

IL GRANDE  DEGRADO

Incuria e sprechi, il decoro perduto di Roma

di Sergio Rizzo e Gian Antonio Stella

«Buca!» «Rotaia!» «Tombino!» «Pozza!» «Cratere!» Per girare in moto a Roma, se tenete alla pelle, procuratevi un navigatore. Umano. Uno che, seduto sul sellino dietro, mentre voi vi concentrate sui pazzi che sbucano da ogni dove (il sito romafaschifo.com ha appena pubblicato il video sulle prodezze di un folle aspirante Vettel alla guida di un bus), vi possa allertare sulle innumerevoli insidie del disastroso manufatto stradale. Una trappola dopo l'altra.

Se questo è il volto di Roma, la prima cosa che un visitatore

nota salendo su un taxi o ancora prima incespicando in un sampietrino sporgente, è un volto brutto. Brutto davvero. Per non dire delle erbacce che divorano i marciapiedi non solo in periferia ma anche in quartieri della buona borghesia come i Parioli, dei cordoli di pietra delle aiuole spaccati e divelti sui vialoni di Prati, degli sterpi che arrivano ad aggredire perfino la magnifica Porta Maggiore, costruita nel 52 d.C. per consentire all'acquedotto Claudio di scavalcare le vie Prenestina e Labicana e oggi umiliata da un traffico infernale e dalla sciattezza di chi dovrebbe averne cura.

continua alle pagine 8 e 9

Rifiuti, traffico e furbetti Se questa è una Capitale

IL GRANDE DEGRADO

Non solo scandali e corruzione
Roma spende 20 milioni di euro
per i danni da buche stradali
Tra vigili assenteisti o in ufficio
la gente è in coda 227 ore l'anno

di Sergio Rizzo
e Gian Antonio Stella

SEGUE DALLA PRIMA

Perfino l'Appia Antica, la Regina Viarum, non gode del rispetto che meriterebbe. Le autoblu di consoli e proconsoli della politica continuano a servirsi come fosse una bretella stradale, le macchine dei privati continuano a fare gimcane sul basolato dalle parti di Cecilia Metella e le gigantesche bisarcho continuano a scaricare auto al concessionario.

«Tutto era sudicio e tutto era Roma», scriveva un secolo e mezzo fa l'americano William Wetmore Story. Innamorato, gli andava bene così: «Nessuno può pensare a difendere la condizione di alcune strade, né di qualche uso del popolo. Ma l'ombra e la macchia che molti chiamano sudicio io le chiamo colore e so che la pulizia di Amsterdam rovinerebbe Roma per l'artista. L'eccessi-

va pulizia sta stranamente in contrasto col pittoresco». E spiegava: «Immaginate per un momento quanto cambierebbe in peggio la città se tutti gli scalcinati, oscuri, rovinanti muri di Roma, con le loro chiazze verdi, le loro mille tinte di grigi e di gialli sfumati, i loro mattoni sconnessi (...) venissero un giorno spietatamente pareggiati e rintonacati da cima a fondo in una sola tinta uniforme e monotona».

Anche noi siamo innamorati, di Roma. È bellissima. Proprio per questo, però, è insopportabile viverci facendo i conti quotidianamente con un degrado che può apparire «pittoresco» solo a un turista distratto. Sia chiaro, attribuire la colpa di questa sciattezza ammorbante a Ignazio Marino sarebbe ingiusto. E così scaricare ogni colpa su Gianni Alemanno piuttosto che su Walter Veltroni o Francesco Rutelli. Non c'è un solo colpevole assoluto da additare all'ira della plebe. La colpa di tanta incuria sta sul groppo di tanti.

Le buche nelle strade

usate per i collaudi

Ma certo è inaccettabile che la Capitale di un Paese che si picca di essere ancora tra i grandi del G7 abbia una rete viaria così scalcagnata. Le strade intorno all'Altare della patria, per fare un esempio, sono in condizioni così indecenti che una casa motociclistica tre anni fa utilizzò l'area ai piedi del Campidoglio per collaudare, tra buche e montagnole e canaloni e spuntoni omicidi, la resistenza delle carenature plastiche degli scooter: se superavano l'esame, potevano affrontare qualunque percorso.

I risarcimenti per i danni pagati dal Comune

Non è solo questione di decoro. Che pure è centrale per rispetto di chi ci vive e di chi viene in visita. Sul Comune si abbattono da anni incessanti grandinate di richieste di risarcimento per i danni subiti dai veicoli a causa di buche e voragini. Un migliaio l'anno. Tre al giorno. Una massa tale di pratiche che per sveltirle il municipio capitolino ha pubblicato sul suo sito addirittura un modulo per chiedere il risarcimento conciliativo. Una specie di corsia preferenziale per i danni non superiori a 12.911 euro e 42 centesimi. Costo degli indennizzi annuali per le casse comunali: 20 milioni.

Una tombola. Pari quasi alla metà di quanto il Campidoglio spende per la manutenzione delle strade: 45 milioni l'anno. Soldi che finiscono tutti nelle casse di ditte appaltatrici esterne. Non senza polemiche per la qualità dei rattoppi che spesso durano soltanto fino alla pioggia successiva. Un nervo così scoperto che è impossibile non ricordare la vicenda di Angelo Giuliani, l'ex capo dei vigili per il quale due mesi fa la Procura ha chiesto il rinvio a giudizio con l'accusa di corruzione. Finì nei guai giudiziari per gli appalti legati alla pulizia del manto viario dopo ogni incidente stradale: una spesa che poteva arrivare fino a 900 euro a intervento.

E ce ne sono un'enormità, di incidenti. Contando solo quelli dove sono intervenuti gli agenti, nel 2013 sono stati 14.622. Il 31% di tutti i 47.044 incidenti stradali avvenuti secondo l'Istat nelle 14 città italiane più grandi. Con il 36% dei morti: 140 su 390. Il doppio di Milano (32) e di Napoli (37) messe insieme. Per non parlare dei pedoni travolti e uccisi. In tutto, a Roma, 39. Quasi il triplo che a Milano (14), il quadruplo che a Napoli (11). Tutta colpa della pessima manutenzione delle strade? No. Però...

Certo è che il combinato disposto tra l'abbondanza di strade pavimentate con i sampietrini (più belli dell'asfalto, ovvio, ma assai più costosi da tenere in ordine) e l'abbondanza di auto, moto e pullman è fatale. A Roma ci sono 2.874.038 residenti e 2,8 milioni di veicoli, dei quali 700 mila a due ruote. Ogni mille abitanti mille veicoli. A Parigi sono 415, a Londra 398. Meno della metà. Col risultato che ogni romano passa negli ingorghi 227 ore l'anno. Con una perdita di 135 milioni di ore complessive e un costo stimabile in un miliardo e mezzo.

I trasporti pubblici insufficienti per una metropoli

Colpa della storica pigrizia che spinge troppa gente a muoversi solo con l'auto propria o dell'inefficienza dei trasporti pubblici? Dibattito anoso. Ma è difficile prendere l'autobus se l'autobus non c'è. Ed esistono zone della città cresciute senza strade né servizi. Due dati: dall'85 a oggi sono state presentate 597 mila domande di condono edilizio. E nell'intera provincia il consumo del suolo ha raggiunto il 20%, contro l'8 di una media nazionale già pesante.

Roma, con quei quasi tre milioni di abitanti ufficiali (ma salgono a 4.321.244 reali con l'area metropolitana che su Roma gravita) ha una rete sotterranea che dopo l'apertura di un tratto della Metro C si aggira intorno ai 40 chilometri: Bilbao, dodici volte meno popolosa, ne ha 39. Stoccarda 192, Madrid 233, Londra 408. Dieci volte di più, col doppio soltanto della popolazione.

Il risultato di questa somma di handicap è sotto gli occhi di tutti: la capitale d'Italia è un ingorgo perenne come quello cantato da Lucio Dalla: «Mettere in marcia il motore / avanzare tre metri e poi staccare / fermarsi a guardare e a parlare / alla fine spegnere il motore». E i vigili? Sono 6.077, sulla carta. Ma se ne vedono pochissimi. Ce ne sono costantemente in strada da un massimo di 993 e cioè meno di uno solo su sei (la mattina dei giorni feriali) a un minimo nelle ore serali di 105, cioè uno ogni 58. Pazzesco. Si va dall'1,7% al 16,3% della forza complessiva.

Le strane assenze dei vigili urbani

Va da sé che, dice lo studio di Sose e Ifel sui costi standard dei comuni, i pizzardoni romani distribuiscono mediamente 154 multe l'anno a testa, contro le 370 dei 3.179 ghisa milanesi. Meno della metà. Meno della metà, scrive il *Sole 24 Ore*, sono anche quelle effettivamente riscosse: il 43,1%. Una vergogna.

Potentissimi, i vigili hanno ingaggiato con Marino un braccio di ferro durissimo. Con risultati alterni. Grazie anche a Raffaele Cantone hanno perso la battaglia sulla inamovibilità: è stato finalmente stabilito che possono essere spostati (che fatica!) da un quartiere all'altro. Ma nessuno ha ancora pagato per la vicenda della notte di San Silvestro, quella degli 800 agenti (l'83,5% di quelli previsti in servizio) spariti perché colpiti da un improvviso malessere corale. «Ci saranno sanzioni esemplari», aveva giurato Marino. Tre mesi dopo il garante ha dato centomila euro di multa ai sindacati. E i furbetti del dolorino? Boh...

Per non dire della sporcizia. Contro la quale si scagliava già, oltre un secolo e mezzo fa, Giocchino Belli. Marino rivendica d'aver chiuso la discarica di Malagrotta. Che già doveva essere chiusa da tempo. Ma il problema delle 4.500 tonnellate di rifiuti solidi urbani che Roma vomita ogni giorno non è stato certo risolto e la capitale sfiora periodicamente la crisi. Ogni abitante produce in media 627,6 chili di spazzatura l'anno. Una enormità.

Colpa anche dei turisti? Certo. Ma i dati di Venezia e Firenze dicono che in quattro anni (dal 2009 al 2012) la massa di rifiuti è scesa nella prima da 720,7 a 620,4 chili procapite (nonostante la piccola città insulare registri 450 pernottamenti per ogni abitante!) e nella seconda da 679,7 a 619,2. Con flessioni rispettivamente pari al 13,8 e all'8,8%. Il triplo e il doppio di Roma: 4%. Non solo. La «differenziata», a dispetto di circa 1.500 assunzioni all'Ama, si attestava nel 2012 al 25,7%: contro il 39,2 a Venezia e al 39,9 a Firenze.

La mancanza di personale per le aree verdi

Ma torniamo ai giardini alberati, agli spazi verdi, alle aiuole. Spesso infestati da erbacce, grovigli di sterpi, alberi che crescono fuori controllo andando a intaccare le strutture recenti e peggio ancora il patrimonio storico. «Domine aiutaci: che ammasso di schifose lordure circonda quelle due disgraziate fontane, le quali poi non sono già in contrade remote, ma sì in luogo popoloso, e pel quale ad ogni ora del dì passano persone dabbene che vanno alle loro faccende!», imprecava nel 1860 il francese Paul Desmarie autore di «Moeurs italiennes», costumi italiani: «Per non dire delle feccie (...), delle buccie, dei torsi, dell'erbacce fradice ch'ivi si raccolgono, accompagnate anche non di rado da qualche gatto morto, o da qualche canaccio sfinito d'inedia...». Per carità, piazza Farnese non è più così. Ma il degrado diffuso mette l'angoscia. L'Ama ha 7.843 dipendenti. Tanti. Solo che almeno 200 sarebbero «inabili al lavoro» e addirittura duemila avrebbero il diritto di assentarsi («legge 104») per assistere un parente infermo. Poi ci sono i dipendenti del servizio giardini. Pochi, per la città con più verde pubblico in Europa: 732. Ma quelli impiegati nelle manutenzioni sono addirittura meno della metà: 357. Vent'anni fa, nel 1995, erano 1.200. Mentre gli organici comunali e delle aziende municipalizzate continuavano a gonfiarsi, quelli della manutenzione del verde («la terra è dura ed è bassa», dice un vecchio adagio contadino) si sono rincechiti. Con il risultato che si è passati da 2,5 a 11 ettari per addetto. E i risultati, purtroppo, sotto gli occhi di tutti. Se questa è una capitale...

(1 - continua)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I test

La zona dell'Altare della Patria è in condizioni così indecenti da essere usata da una casa motociclistica per collaudare la tenuta degli scooter

I privilegi

Grazie a Cantone i pizzardoni hanno perso il privilegio dell'inamovibilità, ma nessuno ha pagato per le assenze in massa di Capodanno

I casi

● Sono numerosi gli scandali che hanno coinvolto la Capitale negli ultimi anni. Il più recente è quello causato dall'inchiesta «Terra di Mezzo» scattata sei mesi fa: coinvolge politica, malavita e imprenditoria con l'accusa di mafia, corruzione, estorsione e riciclaggio

● Nel 2011 fece clamore la «Parentopoli», l'inchiesta sulle assunzioni nelle municipalizzate Atac e Ama di persone prive dei requisiti. Secondo la Corte dei Conti sarebbe costata alle casse pubbliche oltre 22 milioni di euro

● Aperta un'inchiesta anche sul caso dei vigili assenti dal servizio lo scorso Capodanno: l'83,5% di quelli di turno per coprire la festa in via dei Fori Imperiali e al concertone del Circo Massimo ha presentato certificato medico di malattia

47

Mila

Gli incidenti stradali avvenuti nella Capitale nel 2013. Sono un terzo di tutti quelli avvenuti nelle 14 città italiane più grandi, rivela l'Istat. Sono responsabili del 36% dei morti su strada per quell'anno: 140 su 390. È il doppio delle vittime registrate a Milano (32) e Napoli (37) messe insieme

40

Chilometri

La lunghezza complessiva delle metropolitane di Roma dopo l'apertura di un tratto della Metro C. Serve i quasi tre milioni di abitanti (che salgono a 4.321.244 se si considera l'area che gravita su Roma). Bilbao, dodici volte meno popolosa, ne ha 39. Londra che conta circa il doppio della popolazione, ne ha 408 (10 volte tanto)

L'Appia Antica è una bretella per le auto blu
Intanto crolla il numero degli addetti ai giardini

La parola

PIZZARDONE

È il nome attribuito a Roma ai vigili urbani. In uso fin dall'Ottocento, deve la sua origine al copricapo a feluca con la tipica punta doppia (la pizzarda) usato dalle guardie municipali dell'epoca. Tra i pizzardoni celebri della cultura popolare italiana ci sono quello (falso) interpretato da Gigi Proietti in *Febbre da cavallo* (1976, regia di Steno) e l'Otello Celletti a cui ha dato il volto nel 1960 Alberto Sordi nel film *Il vigile* di Luigi Zampa. Prima ancora il termine compare nella letteratura: lo usa Grazia Deledda in *Nostalgie* (1905) e nelle sue *Pagine di viaggi* anche Edmondo De Amicis.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I riferimenti

Lo scultore

William Wetmore Story (1819-1895), scultore e critico d'arte americano, si trasferì in Italia, a Roma, nel 1850, dopo averla visitata per la prima volta nel 1848. Il suo appartamento a Palazzo Barberini divenne un punto di riferimento per gli intellettuali statunitensi emigrati nella Città Eterna

Il poeta

Giuseppe Gioachino Belli (1791-1863) è famoso per le poesie in romanesco: 2.279 sonetti, scritti tra il 1830 e il 1849, tutti pubblicati postumi. Inquieto, facile all'ira e al nervosismo, sempre afflitto da preoccupazioni economiche, si lamentava spesso delle condizioni di Roma, documentate nella sua produzione poetica

Il cantautore

Nato a Bologna il 4 marzo 1943, Lucio Dalla ha attraversato 50 anni della musica italiana, imponendosi come uno degli artisti più versatili e apprezzati. L'inizio della sua carriera è a Roma, nella scena jazz. Il suo primo 45 da solista è «Lei (non è per me)» inciso nel 1964, a soli 21 anni. È morto il 1 marzo 2012, poco prima del suo 69esimo compleanno

L'imperatore

Nato a Lione nel 10 a. C., Claudio prese il potere dopo l'assassinio di Caligola e fu imperatore romano dal 41 al 54 d. C. Costruì un nuovo acquedotto e anche la Porta Maggiore che consentiva alle condutture di scavalcare le vie Prenestina e Labicana. Oggi anche quell'opera è assediata dalle erbacce e dall'incuria



La città

Nella foto grande la scultura di Igor Mitoraj «La dea Roma», danneggiata dalle intemperie in Piazza Monte Grappa, nella Capitale

1. Un tronco d'albero abbandonato tra l'erba sul Lungotevere Mazzini

2. Aiuole spaccate e divelte in Piazza delle Belle Arti

3. Cassonetti strabordanti rifiuti nel quartiere residenziale Prati

4. I binari dei tram a Porta Maggiore invasi dalla spazzatura

5. Un'auto privata sull'Appia Antica sotto al divieto di accesso.

La costruzione della strada, che collegava Roma a Brindisi (il più importante porto per l'Oriente dell'epoca), fu iniziata nel 312 a.C.

