

Oltre il quindici per cento del reddito nazionale è dedicato all'auto individuale

Lo «spreco» del trasporto privato

Il caso emblematico di Torino e del Piemonte - Sviluppo caotico della motorizzazione e inefficienza dei servizi pubblici - Giornate di lavoro che si allungano fino a 13 ore - Trentottomila miliardi in vent'anni per le autostrade e solo novemila investiti nelle ferrovie - Una logica da rovesciare per fare del sistema dei trasporti pubblici uno dei cardini del riordino delle nostre città e delle regioni

I costi per l'auto privata hanno rappresentato nel 1970 l'85% di tutto il trasporto persone, pari al 15% del reddito nazionale. Nell'ambito nazionale il 70% del trasporto merci è stato affidato all'autotrasporto (privato), solo il 18% è andato per ferrovia e il 15% alla navigazione di cabotaggio. Negli ultimi anni le spese per investimenti in strade, autostrade e autoveicoli stradali hanno inciso per l'85% sul totale di 4.837 miliardi di lire, mentre quelle per le ferrovie sono state pari al 9% e solo il 12% è stato speso in investimenti per ferrovie e urbane ed extraurbane.

Sono dati che possono dare la misura del costo enorme (e dello spreco) che ha per il Paese, soprattutto in momenti di profonda crisi economica, la scelta in favore del trasporto individuale e privato, tenendo anche conto del fatto che, dopo gli aumenti dei prezzi dei prodotti petroliferi, circa il 40% del reddito nazionale viene speso per il settore dei trasporti.

Vediamo come si presenta la situazione dei trasporti in un punto d'osservazione emblematico: Torino.

DALL'INVIATO

TORINO, gennaio

Il fatto è accaduto realmente non molto tempo fa alla stazione di Chiasso: il treno per Lucca, che normalmente trasporta centinaia di pendolari molti dei quali lavorano nella cintura torinese, era stato da poco raddoppiato in un "bis" e stava in stazione per sopportare all'aumento dei passeggeri. All'arrivo, i vagoni del treno, già pieni come un uovo, furono presi letteralmente d'assalto. Nelle carrozze e nei corridoi non si respirava più, stretti come si era in centinaia. E la sera, quando si sapeva di sfruttare fino ai limiti dell'impossibile le capacità dei vagoni. Quando fu chiaro che in quelle condizioni non si sarebbe potuto muovere un passo, il macchinista del treno (il «bis»), l'altro, anch'esso stracarico all'incirca era già partito) decise che non sarebbe partito finché i vagoni non si fossero almeno in parte svuotati. E così avvenne, infatti.

Molti furono i pendolari che quella sera dovettero far ricorso a mezzi di fortuna per rientrare a casa.

Alte tariffe e meno utenti

Ma cos'era accaduto perché da un giorno all'altro quella linea (ma così era successo per quasi tutte le linee che trasportano pendolari da e per la cintura industriale di Torino) scoppiasse letteralmente per l'improvviso aumento del viaggio?

La spiegazione è molto semplice, ma, nella sua semplicità, illuminante. Era accaduto soltanto che in quei giorni le autostrade in concessione che tradizionalmente smaltivano molto del traffico pendolare sulla linea Chiasso-Torino e zone circostanti, avevano deciso l'aumento del prezzo delle corse. Aumenti tali da provocare l'improvviso travaso di oltre il 30 per cento dei pendolari delle autostrade ferroviarie, diventate di gran lunga più economiche, anche se per molti più scomode.

Almeno un fatto, dall'episodio, emerge chiaramente: l'aumento delle tariffe delle autostrade ha ottenuto un solo effetto certo: la diminuzione (e molto sensibile) degli utenti. Cosa poi questo vorrà dire in termini di aumento dei deficit è forse presto per poterlo dire. Quel che è, anch'esso, cosa certa è che il deficit lungo dai diminuire, aumenterà.

Lo stesso discorso può valere per i trasporti urbani. Ne parliamo con il compagno Trovati, della segreteria regionale della Pci, e segretario della Pci-Cgil. È stato proposto un aumento delle tariffe urbane del 30 per cento: ebbene, secondo i calcoli fatti dal nostro sindacato, questo aumento lungo dal servire al ripianamento del deficit dell'Atm provocherebbe una diminuzione delle utenze dell'ordine di 35 mila unità in meno al giorno e un aumento della passività dai 40 miliardi attuali ai 70 miliardi. E questo senza tener conto del fatto che un aumento delle tariffe urbane, senza che ad esse corrispondano scelte politiche tali da rendere i trasporti pubblici davvero efficienti e capaci di rispondere alla domanda degli utenti, non farebbe che spingere i cittadini all'uso della macchina privata.

Ma le cose, almeno qui a Torino, non sembrano davvero andare per il verso giusto. Parliamo ad esempio della metropolitana. Almeno dieci anni fa il sindaco della città, Porcellana, fu visto proclamare dagli schermi della televisione che la scelta del «metro» per Torino era ormai irreversibile e, di lì a poco, sarebbe stata un fatto. Ci son voluti oltre dieci anni (e l'impegno in questo senso dei sindacati e dei partiti di sinistra, e soprattutto, fra questi, del Pci) per attingere alla conclusione già indicata da sindacati e partiti dell'opposizione di sinistra fin dall'inizio. E cioè che la metropolitana a Torino... non si può fare. Il motivo (sembra incredibile) è che solo ades-

so si è «scoperto» che sarebbe antieconomico, ovvero che a fronte della spesa (oltre 80 miliardi) prevista non corrispondeva un adeguato beneficio in termini di politica del trasporto pubblico con contributo comunale e di utilità pubblica.

Che ci siano voluti tanti anni per arrivare a «scoprire» cose che potevano essere acquisite in un istante, è però casuale. Risponde a una linea politica di improvvisazione e di approssimazione che sta a scendere da chi ha voluto che la città, urbanisticamente e per quanto riguarda il modo di essere dei trasporti, fosse tutta nelle mani di chi aveva il suo interesse non nello sviluppo del trasporto pubblico, ma dell'auto privata. E così che si è arrivati a intasare questa, come tutte le città italiane, per il caotico sviluppo della motorizzazione privata, alla paralisi dei centri urbani, al continuo aumento dei disagi per i pendolari che ogni giorno, a centinaia di migliaia, arrivano per lavorare nelle zone industriali del Paese.

Rivalta, stabilimento della FIAT, ore 14: è iniziata da poco l'uscita degli operai del turno pomeridiano. Dozzine di autocorriere sono in attesa dei passeggeri che rientrano a casa, centinaia le macchine parcheggiate nelle vicinanze. Il caos è quello che si verifica sempre all'uscita: non si riesce a muoversi. I clacson suonano, i motori accesi consumano inutilmente benzina. Solo dopo mezz'ora si comincia a potersi muovere sia pure in colonna. A passo d'uomo, per chilometri.

Ecco allora che, in queste condizioni, la giornata di lavoro per un operaio che non abiti nelle immediate vicinanze dello stabilimento si prolunga insopportabilmente.

Ore 17: si rientra a casa al mattino presto, alle 4 o alle 5; altrettanto alla sera per tornare dopo il lavoro. Giornate lavorative di 8 ore in fabbrica e anche 5 di viaggio: totale 13 ore. A casa ci si sta giusto il tempo di ingoiare un boccone in fretta e andare a letto.

Problemi sociali e civili, dunque, ma anche, e soprattutto, politici ed economici che riguardano il modello stesso di sviluppo della nostra società. Sono questioni oggi all'ordine del giorno, in tema di crisi petrolifera ed energetica.

La soluzione, ridotta schematicamente, è fra le più semplici: dati i costi proibitivi occorre risparmiare energia; per questo occorre limitare il traffico privato e favorire quello pubblico che a parità di consumo rende in misura infinitamente superiore. Invece siamo in un Paese in cui per oltre 20 anni si sono investiti appena 160/180 miliardi di anni per il trasporto pubblico contro i mille all'anno per i mezzi privati; si sono costruiti 800 mila autocorrieri contro gli appena 20.000 carri ferroviari; si sono regalati trentottomila miliardi alle autostrade e appena novemila alle ferrovie.

Non è difficile poi immaginare quali conseguenze positive avrebbe potuto avere una efficace politica del trasporto pubblico su ferrovia per l'economia di importanti zone del Paese. Pensiamo, ad esempio, al ruolo propulsivo che avrebbe avuto per l'economia agricola delle colline del Monferrato e delle Langhe una adeguata rete di trasporto pubblico che mettesse a disposizione dei coltivatori e dei produttori della zona mezzi veloci ed efficienti per mandare sui mercati i loro prodotti.

Nel libro dei «se»

Cose dette e ridette, su cui a parole tutti sembrano d'accordo. Eppure a sentirsi chi questi problemi avrebbe dovuto energeticamente affrontarli e risolverli nel corso di lunghi anni passati a dirigere la cosa pubblica — ne parliamo con l'assessore regionale ai trasporti, il repubblicano Gianfranco Tuto, e relegato nel libro dei «se» del «partito» arriviamo tardi.

Ma il problema, in fondo, non è di vedere questa o quella soluzione specifica, pur importante, ma di esaminare a monte la questione dei trasporti pubblici.

La storia del trasporto pubblico nelle città e nelle regioni italiane ha almeno un punto in comune, oltre a quello dato dal monotono ripetersi (sia pure a livelli diversi) del caso dello stesso sviluppo abnorme della motorizzazione privata.

Il dato comune è dato dal fatto che nel nostro Paese i trasporti sono stati sempre intesi come un insieme di veicoli (meglio se privati) alla rincorsa degli insediamenti abitativi e delle fabbriche, cercando di collegarli alla meno peggio.

Ecco, è questa logica che va rovesciata, facendo diventare il sistema dei trasporti pubblici come uno dei cardini del riordino delle nostre città, dei paesi, delle campagne.

Il trasporto va visto in sostanza come la possibile saturazione dello sviluppo urbano e territoriale in genere, che precede almeno come progetto, la localizzazione delle residenze e delle industrie.

È appunto in questo senso che vanno le proposte e le battaglie sostenute da lavora-

tori e forze democratiche, facendo innanzitutto riferimento alle esigenze reali delle popolazioni, partendo dal presupposto che anche e spesso soprattutto una sana politica dei trasporti pubblici può contribuire allo sviluppo economico di intere zone del Paese, a riordinare e riequilibrare il territorio delle nostre regioni.

E' da questo concetto di fondo che derivano proposte per la costituzione di interi bacini di traffico, su basi comprensoriali, facendo riferimento ai confini reali della mobilità e non alle perimetrazioni comunali.

E' attraverso la strada dei

consorsi su basi comprensoriali che si potrà, infatti, concretamente porre rimedio ai disagi di chi viene ogni giorno più o meno penalizzato, in tempo e costi, dal fatto di abitare più o meno lontano di altri dal luogo di lavoro; ed è su questo terreno che si può affrontare la questione della velocità commerciale del mezzo pubblico, evitando gli sprechi economici (e rilevabili anche in tempo perduto), derivati dalla presenza allo stesso tempo di più aziende pubbliche e di più aziende private. E così per il problema di un'equa politica tariffaria e della pubblicizzazione delle aziende pri-

vate di trasporto. Non sarebbe possibile altrimenti riordinare l'assurdo sistema di tariffazione delle autolinee del Piemonte (vi son ben 76 sistemi diversi) in mancanza di una politica che punti decisamente alla pubblicizzazione della miriade di aziende private di trasporto (forse in questi anni in concorrenza l'una con l'altra (in Piemonte se ne contano 112).

Ma è uno il criterio fondamentale cui ci si deve ispirare: quello che il trasporto pubblico è innanzitutto un servizio pubblico. Questo in primo luogo vuol dire partecipazione e decentramento per quanto riguarda la gestio-

ne del servizio, e, soprattutto, che devono essere conosciuti e soddisfatti i grandi bisogni delle masse popolari, partendo dalla rilevanza dei problemi collettivi delle varie realtà concrete (regioni, province, comuni, fabbriche, scuole, categorie, quartieri). Una «ricerca di soluzioni», insomma, che deve passare attraverso la più ampia partecipazione democratica, invertendo una linea di tendenza che ha sempre posto nel nostro Paese il trasporto pubblico, pagato dalla collettività, al servizio del profitto industriale e della rendita fondiaria.

Diego Landi

Sciagura a Hobart, in Australia

Cargo fa crollare un ponte e affonda

La nave è esplosa sott'acqua - Almeno 11 i morti - Due auto che transitavano sul manufatto sono precipitate nel fiume da un'altezza di 40 metri

HOBART (Tasmania), 5 gennaio

Una nave mercantile australiana da 7.200 tonnellate in «Lake Illawarra» è andata a cozzare oggi contro il pilone di un ponte che, a Hobart, collega le rive del fiume Derwent. Il ponte è crollato per un tratto di una sessantina di metri.

Il bilancio delle vittime è ancora ignoto. I morti sarebbero almeno undici, mentre non si sa quanti siano i feriti e quanti i dispersi.

Il mercantile che aveva urtato il pilone del ponte è affondato nel giro di pochi minuti inabissandosi con la prua e venendo squarciato da

una esplosione quando già lo scafo era sott'acqua; a bordo vi erano 42 persone. D'altra parte, almeno due automobili sono precipitate quando due arcate del ponte sono crollate da un'altezza di 40 metri in quel punto. Le acque del fiume Derwent sono profonde una cinquantina di metri.

Dal fiume sono stati salvati almeno 31 feriti, ora ricoverati in ospedale. Proseguono le operazioni di soccorso con l'impiego di grandi riflettori. All'alba di domani dovrebbero immergersi sommozzatori della marina australiana.

L'urto contro il pilone del

ponte è avvenuto alle 21.45 di domenica (le 11.45 ore italiane), mentre il mercantile «Lake Illawarra», proveniente da un porto dell'Australia meridionale con un carico di zinco non raffinato, risaliva la corrente del fiume diretto ad uno stabilimento per la lavorazione del metallo, a Risdon.

Il ponte parzialmente crollato è lungo un chilometro e 600 metri e collega Hobart con varie zone adiacenti. In Australia si ricorda un'altra sciagura analoga avvenuta a Melbourne nel 1970, per il crollo del ponte Westgate che provocò la morte di 33 persone.

vale anche vuota



Perché gettare via la bottiglia?
Non sprecare l'energia e le materie prime che sono servite a fabbricarla.
Non aumentare la massa di rifiuti.
Questa bottiglia serve ancora.
Ecco perché ti si chiede un deposito.
Perché dunque gettare via del denaro?

rendi la bottiglia risparmiarla.



Imbottigliata in Italia su autorizzazione del proprietario del marchio "Coca-Cola."