

MOSCA

L'auto privata comporta nuove strutture urbane

Il quadro imponente del trasporto pubblico - Prospettiva: gratuità ed efficienza - E' l'autorità cittadina che si preoccupa di creare le aree di parcheggio

MOSCA, aprile. Più di sette milioni di abitanti, circa un milione di pendolari al giorno, un territorio urbano di 87.500 ettari quadri, distanze tra i vari quartieri che variano dai trentacinque ai quaranta chilometri: questa è la Mosca che l'ente dei trasporti pubblici controlla quotidianamente con un esercito di autobus, filobus, tram, trolleybus e metropolitana che viene portata come esempio ogni qualvolta si affronta il problema dei trasporti.

Nella capitale, dunque, il tema del miglioramento del servizio è all'ordine del giorno. I perché sono semplici: la città è cresciuta a dismisura (nonostante che vi siano precise limitazioni nel piano regolatore) e le esigenze della popolazione aumentano. Il moscovita si vuole spostare con maggiore facilità su le distanze, spesso, sono calcolabili in decine e decine di chilometri.

Da alcuni studi sul comportamento della popolazione di singoli quartieri risulta, infatti, che non bastano più le tradizionali strutture a livello periferico: i giovani, in particolare, non si accontentano di andare ai luoghi di incontro. Tutto ciò pone nuove esigenze.

Ma prima di affrontare i problemi presenti e futuri — come fa notare il vice direttore dell'Ente, Boris Alekxiev Seletfontov — comincia con i dati sulla situazione attuale.

La rete della metropolitana è composta di sette linee per un chilometraggio complessivo di 130 km. Le sue stazioni sono attualmente 85 e i convogli in funzione 1335. L'ingresso alla metropolitana costa 5 copeki e cioè 35 lire (si paga infilando la moneta in un apparecchio automatico che con un sistema di cellula foto-elettrica lascia libero il passaggio) e ciò significa che una volta entrati si può girare il lungo e in largo per tutto il percorso anche cambiando stazione. Circa il 31% dei convogli dei mezzi pubblici al servizio della metropolitana. Costruita dallo stato (la prima linea è entrata in funzione il 15 maggio del 1955) la me-

troполитана è stata data in gestione al Soviet di Mosca che guadagna così, annualmente, venti milioni di rubli.

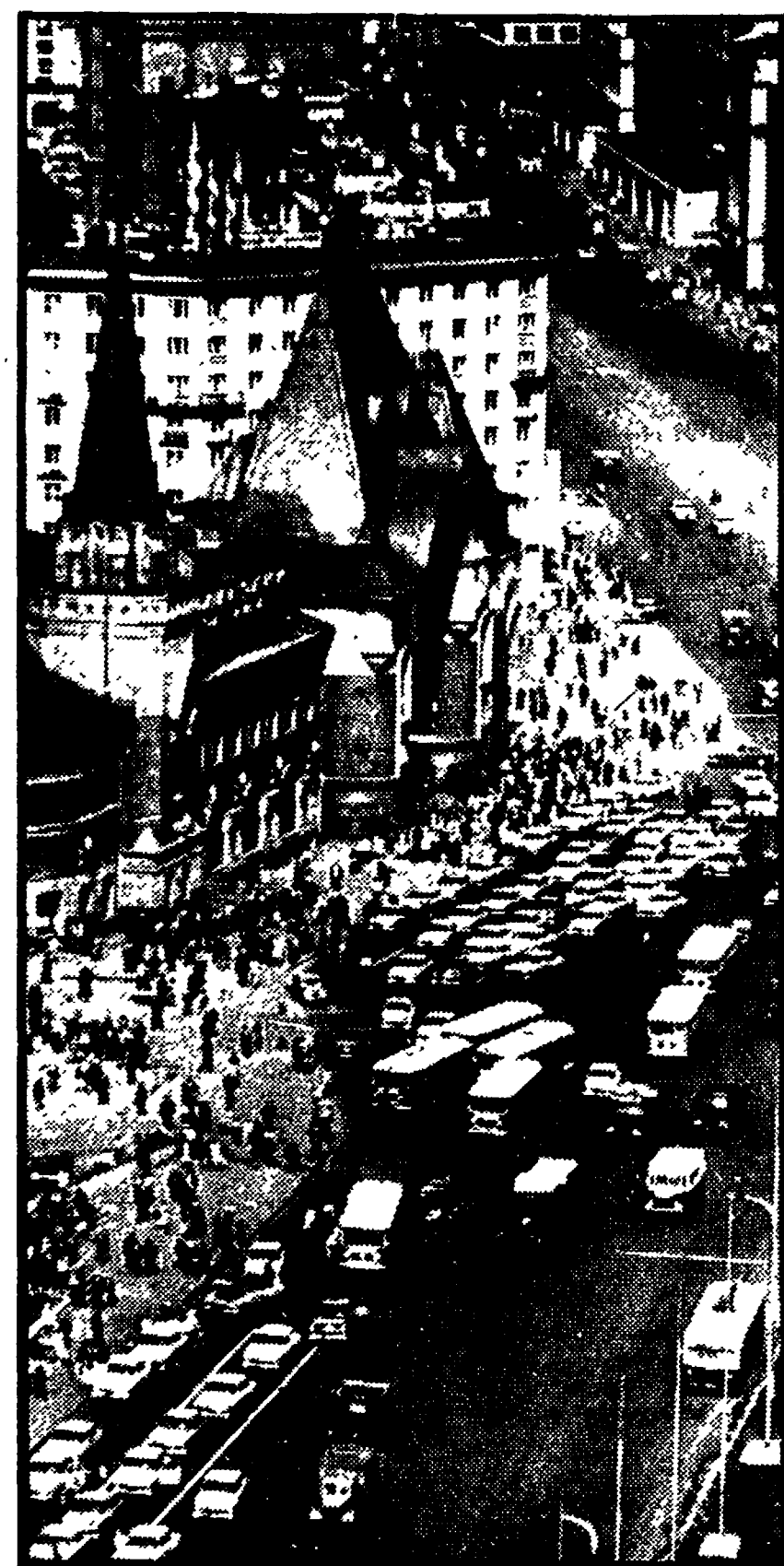
Gli autobus — ce ne sono in circolazione 5670 ogni giorno — coprono un percorso complessivo di 2750 km (di questi, 2200 sono entro il grande anello che segna i confini tradizionali della città), trasportando il 25% del passeggeri su 180 percorsi. Ogni autobus copre 250 km al giorno. Il biglietto per ogni corsa è di 5 copeki. Sia negli autobus che nei filobus sono assenti i biglietti e le perdite sono insignificanti. «Prima, con i biglietti — ci dice il dirigente dell'ente trasporti — c'era sempre una percentuale di non paganti che si aggirava sul 5% dei trasporti. Ora la percentuale è dell'8%, ma in compenso abbiamo risparmiato migliaia di biglietti che sono stati inseriti in altri settori».

Filobus: ce ne sono 2100 per 630 km. Trasportano il 14 per cento degli utenti dei servizi pubblici. Il prezzo di ogni corsa è di 4 copeki.

Tram: la rete tranviaria è limitata ad alcuni percorsi radiali per un totale di 490 chilometri. In funzione, attualmente 165 km. Il prezzo del che percorrono quotidianamente 165 km. Il prezzo del biglietto è di 3 copeki.

Taxi: le vetture in funzione — quasi tutte Volga del vecchio tipo — sono dodicimila. Il tassametro parte con dieci copeki e gli scatti sono di 10 copeki ogni chilometro. Vi sono poi in funzione vari taxi collettivi direzionali (microbus) che possono essere fermati in ogni punto del percorso. Il prezzo del biglietto è di 10 copeki.

Questo, quindi, il panorama «tecnico» della situazione. Ne esce un quadro gigantesco tenendo conto che ogni giorno la metropolitana trasporta circa tre milioni di passeggeri. Ma i problemi esistono e sono quelli dello sviluppo della città e dell'incremento della motorizzazione privata. Già infatti si notano le ore di punta (verso le 16) e i primi intasamenti nelle zone centrali. Gli autobus, al centro, cominciano a farsi largo a fatica per trovare lo



Un'immagine della via Gorki a Mosca. L'impulso alla motorizzazione pubblica e privata creerà nel prossimo futuro il problema di adeguate strutture urbane.

Carlo Benedetti

PARIGI

Il Duemila è cominciato sulle rive della Senna

Il suo aspetto caratteristico è una lentezza del traffico che sconfina nella paralisi contro la quale nessuna misura è efficiente

PARIGI, aprile. La situazione di Parigi è questa: 900.000 automobili residenti nella capitale e 950.000 che ogni mattina vi entrano in provenienza dalla periferia e dalla provincia. Certo, non tutte, fortunatamente, circolano nello stesso tempo. Innanzitutto, una parte delle automobili residenti a Parigi emigrano, in mattinata, verso la periferia. Dal 700 alle 800.000 automobili sostano lungo i marciapiedi e nei garage pubblici e privati. Ma i 1100 chilometri di strade parigine possono reggere simultaneamente soltanto un traffico di 120.000 automobili; oltre questa cifra, è la saturazione e la paralisi: nelle ore di punta, soprattutto la sera, Parigi rischia la «paralisi per automobile», cioè l'immobilità di migliaia e migliaia di persone che hanno comprato la macchina per muoversi meglio.

cittadini che, naturalmente, sono l'altro mezzo obbligatorio di chi arriva ad una stazione ferroviaria e deve recarsi al lavoro. Secondo una statistica di appena un anno fa, il 12% dei veicoli della metropolitana data dal 1914 e più del 60% è stato costruito fra il 1920 e il 1938. Abbiamo dunque poche linee privilegiate dotate di materiali moderni per il resto, siamo ancora alle origini, o quasi. In queste condizioni, nelle ore di punta il metrò è pressoché impraticabile. E, del resto, le cifre parlano chiaro: nonostante l'enorme aumento della popolazione fra il '60 e il '70 il numero dei passeggeri trasportati è passato da un miliardo e 213 a un miliardo e 250 milioni all'anno. L'auto mobile, e soprattutto la in confortabilità di questo mezzo di trasporto, ne hanno obbligatoriamente limitato l'uso.

Per ciò che riguarda gli autobus, dato il fatto che gli autobus, per la loro mole e per la loro lentezza, sono incapaci di avanzare, la perdita è quasi mortale: dagli 852 milioni di passeggeri si è caduti a 535 milioni nel '70.

In fondo, non è il prolungamento di alcune vecchie linee metropolitane, né il lancio sontuoso di due nuove linee (quelle «espresso», modello di efficacia), né la creazione di decine di chilometri di «corridoi» stradali riservati agli autobus, ai taxi e alle autoambulanze, né le misure di carattere repressivo sono riuscite, fin qui, a migliorare il problema della circolazione a Parigi. Perché il male, come abbiamo visto, non è mai stato affrontato alla radice, né facendo una scelta politica negli investimenti civili e attribuendo la priorità ai trasporti pubblici sub-urbani e urbani.



Così il traffico a Parigi nelle ore di punta: 950 mila auto entrano ogni mattina in città dalla periferia e dalla provincia.

Parcheggi «di dissuasione»

Come risolvere il problema? Fermare alle porte di Parigi i 950 mila veicoli che vi convergono ogni mattina, o la maggior parte di essi, con una coordinata politica di dissuasione: creazione, in tutta la città, di parcheggi a pagamento. Che a Parigi, praticamente, non esistono; aumento considerevole delle contravvenzioni per sosta vietata e costruzione di grandi parcheggi sotterranei alle porte della città dove «provinciale» e «periferici» potrebbero lasciare le macchine e riprendere alla sera.

E vi viene fuori il vero nodo del problema, cioè il rapporto fra organizzazione dei trasporti pubblici e ricorso all'auto privata. Perché, prima di tutto, per convincere i periferici a lasciare la loro macchina alle porte di Parigi, occorre che i parcheggi di dissuasione siano legati al centro da una linea metropolitana e automobilistica regolare, moderna e veloce.

Il male dell'auto

Ma se negli ultimi 10-15 anni è stata costruita una vera e propria rete di autostrade per facilitare l'accesso degli automobilisti a Parigi — il che è stato come un vero e proprio invito a servirsene del mezzo privato — poco o niente è stato fatto per migliorare la situazione dei trasporti pubblici. Sicché, se le linee sotterranee della metropolitana hanno potuto conservare e aumentare il pubblico degli utenti, le linee di superficie (autobus) ridotte al circolare a 10-12 chilometri all'ora nei momenti di maggior traffico, hanno perduto la metà degli utenti.

E questo è ancora un aspetto secondario del problema. Il problema principale — che non è stato mai affrontato — era quello di offrire ai milioni di lavoratori residenti in periferia, una rete di autobus e di linee ferroviarie sub-urbane capaci di rappresentare un vantaggio rispetto all'impiego dell'auto privata. Ma è qui che i grandi pianificatori della circolazione hanno fallito, avendo subordinato l'interesse pubblico (cioè quello dei grandi costruttori di automobili) all'interesse privato.

Un metrò che ha 30 anni

La «regione parigina» ospita oggi oltre 9 milioni di abitanti, ed è una delle più grandi concentrazioni urbane assieme a New York, Londra, Tokio e Mosca. In un raggio di 60 chilometri — che corrisponde al 2% del territorio nazionale — vive un sesto della popolazione francese. Dal 1918 al '68, la popolazione della regione parigina è aumentata del 41%. Ora, se il numero dei treni è stato aumentato, il metrò non è stato migliorato, le linee e le stazioni sono sempre quelle di 30 anni fa; e basta che un treno abbia qualche minuto di ritardo, perché decine di treni e decine di migliaia di persone arrivino a Parigi con ritardo moltiplicato. Se si pensa che ogni mattina 3.600 treni nelle linee sub-urbane scarricano nelle sette stazioni di Parigi quasi un milione e mezzo di lavoratori, si vedrà subito dove sta il vero problema.

E' chiaro che, non appena qualcuno riesce a comprarsi una macchina, abbandonerà i mezzi di trasporto collettivo per unirsi ai 950 mila che ogni mattina vengono a Parigi.

Augusto Pancaldi

LONDRA

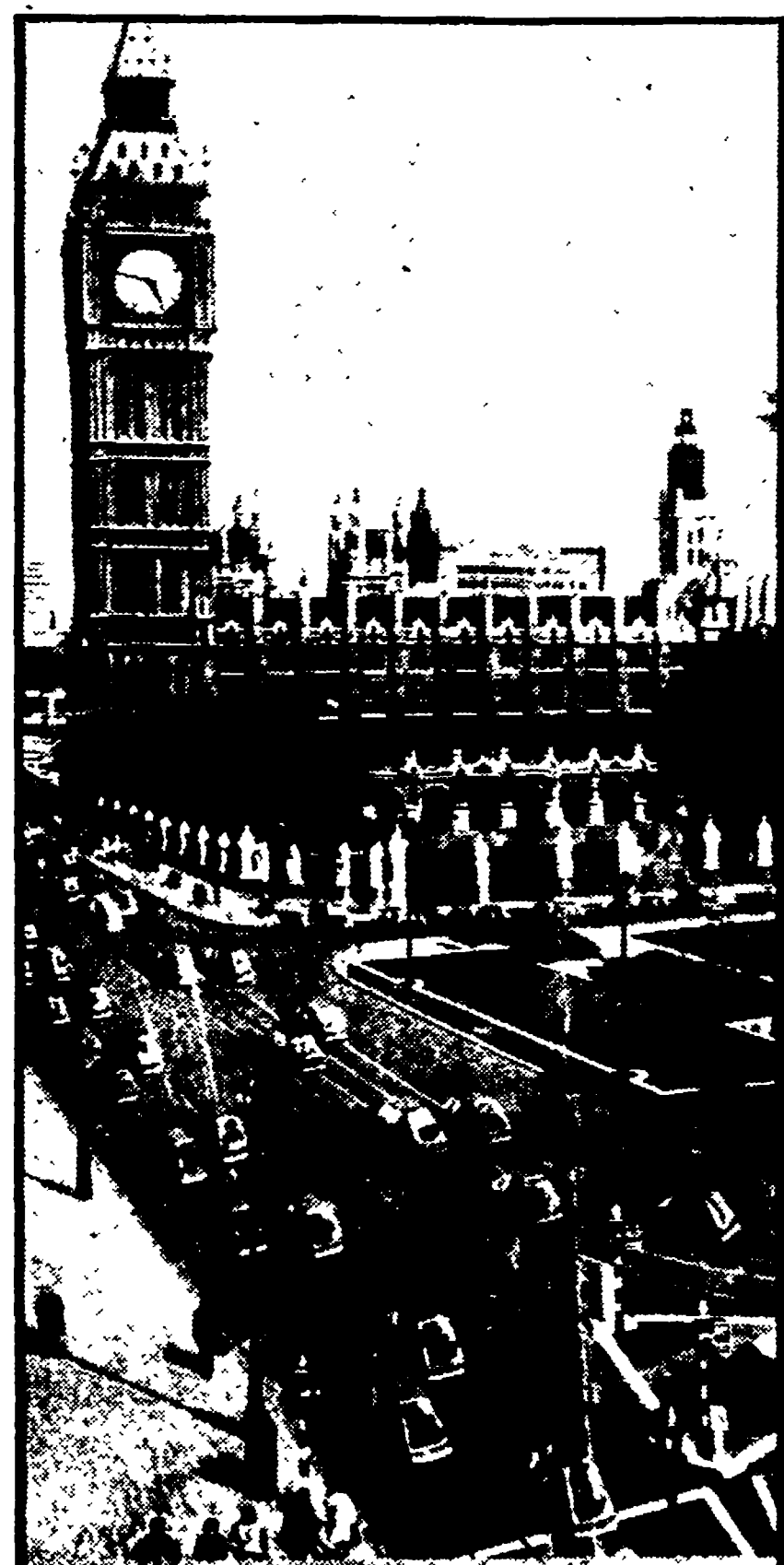
Cadranno 15 mila case per il mostruoso «box»

Sei, otto canali di traffico sovrapposti: una soluzione tecnocratica che sconvolge la città - Il «commuter», pendolare locale, paga a caro prezzo il caos

LONDRA, aprile. In superficie tutto pare procedere con notevole scioltezza. Mancano l'affanno e il grido che spesso sottolineano la circolazione (o piuttosto il blocco di essa) in altre località continentali. Dama, l'eterna estensione in superficie della città, lo spazio per muoversi non manca. Le strade sono ampie e diritte, i sensi unici e i parchimetri funzionano. Ma non è tutto. Le ore di punta sono anche qui convulse e astiose, numerosi gli imbottimenti sopraffollati i mezzi di trasporto. Dopo lunghi anni di tentazioni, si è varato un piano globale per la costruzione di alcune arterie radiali dal centro alla periferia e di una serie di linee sotterranee in modo da consolidare in due grandi «quadri» (uno interno e l'altro esterno) a cui è stato dato il soprannome di «box». E' contro questa mostruosa «scatola», con nastro stradale a sei o otto corsie, sovrappassaggi e tunnels, che si rivolgono le aspre critiche di molti settori dell'opinione pubblica. Ci vorranno 1600 milioni di sterline per costruirli (2500 miliardi di lire italiane). Avrebbe dovuto essere pronta per il 1981 e invece lo sarà solo nel 2000, per cui nasce già «vecchia» sulla base di preventivi del traffico inferiore al reale. Per aprile, un varco nel tessuto cittadino deve essere abbattuto un numero incredibile di case: forse quindicimila con trenta o quarantamila abitanti. I quartieri residenziali sono stati naturalmente risparmia-

ti. Gli sfrattati appartengono alle zone più popolate e povere.

G.L.C. (Consiglio regionale di Londra) ha destinato allo scopo solo duemila miliardi di lire per i prossimi vent'anni e la somma andrà divisa in parti uguali fra i servizi d'autobus e la sotterranea e i treni suburbani. Ma non si è ancora detto come verrà spesa la somma. Nel frattempo tutte le tariffe sono aumentate vertiginosamente. Ancora un anno fa un percorso breve di 68 stazioni nell'Underground poteva essere coperto con un biglietto da sei scellini, vale a dire 75 lire. Oggi, per la stessa distanza, ci vogliono 150 lire. 75 lire sono invece il prezzo di una corsa minima che adesso si paga per una o due fermate. I tratti più lunghi (e si badi bene siamo sempre dentro il perimetro metropolitano) possono costare 300-500 e anche 600 lire. Anche i viaggi in autobus hanno subito un aumento considerevole. Per molti biglietti familiari la spesa giornaliera comincia a farsi sentire in maniera molto sensibile. Ma niente è più pesante del rincaro che è già stato annunciato sulle linee ferroviarie usate dai pendolari. Un terzo della popolazione londinese e forse più appartiene a quella categoria di «commuters» che passa ogni giorno una o due ore in treno alla mattina e alla sera. Le nuove tabelle ferroviarie vedono un insabbiamento del 20 per cento. E' difficile immaginare cosa significhi per gran parte



La ricostruzione immaginaria del traffico del futuro a Londra: le macchine su rotaie come le vedeva nel 1967 l'allora ministro dei trasporti, signora Castle.

Antonio Bronda

Questo supplemento è stato curato da Dany Aperi, Bella, Michela Bucci, Nicolino Pizzuto, Renzo Stefanelli.

AUTOTRASPORTI SPECIALI
di FERRARI e ACCORSI
VIA GRAMSCI, 20/A - Tel. 225.461 - 233.042
MODENA

MM Metropolitana milanese spa

Capitale sociale L. 6.000.000.000 interamente versato - 20121 MILANO (Italia) - Via del Vechchio Politecnico, 8 - Telefono 7747

- Costituita dal Comune di Milano nel 1955 per «studiare, progettare e costruire le linee metropolitane e quali servizi operativi relativi ai trasporti pubblici».
- Concessionaria del Comune di Milano per la costruzione della rete metropolitana e oggi l'Azienda più moderna nel settore dei trasporti pubblici unendo alla agilità della forma imprenditoriale la garanzia del controllo pubblico.
- In questi anni la Società ha dimostrato una notevole efficienza, una grande capacità realizzatrice ed una snellezza di procedere veramente inusitate.
- Opere eseguite ed in corso di realizzazione:
- RETE METROPOLITANA**
- Linea rossa da Sesto Marelli a piazzale Lotto con diramazione Gambaia km. 14,5 - Stazioni n. 24 - Costo 86 miliardi.
- Linea verde da Crescenzago a Porta Garibaldi km. 8,5 - Stazioni n. 10 - Costo previsto 46 miliardi.
- Deposito vetture M.M. a Precotto in via Anassagora.
- Acquisto vetture e motrici M.M. linea rossa.
- Sono in corso di appalto:
- Prolungamento linea Rosso da piazzale Lotto al quartiere Gallarate, km. 4,65 - Stazioni n. 5 - Costo previsto 16 miliardi.
- Prolungamento da piazza Gambaia a via Inganni - km. 1,95 - Stazioni n. 3 - Costo previsto 9 miliardi.
- Prolungamento linea Verde da porta Garibaldi a Casadorna - km. 2,19 - Stazioni n. 2 - Costo 19 miliardi.
- OPERE VIABILISTICHE**
- Progetto piano decennale parcheggi.
- Progetto parcheggi da realizzare.
- Progetto sottopasso viario da viale Liberazione a piazza Coriolano.
- Progetto sottopasso viario in piazza Cinque Giornate.
- Costruzione sottopasso pedonale in via Narni.
- Proposte per la realizzazione di marciapiedi mobili.
- STUDI RELATIVI AI TRASPORTI PUBBLICI**
- Studio dei sistemi di trasporto nell'area metropolitana milanese.
- Studio per l'ammodernamento delle Ferrovie Nord Milano.
- Studio per la utilizzazione come linee metropolitane degli impianti delle Ferrovie dello Stato.
- Ricerche per il Comitato Nazionale Ricerche.

UNITA' VACANZE

A PRAGA: tour della città d'oro
Viaggio in aereo dall'1 al 6 giugno L. 80.000

PRIMAVERA a MOSCA
Viaggio in aereo dal 6 al 10 giugno L. 135.000

«26 JULIO» Fiesta a CUBA
Viaggio in aereo dal 17 luglio al 9 agosto L. 350.000

Augusto Pancaldi