Traffico: più liberi? Sì ma a 5 km l'ora / 4

Auto a passo d'uomo ieri in tutte le città

ROMA — Giornata incandescente per il traffico ieri a Roma. Ingorghi e intasamenti si sono registrati in tutta la città; alcuni percorsi in direzione del centro storico sono stati coperti con il triplo del tempo normale. Grosse difficoltà le hanno avute gli automobilisti intrappolati per decine di minuti nei sottovia di S. Bibiana e di via Marsala a causa delle esalazioni dei tubi di scappamento. Gli appelli dell'amministrazione comunale — palesemente impotente ad affrontare l'emergenza natalizia — ad usare i mezzi pubblici sono dunque caduti nel vuoto. A fronte del dato di fatto, per tutta la giornata il comando operativo dei vigili urbani si è ostinato a dichiarare che il traffico era al di sotto della media di queste giornate prefestive.

Traffico intenso in città con zone di paralisi, visibilità buona sulle autostrade con movimento appena superiore alla media. Questa la situazione nel tardo pomeriggio di ieri a Milano e nelle grandi arterie per uscire dalla città. In centro città e nella zona semicentrale nord i punti critici di una circolazione che col passare delle ore è cresciuta, ma non ha mai raggiunto la temuta paralisi totale.

Nel Veneto l'inizio delle ferie ha spinto molti a mettersi in macchina e a recarsi a fare compere un po' dappertutto. Soprattutto nei centri storici sono stati registrati ingorghi e intasamenti. La fitta nebbia che ha gravato dovunque in pianura ha causato alcuni tamponamenti, senza vittime. Un intenso traffico turistico in entrata è stato registrato al valico del Brennero. Per la maggior parte si tratta di tedeschi diretti nelle stazioni invernali ma non mancano italiani che rientrano dai loro posti di lavoro all'estero per trascorrere le feste in famiglia. Code ai caselli per la Val di Fiemme, la Val di Fassa e al casello d'uscita di Egna.

L'ingorgo nella gelida Mosca

È arrivato anche qui il problema del traffico ed è serio. Si pensa ora ai rimedi: il «metrò» più lungo del mondo entro il 2000

Dal nostro corrispondente

MOSCA — Numerosi esperti collocano attorno al 2000 la data in cui la circolazione automobilistica raggiungerà il collasso in varie capitali del mondo industrializzato e no. Stando ai trend visibili e progettati non dovrebbe essere questo il caso di Mosca. L'accento, guardando alla fine del secolo, è tutto collocato sui mezzi di trasporto pubblici. I mass media informano i moscoviti, con solerte quotidianità, che nel 2000 la capitale sovietica sarà nuovamente al primo posto assoluto mondiale per lunghezza di metropolitana (oggi è seconda a New York). Ai 204 chilometri attuali del metrò se ne aggiungeranno altri 240: una specie di quadrilatero sotterraneo, di sessanta chilometri di lato, su cui correranno treni a velocità doppia di quella del vecchio metrò. All'istituto del piano regolatore generale di Mosca l'ingegner Rostislav Gorbanev prevede che il tempo massimo di percorrenza da un punto all'altro qualsiasi della città scenderà, nel 2000, a soli 50 minuti. *Un sogno, rispetto all'ora e quaranta minuti di oggi.*

Dubbi sulle scelte delle autorità comunque non ve ne sono. La priorità assoluta, strategica, inamovibile è riservata al trasporto pubblico: più sottoterra che sopra; più su rotaia che su gomma; più a energia elettrica che a gasolio. Alle 9 linee del metrò urbano già oggi si aggiungono infatti 10 linee di ferrovia metropolitana e si sta estendendo la rete filoubs, mentre si riaffacciano i tram, nella loro versione di convogli veloci di superficie a quattro vagoni, che viaggiano su percorsi riservati.

E il traffico privato? Aumenta nonostante tutto. Ma continua a fare la parte della cenerentola anche se per sua natura è invadente e riesce a farsi notare. I pianificatori della capitale avevano progettato grandi vie di scorrimento automobilistico fin dall'inizo degli anni 70. Quel quadrilatero che oggi è riservato, sottoterra, al metrò veloce era stato allora progettato per quattro enormi autostrade urbane a 10 corsie. Si pensava avrebbero dovuto smaltire il traffico degli anni 80 e 90. Ma a venticinque anni di distanza è rimasto un solo grande progetto stradale: quello di un secondo grande anello circolare intermedio, della lunghezza di 55 chilometri, che dovrebbe alleggerire il traffico ormai impossibile sul «Sadovoe Kolzo», sull'anello interno che convoglia la gran parte del traffico pesante e leggero della capitale.

Eppure le auto non sono poi così tante. Facciamo qualche calcolo induttivo. Se la media per l'Urss è oggi di quaranta macchine private per ogni 1000 abitanti (dato ufficiale) e se si pensa che la capitale stia nella media (cosa, tutto sommato, ragionevole), si dovrebbero calcolare non meno di 340.000 auto private. Aggiungetene non meno di 60.000 statali, in servizio permanente effettivo e tenete presente che ci sono circa 30.000 taxi. Poi calcolate ancora che il consumo di benzina delle auto private è in media il 10 per cento del consumo totale di combustibile per trasporti di tutti i tipi. Si dovrà aggiungere dunque (si tratta sempre di ordini di grandezza, tanto per far capire l'entità del problema) non meno di 800.000 autocarri di varia dimensione. Si va, nel complesso, ben oltre il milione di veicoli. Ma con la conseguenza che, essendo i veicoli pesanti in netta maggioranza, il traffico moscovita assume un andamento pachidermico e pacioso, senza i tratti scattanti e un po' frenetici delle nostre città.

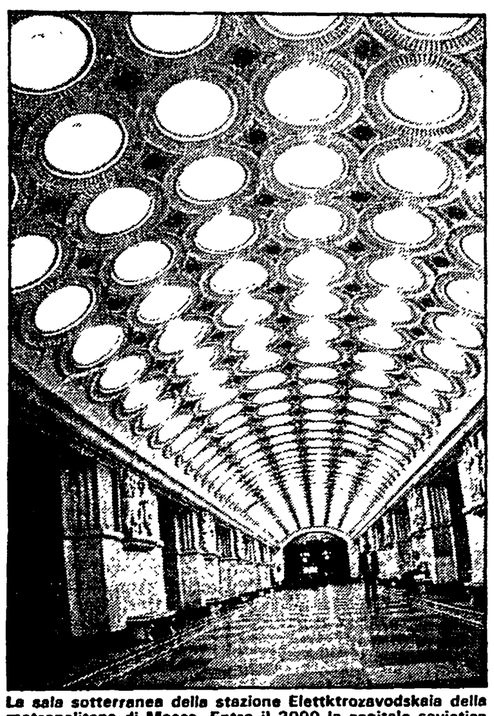
Non è questo, del resto, l'unico tratto distintivo. È tutta la filosofia dell'automobile che risulta diversa per mille ragioni. Quando arriva il freddo a Mosca una quota rilevante (anche se decrescente) di possessori di auto tira fuori il telone, copre la macchina, porta via la batteria e le ruote. L'auto resterà ferma sul cavalletto di mattoni fino alla prossima primavera. Proprio il contrario che da noi. Così il traffico invernale resta preda dei camion che non hanno paura della neve e del ghiaccio e che, se si rompono, vengono riparati nelle officine di Stato.

Eppure anche Mosca, oasi del trasporto pubblico, comincia a conoscere le code e gl'ingorghi. La via Gorki è ormai anch'essa, nelle ore di punta, un unico nastro di automobili, anche se i veicoli pesanti ne sono esclusi. La parallela Brestskaja Ulitza è a diverse ore del giorno una marmellata di camion in cui si può rimanere fermi intere mezze ore.

Eppure, per chi ha la macchina — nonostante tutti i problemi che comporta il fatto di dover cercare a lungo tutti i pezzi di ricambio che non si trovano, nonostante che le stazioni di servizio siano rare e le code per farsi riparare la vettura siano micidialmente lunghe, nonostante una miriade di problemi aggiuntivi — circolare è ancora facile, e sotto casa non sarà difficile trovare il parcheggio. Per adesso, grazie alla prudenza dei pianificatori, le macchine private sono ancora poche. Conservarle, tenerle in buono stato, esibirle come status symbol, è questione che concerne all'incirca 10 milioni di fortunati proprietari e, se si aggiungono i loro familiari, dai 20 ai 30 milioni di persone.

Per giunta distribuiti in modo ancora nettamente diseguale, con la nordica Estonia in testa (97 vetture ogni 1000 abitanti) e il meridionale Azerbaigian in coda (con 27 vetture private ogni 1000 abitanti). Il difetto principale dei pianificatori è infatti quello di non poter pianificare, se non in minima parte, i desideri dei pianificati. Quelli che la macchina non l'hanno non aspettano che di poter comprare, anche loro, i nuovi modelli progettati nell'era di Breznev e che giungono alla luce nell'era di Gorbaciov: la Vaz 2108, ultima nata di Togliattigrad, la Moskvitch 2141 che comincia a uscire dalle officine moscovite intitolate al Komsomol leninista, l'economica Zaz 1102 della fabbrica di Zaporozhe. Le richieste continuano a essere superiori all'offerta. Nelle casse di risparmio ci sono miliardi di risparmi che non attendono che di poter essere usati proprio per soddisfare il sogno dell'auto. E qui i pianificatori hanno proprio sbagliato i calcoli. Perché non avevano previsto che chi riusciva ad arrivare alla macchina, in queste condizioni l'avrebbe poi tenuta stretta fino all'ultimo bullone, fino all'ultimo soffio del carburatore. Ecco perché i pezzi di ricambio non bastano mai: le statistiche dicono che oltre il 15 per cento delle macchine «durano» più di 15 anni, il 17 per cento vivono dagli 11 ai 15 anni, un altro 31 per cento vive dai 6 ai 10 anni.

Giulietto Chiesa



La sala sotterranea della stazione Elettktrozavodskaia della metropolitana di Mosca. Entro il 2000 la capitale sovietica avrà la più lunga metropolitana del mondo

LUCIO QUAGLIA

«Vi spiego la mia teoria del traffico globale»

Intervista ad uno dei maggiori esperti italiani - Perché certi interventi sono infruttuosi

— Ingegnere Quaglia, c'è chi invoca misure feroci per convincere gli automobilisti a lasciare l'auto a casa. Così, comunque, si dice giustamente, non si va più avanti...

Lucio Quaglia, alto, imponente, strizza gli occhi da dietro il tavolo pieno zeppo di «stampanti» di computer, di libri, di grafici ammonticchiati. L'argomento, appare chiaro, non gli è nuovo. È un esperto di traffico («fra i pochi che ancora ci sono in Italia, la maggioranza sta all'estero») e volta a volta è stato invocato come «il mago» capace di risolvere con un colpo della sua bacchetta i travagli della Roma a quattro ruote, o condannato come l'«apprendista stregone» che aveva deluso le attese. Ha collaborato in varie fasi con le amministrazioni della Capitale suggerendo, proponendo, rifiutando, litigando anche, ma sempre seguendo una sua linea caparbia — «culturale» più che soltanto tecnica — che è sempre più difficile respingere o aggirare.

«Senta — risponde — il confronto avviene sempre fra domanda e offerta. Noi abbiamo oggi una domanda crescente di mobilità e una offerta insufficiente, inadeguata, di trasporto. A me non sembra che la regola giusta sia quella di ridurre con ogni mezzo la domanda. Io penso che la domanda di mobilità sia un fatto positivo, un fatto di produttività sociale e che vada incoraggiata. Non credo nemmeno che la telematica sostituirà mai questo elemento positivo della curiosità e della voglia di spostarsi degli uomini: se mia zia sta in ospedale, basterà — a lei e a me — inviarle la mia immagine per televisione? Non credo, e spero di no».

— Ha un bel dire «mobilità», ma qui si sta fermi e la mobilità diventa «zero». Che via bisogna scegliere per uscirne?

«Le priorità devono essere chiare. Occorre prima organizzare globalmente il traffico, e solo dopo aumentare i mezzi pubblici. A quel punto il mezzo pubblico potrà essere competitivo con l'auto privata. Per essere tale il mezzo pubblico (su ferro o su gomma) deve risultare superiore a quello privato per quattro caratteristiche: maggiore rapidità di spostamento; minor costo del trasporto; assoluta affidabilità del sistema (orari); comfort garantito. E allora si torna a quanto dicevo: perché ciò sia possibile occorre organizzare il traffico, che oggi...».

— Ma di misure se ne prendono o se ne invocano in continuazione. I tentativi si fanno, ma abortiscono tutti.

«Certamente, perché si procede a furia di interventi parziali: o per spicchi di spazio o per spicchi di tempo. Se chiudo una zona il sabato e la domenica, devo ben sapere *prima* che cosa accade nelle zone vicine, e che cosa accade il venerdì e il lunedì. Noi invece, finora, siamo andati avanti per "mode" successive. Forse se ne ricorderà qualcuna. Si cominciò nel '60, al primo boom del traffico, con la frenesia dei sensi unici. Man mano che li mettevano il traffico si precipitava lì, e allora se ne facevano altri. Fu il caos. Poi venne la moda dei semafori, e furono messi a casaccio anche quelli, aggravando tutto. Poi ci fu l'invenzione della "zona disco" che fallì rapidamente. Poi le rotatorie. Poi lo slogan della priorità del mezzo pubblico che però, in quel caos, restava intrappolato. Ancora: le corsie preferenziali, messe a prezzemolo per risolvere segmenti di traffico. Infine la chiusura dei centri storici e le isole pedonali. Misure in sé sbagliate? Nemmeno per sogno. Tutte giuste, ma calate dall'alto una per una, e così il traffico si affrontava a spizzichi, aggravandolo. Mentre in questa materia domina una legge di ferro: il piano deve sempre essere intermodale e cioè affrontare, area per area, la questione mezzo pubblico, mezzo privato, sosta, incrocio tutti insieme. Spazio, tempo e modo sono inscindibili: per evitare che la congestione si trasferisca da un punto all'altro, da un mezzo di trasporto all'altro, da un'ora del giorno (o da un giorno della settimana) all'altra. Come oggi avviene».

— Ma ci si sta avviando su questa strada?

«Direi che l'emergenza è ormai tale che si stanno aprendo gli occhi. Occorre però sapere bene quello che si vuole. La richiesta di mobilità aumenta, le ho detto, e non va scoraggiata. Ma questo, certo, aumenta oggettivamente il volume complessivo del traffico. E per controllare quel volume crescente occorre puntare a una situazione di costante equilibrio: fra pubblico e privato, fra circolazione e sosta. Se si creano strade in cui si circola troppo bene, o un sistema che privilegia troppo la fluidità, allora la gente abbandona subito il mezzo pubblico e si crea un nuovo ingolfamento. Io — il mio piano è noto — penso che occorra creare delle direttrici ragionevolmente scorrevoli, e lasciare le strade laterali per la sosta. Quando vedo auto in sosta perfino nei sottopassaggi del lungoteveri, mi viene il mal di fegato».

— Ma le auto aumentano, dove si possono mettere?

«Questo è un grosso problema. Oggi aumenta la motorizzazione ma non i flussi (in proporzione almeno). Un'auto che dieci anni fa faceva una media di 15 mila km. all'anno, oggi ne fa 9 mila. Quindi ci sono più auto ma circolano meno (le seconde e terze auto passate alla moglie o ai figli). Si tratta di usare bene gli spazi residui: i cortili, i box oggi adibiti a magazzini, gli spazi sterrati che stanno così anni in attesa che vi si costruisca. E poi, dicevo, le strade: disegnando bene ovunque, con pazienza da certosini, per terra, parcheggi ortogonali si conquista spazio per migliaia di auto. Oltre naturalmente ai grandi parcheggi di scambio, fuori dal centro. Ogni negoziante, ogni ristorante, ogni cinema o teatro dovrebbe arabbattarsi a trovare spazi di parcheggio per i suoi clienti. Oggi gli spazi li hanno, ma preferiscono affittarli per rimessaggi o magazzini. All'estero invece li usano».

L'ingegnere Quaglia ha i piedi per terra: piani miracolistici non ne vede, possibilità di razionalizzazioni sì. E questo è del *resto tutto quanto va chiesto a un serio esperto del traffico.*

Ugo Baduel

La città è piccola, grande è l'intasamento

Vediamo come vanno le cose automobilistiche in un medio capoluogo come Como - C'è un imbuto che paralizza la circolazione in centro e blocca il grande scorrimento verso Milano e Varese - La questione urbanistica e quella del trasporto pubblico

COMO — Tra Como e il suo hinterland ormai vivono circa duecentomila abitanti, di cui solo un quarto risiede in centro città. A questi ultimi se ne aggiungono altrettanti, che per un motivo o per l'altro, quotidianamente gravitano sul centro intasando ogni spazio della mappa urbana. È vero, molti negli ultimi tempi (se ne calcolano mediamente cento al mese) hanno preferito l'esodo dalla convalle nella quale è collocato l'insediamento comasco di più antica memoria: mete ambite i paesi della più immediata cintura. Ma così, il flusso che riversa ogni giorno migliaia di autoveicoli nei 184 chilometri di rete viaria cittadina è notevolmente cresciuto. Gran parte della mappa comasca è circoscritta da una convalle: come una fortificazione a cono d'imbuto è cinta da colline, a est e a ovest, e dal primo bacino del lago a nord-ovest. Poche le porte d'ingresso alla città: così basta un nonnulla per mandare in tilt il movimento del traffico (un banale tamponamento, un semaforo guasto, un veicolo parcheggiato malamente). Secondo l'ultima fotografia ricostruita dai responsabili comunali (risale alla fine degli anni Settanta e da allora non è stato apportato alcun aggiornamento) risulta che nell'ora di punta (tra le 7,30 e le 8,30) entrano contemporaneamente in città circa settemila veicoli: «In qualsiasi punto della città, secondo una misura di traffico omogeneo — dicono all'ufficio trasporti del Comune — sono segnalate così in movimento mille auto per ora», una *dimensione esplosiva* in proporzione alla superficie occupata.

Il passaggio maggiormente battuto: è la cosiddetta «Napoleona», snodo per il transito nord-sud e viceversa (da e per Milano e Varese): seimila auto per ora su entrambe le carreggiate, e fino a qualche anno fa era un record in Europa. «I livelli — spiegano sempre presso gli uffici comunali che seguono il fenomeno — sono quelli dell'autostrada Bologna-Rimini nel mese di agosto».

Le modificazioni residenziali dei comaschi non fanno che indurre maggiormente il pendolarismo motorizzato tra periferia e centro: qui sono concentrate le funzioni più importanti, i servizi e le attività di pubblica utilità, e questo malgrado il baricentro urbano si sia spostato da tempo a sud rispetto alla posizione della convalle. E poi c'è la particolare morfologia della rete viaria, frazionata fino all'inverosimile, turbata da una presenza edilizia massiccia, una vera e propria barriera alla possibilità di incanalare tangenzialmente i flussi di transito. Eppure a questo proposito potrebbe anche bastare (perlomeno come primo rimedio, di per sé non risolutivo certamente) una coordinazione dei semafori: la spesa sarebbe anche irrilevante, affermano i tecnici, ma una possibilità di questo genere sembra ancora molto di là da venire. Buona parte del transito, il 34 per cento, a Como è un traffico di attraversamento: il 62 per cento si sposta in direzione sud-nord (da e per Milano, la Svizzera e la sponda occidentale del lago); il 16 per cento in direzione nord-est (da e per la vicina frontiera italo-elevetica, Lecco, Bergamo); il 9 per cento verso e da Varese. Sono dati che probabilmente porterebbero a valutare prioritario più che l'approntamento di una nuova arteria di penetrazione in città (pure necessaria), la realizzazione di un sistema tangenziale esterno alla città capoluogo. Di certo il sistema pubblico di trasporto appare pesantemente penalizzato: è difficile immaginare una campagna sulla concorrenzialità dell'autobus rispetto al mezzo privato se per esso poi non esiste nello stradario l'indicazione di sedi protette o di corsie preferenziali. Così i tempi di percorrenza e di attesa si allungano esasperatamente: e gli utenti calano costantemente (sulle linee extraurbane, nell'84, del 6,5 per cento rispetto all'83, mentre su quelle urbane si è passati dai 17 milioni 700 mila passeggeri trasportati nell'83 ai 17 milioni dell'anno scorso).

Che fare allora? Qualche soluzione comincia ad emergere all'orizzonte. Recentemente l'amministrazione provinciale ha affidato all'ingegner Da Rios la progettazione dell'intero sistema tangenziale comasco. Alcuni interventi sono già in fase di studio avanzato e alcuni di essi sono stati recentemente anche finanziati dall'Anas.

Ma il vero fatto nuovo che sta emergendo riguarda il trasporto pubblico. Si tratta della proposta di creazione di una linea metropolitana leggera a cielo aperto, tra centro e periferia della città: verrebbero utilizzati da Camerlata o Grandate a Como i binari attualmente percorsi dai convogli delle Ferrovie Nord Milano: treni navette ogni 6-7 minuti, governati da impianti automatici e computerizzati. L'idea è stata originariamente coltivata dai comunisti comaschi: ora la proposta sta prendendo piede anche negli ambienti delle Ferrovie Nord Milano.

Antonio Urti

Sostieni le iniziative del PAR.I.FA.
Contributi sul conto corrente postale n.° 80898000
intestato a: Parifa, Via del Sudario 27, 00186 Roma

Rinascita nel n. 49 da oggi nelle edicole

- Editoriali - La P2 e la democrazia bloccata (di Fabio Mussi); Dalla scuola all'economia, maggioranza alla deriva (di Giuseppe Chiarante); I due tavoli del sindacato (di Sergio Garavini)
- PSI e confronto a sinistra (articolo di Massimo De Angelis e intervista a Enrico Manca)
- La linea nera della P2 (di Mimmo Scarano)
- Inchiesta - Quanto rendono i beni culturali (articoli di Marco Causi, Paolo Leon, Luca Pavolini)
- Einstein e il suo tempo (di Enrico Bellone)
- Edward Munch, il grido della natura (di Duccio Trombadori)
- Bilancio di un anno di politica internazionale: la svolta possibile (articoli di Federico Caffè, Roberto Fieschi, Antonio Gambino, Roy Medvedev, Gian Carlo Pajetta, Riccardo Parboni, Maxime Rodinson, Heidemarie Wieczorek-Zeul
- Saggio - Come Mosca guarda a Pechino (di Marta Dassù)

FILLEVI S.R.L.
import export
40 CANTINE IN ESCLUSIVA PER IL CENTRO ITALIA
i più pregiati vini italiani liquori e spumanti nazionali champagne
CORTONA (AR) tel. 0575/67501

COMUNE DI PETRELLA TIFERNINA
PROVINCIA DI CAMPOBASSO

AVVISO DI GARA

Questo Comune dovrà procedere ad un unico appalto dei lavori di costruzione, completamento e sistemazione rete idrica; completamento e sistemazione rete fognante per gli importi a base d'asta rispettivamente:

COSTRUZIONE RETE IDRICA II° LOTTO
A) Lavori a base d'asta L. 81.738.890
COSTRUZIONE RETE IDRICA III° LOTTO
B) Lavori a base d'asta L. 87.722.400
COMPLETAMENTO E SISTEMAZIONE RETE IDRICA IV° LOTTO
C) Lavori a base d'asta L. 598.617.359
COMPLETAMENTO E SISTEMAZIONE RETE FOGNANTE
D) Lavori a base d'asta L. 100.145.865
Totale lavori a base d'asta L. 868.224.514

Per la partecipazione alla gara è richiesta l'iscrizione all'Albo Nazionale Costruttori per la categoria e l'importo adeguato.
Per l'aggiudicazione si procederà nel modo indicato dall'art. 1 lett. d) della legge 2/2/1973 n. 14.
Gli interessati possono richiedere di essere invitati alla gara con domanda in carta legale indirizzata a questo Comune, che dovrà pervenire entro e non oltre 15 (quindici) giorni dalla data di pubblicazione del presente avviso.
La richiesta di invito non vincolerà l'Amministrazione.
Petrella Tifernina, li

IL SINDACO
Antonio Di Lallo