IERI LE CITTA' SONO SCOPPIATE

Abbiamo visto il valore dei trasporti pubblici

A Roma, Milano e Torino lo sciopero ha confermato la drammatica urgenza di una svolta nella politica dei trasporti

Una delle vie del centro di Roma intasate dal traffico.

«Caos» e «babele» i termini ricorrenti ieri sui giornali della sera per illustrare la situazione delle grandi città, e in particolare di Roma, di Milano e di Torino, private per 24 ore dei mezzi di trasporto pubblico. La compattezza dello sciopero degli autoferrotranvieri non ha, infatti, soltanto riconfermato la maturità sindacale della categoria, ma ha anche anticipato che cosa succederà, nel giro di pochi anni, con il previsto incremento della motorizzazione, se non si affronterà coraggiosamente e realisticamente il problema dei trasporti pubblici nei grandi centri urbani.

A migliaia

Ieri le strade delle grandi città sono state invase da tutti i mezzi privati di trasporto, dalle automobili, alle motociclette, agli «scooters», alle biciclette, che nei giorni feriali rimangono solitamente nei «garages» o negli scantinati. Migliaia di veicoli al posto dei tram e degli autobus rimasti nelle rimesse, hanno occupato, là dove era possibile, le sedi tranviarie, le corsie riservate ai mezzi pubblici e il risultato è stato che auto, moto, «scooters» e biciclette hanno realizzato le più basse velocità medie della storia della circolazione nei centri urbani.

A Roma non uno dei mezzi dell'ATAC, della STEFER, della Roma Nord ha circolato. Anche la Metropolitana è stata completamente paralizzata. Il già precario equilibrio del traffico è stato sconvolto. Ingorghi e difficoltà di ogni genere hanno complicato le cose anche in quartieri — come il Salario e il Ludovisi — che di regola non vengono ritenuti tra i peggiori dal punto di vista del traffico. Se ce ne fosse stato bisogno, ecco dunque la riprova della funzione insostituibile del trasporto pubblico. Nella Capitale, del resto, come — più o meno — in tutte le più grandi città italiane, i due terzi delle persone vengono trasportate dai mezzi pubblici, nonostante l'eccezionale boom della motorizzazione privata. La verità è che, soprattutto su di una vecchia e accidentata rete stradale come quella romana, frutto d'una stratificazione ultrasecolare (sono «vecchie» però anche le strade dei quartieri moderni, dove perfino la loro ampiezza è stata subordinata alla sete di profitto della speculazione sulle aree, che ha sfruttato il suolo fino all'ultimo metro quadrato), è assurdo pensare ad una soluzione del problema dei grandi spostamenti di masse fidando soprattutto sulle auto private. Secondo calcoli dell'amministrazione capitolina che risalgono appena a qualche mese fa, un passeggero trasportato da un mezzo collettivo occupa poco più di tre metri quadrati di strada, mentre, alla stessa velocità, l'«impegno» del suolo sale di colpo a settantacinque metri quadrati (quasi 25 volte di più) se il passeggero si sposta con l'auto privata, che trasporta, in media, da 1,2 a 1,5 persone. L'esperienza di ieri è stata eloquente. La massa di automobili tolte dal garage solo in occasione dello sciopero e pilotate spesso con mano malsicura e le traballanti camionette, sempre pronte in questi casi, hanno aggiunto un'inconfondibile sfumatura «locale» al caos insuperabile che ha caratterizzato la giornata.

A Milano l'animazione nelle strade è cominciata ieri assai prima del solito e chi si è sobbarcato alla levataccia è riuscito forse ad arrivare in orario in fabbrica o in ufficio. Chi invece ha contato soltanto sulle prestazioni del proprio veicolo, ha avuto ragione di rammaricarsene. Una sorta di percorso di prova effettuato in città alla vigilia dello sciopero aveva dato questi risultati: due ore e mezza di macchina dalla periferia al centro cittadino e dal centro alla periferia, percorrendo strade a traffico misto per un totale di 45 chilometri avevano consentito di realizzare una media oraria di 18 km. Ieri, nello stesso periodo di tempo, si sono potuti percorrere soltanto 30 km., realizzando una velocità media di 12 km. orari. E ciò nonostante si sia riusciti ad effettuare nella prima ora, dalle 7 alle 8, grosso modo lo stesso itinerario di ieri.

Inutile continuare con le tabelle di marcia, che fanno ricordare — a Roma come a Milano — i tempi del tram a cavalli. Non servono infatti altre cifre per dimostrare che il potenziamento dei pubblici mezzi di trasporto è condizione indispensabile per risolvere il problema del traffico.

Anche a Torino «via libera» per gli automobilisti. «Pullman» e tram bloccati nelle rimesse avrebbero dovuto offrire la prova del nove della bontà della motorizzazione privata e dei suoi diritti su quella pubblica. Le cose hanno parlato però un linguaggio molto eloquente, soprattutto per la città dell'auto.

Un po' dopo le 7 le condizioni del traffico erano già allarmanti. Con l'apertura degli uffici, dei negozi e con l'inizio dei turni «normali» delle fabbriche i punti nevralgici della circolazione si sono rapidamente saturati.

Ingorghi

La situazione è migliorata un po' nella tarda mattinata — perché migliaia di persone hanno preferito consumare il pasto nelle trattorie del centro piuttosto che affrontare l'avventura del ritorno a casa — ma già alle 13, in corso Vittorio, per percorrere i pochi metri che separano corso Inghilterra dal corso Bolzano si impiegava lo stesso tempo che normalmente occorre per coprire 2 km. del medesimo percorso.

Gli automezzi militari e i «pullman» apprestati dalle autorità a Torino, così come a Milano e a Roma, per limitare le conseguenze dello sciopero non sono stati ovviamente in grado di sostituire i mezzi pubblici. Hanno semmai contribuito a rendere più lenta la circolazione.

Così come al mattino, anche in serata si è verificato — nei grandi centri urbani — un nuovo peggioramento della circolazione in concomitanza con la chiusura degli uffici e con l'uscita degli operai dalle fabbriche. Nuove teorie di macchine strombettanti, nuovi ingorghi soprattutto nelle vie del centro, nuovi affannosi interventi dei vigili per sbrogliare le situazioni più complicate. Insomma un'altra riprova dell'importanza del trasporto pubblico.

GGGG