

IL FUTURO NON PASSA PER ATAC

di **Edoardo Segantini**

I problemi dell'Atac sono così gravi che distolgono l'attenzione dal modo in cui in tutto il mondo si ragiona di

mobilità urbana. Una prima riflessione è sul progresso tecnologico, che nei prossimi anni vedrà diffondersi le vetture elettriche e debuttare quelle senza pilota, con una riduzione delle macchine di proprietà e un aumento del car sharing. Tutte opportunità che vedono ovunque il coinvolgimento dei Comuni: a Parigi, per esempio, la sindaca Anne Hidalgo ha autorizzato i primi taxi sperimentali a sei posti senza guidatore che cominceranno a circolare

nel 2018. A Roma scoppierebbe il finimondo. Ma come si pensa di affrontare queste sfide?

La seconda riflessione concerne proprio il confronto con le altre capitali europee. Paragonata a metropoli come Parigi, Londra, Berlino, Madrid, Vienna, Copenhagen e Amsterdam – che stanno investendo grandi risorse nel trasporto pubblico, nelle reti ciclabili protette, nel ridisegno urbano e che, come nel caso della capitale francese, prevedono lo stop

alle auto private entro il 2025-2030 – Roma appare (da anni) priva di programmi e strategie. Se vogliamo restare nelle retrovie dell'Europa, l'attuale immobilismo è la strada migliore. Il terzo spunto, forse il più controintuitivo, riguarda la crescita economica che, come confermano i dati, è tornata: un elemento enormemente positivo e lungamente atteso che tuttavia potrebbe rendere ancora più esasperante l'intensità del traffico romano.

continua a pagina 5

Il commento

L'innovazione tecnologica che non passa dall'Atac: mobilità, servono strategie

Olimpiadi nella capitale francese (quelle rifiutate dalla giunta Cinque stelle). Le capitali infatti non vivono di proclami ma di progetti ambiziosi, condivisi e a lungo termine.

Edoardo Segantini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SEGUE DALLA PRIMA

La città ha bisogno di strategie a breve e a lungo termine, municipali e nazionali, legate da scelte coerenti. Per ridurre il traffico privato, dicono gli esperti (e il buonsenso), bisogna offrire un'alternativa seria; e questa alternativa non può che basarsi sul rafforzamento dei mezzi pubblici di superficie. Il che significa affrontare la crisi dell'Atac con il coraggio che l'impresa richiede.

Una delle lezioni che si possono trarre dall'esperienza milanese di questi anni è il vantaggio derivante da buone scelte condivise da più amministrazioni: aver dato priorità di lungo termine alla strategia del trasporto pubblico ha pagato.

Le novità oggi in arrivo non sono solo tecnologiche ma anche organizzative e di costume: ad esempio le nuove forme di trasporto privato come il car pooling, la condivisione dell'auto tra più pendolari urbani. Start-up come BlaBlaLines, lanciata dalla francese BlaBlaCar (o migliori di questa, come spesso sappiamo fare noi italiani), possono essere incoraggiate anche a Roma.

Molto si può e si deve fare. Sapendo però che la distanza da colmare rispetto ad altre capitali oggi è molto più ampia di ieri. Ricordiamo soltanto il Grand Paris Express, la nuova rete di quattro metropolitane regionali automatiche intorno alla Ville Lumière lunga duecento chilometri e dal costo di trenta miliardi. Parte dell'opera dovrebbe essere inaugurata nel 2024, in tempo per le