da parte delle amministrazioni locali in linea con scelte economiche e politiche in netto contrasto con la realtà. Per anni si è perseguita una politica tutta volta a favorire il trasporto privato a quello pubblico. Roma, ad esempio, ha raddoppiato in pochi anni la sua popolazione e la sua estensione sul territorio senza alcuna visione di uno sviluppo degno di una città moderna: abbiamo interi nuovi quartieri nati abusivi, ma poi regolarmente sanati, con strade senza marciapiede e con una viabilità da paese sottosviluppato che non consentono neanche possibili interventi di emergenza tipo il fare transitare mezzi di soccorso.

Eppure ad esempio, negli anni 50 e 60 per Roma era stato ideato e definito lo SDO, Sistema Direzionale Orientale che prevedeva la riorganizzazione e ricollocazione delle maggiori infrastrutture al di fuori del centro storico. Ma come al solito già nel corso dell'approvazione del piano tutti i ministeri e i più importanti centri di potere accentrarono ancora la loro presenza nel centro cittadino.

È stato favorito l'esodo dei cittadini verso le periferie anche per il costo proibitivo di acquisto o affitto delle abitazioni, generando un traffico quotidiano dalle periferie alla città di dimensioni poco gestibili. Nel contempo, sempre per favorire il privato, il trasporto pubblico non ha avuto alcuno adeguamento. Ora l'amministrazione capitolina ha deliberato di allargare la zona ZTL con chiusura al traffico privato praticamente intera area urbana. La delibera impone nel giro di meno di due anni la rottamazione di una percentuale stimabile nel 70% del parco automobilistico e furgoni, ma nel contempo non verrà realizzata nessuna opera di trasporto o parcheggi di scambio all'uscita del raccordo anulare. L'unico intervento a favore di una draconiana scelta è il regalare per un anno un abbonamento ai mezzi pubblici. Supponendo anche di convertire una larga parte delle automobili attuali con altre elettriche, dove sopprimere all'incremento della richiesta di energia elettrica per la ricarica?



E poi l'inquinamento delle auto è dimostrato essere una piccola percentuale rispetto al totale, l'inquinamento da traffico, vedi la quasi inutilità delle domeniche ecologiche, deriva dalle polveri sottili da pneumatici quattro stagioni, freni etc. Esempi pratici: la linea pseudo metropolitana FM2 che collega i comuni a nord, Bracciano, Anguillara, Trevignano e limitrofi (da Cesano verso Viterbo binario unico) per una popolazione totale di circa 70.000 unità e che si sposta per ragioni di lavoro o necessità varie, ha una frequenza scarsa e con termine delle corse alle 22; quindi ecco la necessità obbligatoria a ricorrere al trasporto privato. Il raddoppio della linea più volte promesso giace nei meandri della burocrazia. Sembra, come al solito, una operazione di pura facciata per favorire l'industria automobilistica e non per uno sviluppo di città vivibili.



Abbiamo una sanità che ci impone lunghi spostamenti: gli ospedali vicini spesso danno appuntamenti a distanza di mesi, se non di anni, e lontani dalla propria abitazione, anche in questo caso se non si dispone di un mezzo privato è impossibile raggiungere il luogo di cura.

Tutto ciò premesso, si chiede alle autorità competenti di prendere atto che prima di prendere decisioni favorevoli esclusivamente a una parte della popolazione avente la possibilità economica di acquistare nuove auto, di pensare e mettere in atto misure realizzabili per un futuro veramente sostenibile.

Le capitali europee hanno tutti trasporti di superficie e sub adeguati, uffici decentrati e una urbanizzazione non selvaggia come la nostra.

Claudio Cappabianca