Tragedia ferroviaria a Ferrara

nato, ma anche di un possibile errore umano.

L'impatto con i vagoni di coda (gli ultimi due erano vecchi carri-frigo) è stato violentissimo. In quel momento la velocità della «littorina» si avvicinava invece ai 100 chilometri orari. La motrice di testa, come un'enorme piede di porco, si è infilata sotto i vagoni facendo subito leva: ha sollevato i primi due dal binario, fino ad un'altezza di 5-6 metri, poi, nel giro di pochi minuti, la motrice ha ceduto sotto il peso dei carri-frigo rimanendo schiacciata; parte della cabina di guida si è staccata di netto dal resto della motrice rimanendo incollata alla sommità dell'ultimo dei carri-frigo. Sul «blocco» di testa della «littorina» 25-30 persone: pendolari e occasionali viaggiatori delle giornate di festa rimasti prigionieri dell'ammasso di lamiere contorte.

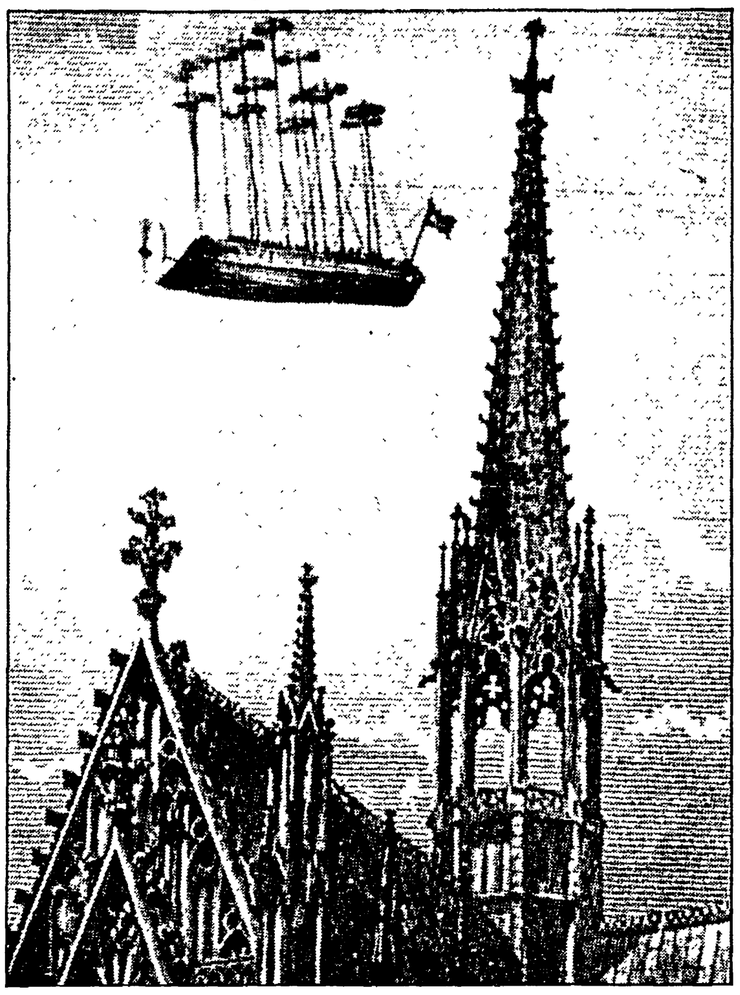
Agli occhi dei soccorritori si è presentata una scena raccapricciante: corpi orribilmente mutilati dalle lamiere e molto probabilmente morti all'istante; i lamenti di feriti e le urla di altri passeggeri che in preda a choc abbandonavano quello che era rimasto della «littorina» e fuggivano per i campi circostanti la piccola stazione di Coronella, in Comune di Poggio Renatico, che dal punto del terrificante impatto dista, si e no, 300 metri.

Un'immagine abbastanza nitida quanto sconvolgente del disastro si è potuta osservare dopo 15-20 minuti, cioè non appena è stata fatta entrare in funzione una grossa fotoelettrica delle FF. SS., riaccesa ieri pomeriggio, 17 ore dopo la tragedia, per consentire il proseguimento del lavoro dei vigili del fuoco e del personale delle Ferrovie. Ancora poco prima della mezzanotte, cioè 24 ore dopo la sciagura, i loro sforzi continuavano in una morsa di freddo reso gelido dal perdurare della nebbia: si operava il possibile per riaprire al traffico la linea Bologna-Venezia (intanto i convogli sono stati dirottati sulla Verona-Padova), mentre si proseguiva la ricerca di altri corpi, resa estremamente difficile fin dai primi minuti: per poter entrare nella motrice schiacciata i vigili del fuoco e i ferrovieri hanno dovuto districare con grosse gru i due convogli e ricorrere quindi all'impiego di fiamme ossidriche essendo rimasti i corpi di gran parte delle vittime prigionieri di sedili, pareti, pavimenti e dei tubi dell'impianto di riscaldamento.

Il bilancio provvisorio parla di tre morti già riconosciuti dai familiari, di sei dispersi e di dieci feriti. I morti: Roberto Bottoni, 18 anni, falegname apprendista di Codigoro (Basso Ferrarese), spirato fra le braccia del suo più caro amico, lo studente Alberto Magri, stessa età, di Pontelangorino ricoverato con leggere ferite; Pierpaolo Nittolo, 33 anni, di Ficarolo di Rovigo e Giuseppe Cantelmo, 33 anni, ferroviere di Pontelagoscuro (Ferrara), in quel momento fuori servizio; Giacomo Degli Angeli, di Bologna, macchinista; Giancarlo Volta, pure di Bologna, capotreno; Lieto Cavina, di Faenza, conduttore della «littorina»; Riccardo Alberghini, 30 anni, di Ferrara-città; Claudio Ogier, medico di 33 anni, pure di Ferrara-città, Enrico Filippini, 27 anni, sempre di Ferrara-città E Remo Barbieri, 54 ani, di Ferrara. Si è invece presentata, alla polizia, ad alcune ore di distanza dalla sciagura una ragazza che era stata data per dispersa: Donatella Nespoli, 20 anni, di Milano che si era allontanata dal luogo della tragedia per il forte chock ricevuto. I ricoverati in ospedale, ma in condizioni non gravi, sono due: il Marchi, appunto, e Mariano Menegatti, pure ferrarese, un giovane di 19 anni di leva, che tornava in licenza. Gli altri, sempre ferraresi, sono Bonaventura Severi, Valeria Mazza, Roberto Cravero, Giuliano Vecchi, Mario Castaldini, Giuseppe Lo Muto, Panaian Janakopulu e Davide Mantovani. Sul luogo della tragedia si sono recati il sindaco e il vice sindaco di Ferrara, Roberto Soffritti e Davide Mantovani, l'assessore comunale Alfredo Bertelli, il vice questore Umberto Negro e l'arcivescovo Luigi Maverna. Il Pci, il Comune di Ferrara e di Poggio Renatico e la Cgil hanno espresso il loro cordoglio e richiesto un'accertamento rigoroso sulle cause della tragedia.

Gianni Buozzi

La tecnologia si mette in mostra



Scienza ecco il tuo museo

Mentre Parigi realizza la sua «Cité des Sciences et des Industries» anche in Italia si progettano nuove strutture. E Genova avrà una «Città navale»

I futuri visitatori della «Cité des Sciences et des Industries» in costruzione a Parigi alla «Villette» avranno quattro parole magiche per utilizzare le tecnologie meravigliose di questo museo: informarsi, scoprire, giocare, comunicare. Grazie a queste «chiavi» il pubblico — dal ricercatore ultraspecializzato al bambino più curioso — potrà accedere secondo la sua cultura e le sue domande ad un patrimonio immenso di informazioni, immagini, esperienze.

In uno «stellarium» — per fare solo qualche esempio — il visitatore potrà distinguere le stelle puntandole con una pistola elettronica; le mutazioni conosciute da un paesaggio nel corso di 300 milioni di anni costituiranno un affascinante spettacolo multimediale; nel «Planetarium» tremila persone al giorno potranno ammirare immagini dell'Universo provenienti dagli osservatori di tutto il globo; il «Muro delle Televisioni del Mondo» permetterà di consultare tutti i programmi televisivi trasmessi sul pianeta.

L'elenco potrebbe continuare. Ciò che importa sottolineare è che l'intreccio delle tecnologie informatiche e di quelle per la produzione e riproduzione di immagini hanno completamente rivoluzionato la tradizionale concezione del museo, aumentandone ad un tempo le rigorose potenzialità scientifiche e le attrattive spettacolari. Mentre in Europa le esperienze più interessanti in questo campo riguardano —oltre al progetto parigino della «Villette» — centri come il Deutsches Museum di Monaco, in Italia si stanno muovendo i primi passi a Bologna, dove da quattro anni si lavora per realizzare un «centro» della scienza e dell'industria che ha dato luogo già ad alcune mostre interattive, a Roma, a Genova, che si avvia a celebrare il prossimo cinquecentenario della scoperta dell'America (1992) anche dotandosi di una «città navale» capace di offrire tutte le informazioni, le suggestioni e i servizi che il mondo della navigazione e del mare racchiude in un viaggio nella storia, nella scienza e nella tecnica.

E proprio a Genova si è svolto un seminario di due giorni per approfondire il programma del suo nuovo museo, battezzato «città navale», guardando da un lato ad esperienze come quella di Parigi e di Bologna, dall'altro mettendo a fuoco possibili contenuti e strumenti dell'iniziativa destinata a reinterpretare — alle soglie del 2000 — lo spirito dell'impresa di Cristoforo Colombo.

Il professor Giuseppe Gambardella, dell'istituto internazionale delle Comunicazioni, responsabile scientifico insieme a Gianni Migliorino per incarico del Comune dello studio di pre-fattibilità della «città navale», ha riassunto la sua idea tracciando alcuni cerchi concentrici: c'è un «cuore», un «punto d'origine» del nuovo museo che è rappresentato dalle «banche» di informazioni e di dati e dai laboratori, una vasta area circostante suddivisa nei temi, nelle «aree concettuali» secondo le quali dati, informazioni e immagini si organizzano per essere fruiti e manipolati dal pubblico, un cerchio più esterno — si direbbe la zona di più immediato impatto e contatto dei fruitori — sede delle dimensioni territoriali, umane e sociali di quanto costituisce la storia e l'attualità del rapporto della città col mare.

Renzo Piano — l'architetto che sta ripensando sempre per incarico dell'amministrazione comunale l'immagine di Genova in vista del 1992 — ha ricordato la possibile ubicazione della città navale, in quegli antichi magazzini del cotone che ancor oggi sono il primo approdo offerto dalla città a chi arriva dal mare nel porto medievale. Come in parte sta accadendo per la «Villette» — progettata sull'area dove si era interrotta l'attività dei mattatoi — anche a Genova il tema della «città navale» è anche tema del recupero e del riuso di spazi e di architetture sempre più abbandonate dalle funzioni per cui erano state pensate e costruite.

Chiarita la «struttura» e l'ubicazione del museo è aperto il confronto sui suoi strumenti di comunicazione e sui suoi contenuti. Ecco allora il monito e la provocazione di Vincenzo Tagliasce — esperto nelle nuove tecnologie dell'Università di Genova — volti a non dimenticare le possibilità impensate che lo sviluppo dell'informatica consentirà con ogni probabilità in quel fatidico 1992. Già oggi il trattamento dell'immagine che i più raffinati elaboratori permettono consente di ricostruire in ogni particolare e da tutti i punti di vista desiderati oggetti, mondi e universi. Ma il computer della «quinta generazione» ancora più intelligente e simile all'uomo, sarà una realtà nei prossimi anni.

Il progetto della «città navale», mentre si arricchisce di proposte e programmi, non può dimenticare dunque il parallelo evolversi delle «tecnologie della conoscenza». Intanto qualche vecchia foto e un modesto proiettare di diapositive possono però essere d'aiuto nell'indicare questi contenuti: si va dalle proposte per fare il nuovo museo sede di centri di documentazione sugli studi cartografici, portuali e oceanografici di archivi aziendali alle idee per mostre permanenti e interattive (basate cioè sull'accesso dello spettatore alla manipolazione del materiale conservato nel museo, grazie alle moderne tecnologie) che possono riguardare la storia delle tecniche della navigazione, la cultura dell'emigrazione, il vasto mondo di lavoro, costume, mito cresciuto attorno alla nave, il grande e meraviglioso viaggio nel tempo e nello spazio costituito dalla rivisitazione di tutti i viaggi e le esplorazioni che hanno appassionato l'umanità.

Ma una concezione veramente moderna del museo deve saper unire il fascino di un programma culturale e le possibilità offerte dallo sviluppo tecnologico ad una salda strategia amministrativa, economica e gestionale. Lo ha ricordato a Genova — ma il discorso, ovviamente, ha un valore generale — Pier Andrea Mazzoni, prorettore dell'Università, indicando tutte le necessità di trasformazione dell'attuale quadro normativo che la realizzazione di un progetto come quello della «città navale» implica.

Non per caso nel programma indicato dal professor Gambardella è previsto l'avvio di una sperimentazione di attività che dovrebbe cominciare al più presto e poter materializzare e definire il nuovo museo molto prima della sua stessa esistenza in una struttura definita. È decisivo anche che l'idea conquisti consensi e alleanze, in un quadro in cui molti sono gli interessi che si appuntano su un nuovo uso delle aree e delle strutture del porto antico di Genova e del retrostante centro storico medievale.

Alberto Leiss

Enorme vuoto

«validazione» richiede il concorso di parametri del tipo qualità, opzionalità, eticità, equità. Questa capacità di scegliere valutando anche le motivazioni e l'area del rischio, comincia ad entrare nell'uso comune rendendo ormai assai improbabili ritorni all'indietro, a vecchie e nuove forme di luddismo. In tal senso ad esempio è difficile anche solo immaginare referendum contro i computer o contro i robot promosso da un qualsiasi gruppo, associazione o movimento.

A questo tipo di coscienza che va diffondendosi, si contrappone una cultura industrialista datata ed un assetto politico e tecnico-amministrativo dello Stato, rivelatisi incapaci di impostare scelte ponderate e motivate sulle opzioni tecnologiche e di sviluppo in campo. Tutti i principali indirizzi operati nel dopoguerra sono stati formulati a prescindere da una conoscenza tecnico-scientifica delle vocazioni naturali del nostro territorio e dalla valorizzazione delle risorse nazionali. Analogamente alle scelte non è seguita un'opera di monitoraggio e di controllo degli effetti indotti sull'ambiente, sulla salute, sullo sviluppo stesso. Da qui, l'attuale stato di dissesto dei servizi tecnico-scientifici che dovrebbero essere preposti al controllo dell'ambiente. Da qui le gravissime inadempienze nell'applicazione delle direttive Cee ma anche di leggi nazionali sugli impianti ad alto rischio; sul trasporto di materiali pericolosi (con oltre 100mila passaggi di frontiera ogni anno); sullo studio delle proprietà fisiche, chimiche, tossicologiche e di pericolo per l'uomo e per l'ambiente delle sostanze immesse nella produzione; sul controllo della produzione e degli usi degli antiparassitari; sulla valutazione analitica e tossicologica delle sostanze e dei materiali di interesse sanitario; sul monitoraggio correlato alla esposizione ad elementi e sostanze chimiche. Da qui l'enorme vuoto di competenze e di poteri nella tutela enella prevenzione dei processi lavorativi e dell'ambiente con un Istituto Superiore della Prevenzione e Sicurezza del Lavoro (Ispesl), previsto dall'articolo 23 della 833, che dovrebbe avere compiti di ricerca, consulenza e omologazione. Istituito solo nel 1981, l'Ispesl ha operato da allora per darsi un assetto assolutamente in contrasto con la legge stessa privando di fatto le Usl delle competenze e delle risorse tecniche indispensabili agli interventi previsti dalla legge. Questo deterioramento del quadro istituzionale preposto al controllo e alla tutela del lavoro e dell'ambiente, appare tanto più grave, se correlato ai profondi cambiamenti produttivi e nell'organizzazione del lavoro, alla insemminazione di produzioni sul territorio, all'emergere di nuove tecnologie e di nuovi processi, che pongono problemi nuovi in senso proprio e nell'impatto con l'ambiente. Tutto ciò appare difficilmente governabile con il ricorso a forme di controllo tecnicistiche e centraliste, ma richiede un controllo diffuso e capillare, l'attivazione di conoscenze trasversali interdisciplinari, il concorso di più soggetti istituzionali e democratici. Ciò che appare necessario non è solo uno sforzo per l'attuazione e il completamento dei dettati normativi o per la disponibilità di strutture tecniche di competenza, ma un grande ed articolato impegno per una generale riqualificazione tecnologica del paese. Un impegno che si fondi sulla conoscenza precisa della situazione attuale supportata da dati di riferimento tecnico-scientifici; sulla presentazione di più opzioni motivate di intervento; sulla piena considerazione di fattori ambientali e di sicurezza; sulla partecipazione a pieno titolo dei soggetti interessati a discutere dello sviluppo.

L'epoca di transizione che si è aperta e la coscienza civile crescente, richiedono per il nostro paese un salto qualitativo del proprio apparato tecnologico in modo da renderlo aderente alla complessità e alla ricchezza delle vocazioni naturali e delle aspettative di sicurezza, di partecipazione, di benessere. È questo il lavoro da fare a partire dalle fabbriche, dai grandi settori produttivi, dagli istituti di ricerca del paese, dalle aree urbane sforzandosi non solo di migliorare e rendere più sicuro l'esistente, ma di pensare e progettare il nuovo.

Raffaello Misiti

Centrale a carbone

diane. Ed è questo il primo aspetto che la segreteria regionale e quella provinciale di Reggio Calabria e del Pci rilevano a proposito del referendum: «l'elevatissima partecipazione — dice il Pci — al voto referendario in una realtà dove gli elmenti di illegalità, i condizionamenti di varia natura, a cominciare dallo strapotere della mafia, predominano, rappresenta un straordinaria fatto di democrazia che nessuno può e deve sottovalutare. Ne esce fuori l'immagine di una Calabria che vuole decidere e partecipare attivamente alle scelte sul proprio futuro». Ma andiamo al dettaglio del voto nei 12 comuni. Detto di Marobati, si è votato moltissimo anche a Ioppolo, sulla costa tirrenica (il 68%), a Polistena e a Rosarno (il 65%), a Cinquefrondi (il 56%), a Nicotera, Palmi e Cittanova (il 52%) a Melicucco (il 55%) e a San Giorgio Morgeto (il 56%). Basse le percentuali dei votanti solo a Taurianova e a Feroleto della Chiesa. I «no» stravincono dappertutto con punte del 99% a Polistena, Cinquefrondi, Marobati, Nicotera, Ioppolo; il 96,5% a Cittanova, San Giorgio, Melicucco; il 95% a Palmi, a Rosarno, Taurianova. In nessun paese dove si è votato i «sì» riescono a raggiungere il 5% dei voti.

Il plebiscito sulla centrale chiude dunque — per il momento — una intensa fase della vita politica e istituzionale calabrese che sulla centrale di Gioia Tauro discute da anni. Le istituzioni calabresi — subito dopo una delibera del Cipe del dicembre del 1981 che localizzava nella piana di Gioia Tauro una delle centrali a carbone previste dal piano energetico nazionale — si sono più volte pronunciate contro l'impianto per i rischi, per l'ambiente e la salute. Per ultimo lo ha fatto mercoledì 18 il Consiglio regionale della Calabria votando una mozione unitaria. Ma lo avevano fatto i consigli comunali della zona (anche quelli in cui non si è votato), due consigli provinciali, associazioni ambientaliste e culturali, movimenti contadini e sindacali. Il Tar del Lazio nel giugno scorso aveva anche accolto un ricorso della regione bloccando l'Enel nei lavori di costruzione e il prossimo 10 gennaio il Consiglio di stato è chiamato a pronunciarsi definitivamente sulla questione. Nonostante quest'ampio ventaglio di opposizioni Enel e governo sono però andati avanti sulla loro strada non bloccando neanche le procedure amministrative legate all'avvio dei lavori. L'esito del referndum di domenica è una risposta anche a questo atteggiamento arrogante.

Numerosissime ovviamente le prese di posizione di partiti, associazioni, uomini politici, a commento del referendum di domenica. I comunisti calabresi e reggini notano come «il voto di domenica non si è espresso su una rivendicazione arretrata ma è anche il segno di un'impostazione moderna che poggia sulla qualità dello sviluppo. Tutto ciò in una realtà come la piana di Gioia Tauro, e più complessivamente in Calabria, significa impegno concreto delle Partecipazioni statali e dell'Enel per interventi nei settori tecnologicamente avanzati (informatica, telematica, energia pulita) e per un progetto di sviluppo integrato partendo dalla valorizzazione del ruolo del porto di Gioia e finalizzato all'occupazione. Il governo a questo punto deve ritirare il ricorso presentato al Consiglio di stato. Il Pci, che si è battuto in prima linea nella campagna refendaria assieme ai comuni, sindacati, organizzazioni professionali e ambientaliste, al Consiglio regionale, ritiene che questo risultato abbia creato nuove condizioni per rilanciare l'intera vertenza di rilievo nazionale nei confronti del governo sugli investimenti e lo sviluppo in Calabria».

Il compagno Bassolino, della Direzione del partito e responsabile della sezione meridionale ha dichiarato: «Sulla centrale a carbone di Gioia Tauro si possono anche avere opinioni diverse tra le forze politiche e dentro ogni partito ma è indubbio che i risultati del referendum sono di grande valore democratico e politico, di cui tutti debbono tenere conto. Ma, soprattutto, deve tenerne conto il governo, cambiando la sua linea e il suo atteggiamento verso la Calabria. È assurdo che da dopo la rivolta di Reggio del 1970, l'unica proposta «produttiva» per la Calabria sia stata la grande centrale a carbone. È ormai tempo che il governo apra un confronto reale con la Calabria, con le sue istituzioni, con le sue forze sociali e politiche. È ormai tempo che si decidano impegni seri delle Parecipazioni Statali, interventi e scelte per la valorizzazione delle risorse della Calabria, concreti obiettivi per creare lavoro ed uno sviluppo qualificato».

Dichiarazioni hanno anche rilasciato Speranza, della segreteria regionale il segretario della federazione comunista di Reggio Bova, il consiglio regionale Sprizzi. Ermete Realacci, segretario nazionale della lega ambiente dell'Arci, dice che il voto dimostra come «nessuno sia disposto a vendere per una manciata di denari il proprio territorio e la propria salute. Sarebbe grave e irresponsabile — dice ancora Realacci — se il governo sottovalutasse il significato di questo voto». Per Nuccio Iovine, segretario calabrese dell'Arci, si tratta di «un grande successo della democrazia e della ragione». Per Aldo Francone, presidente regionale della Federazione degli agricoltori, è un risultato ampiamente positivo e così si esprime pure la Confcoltivatori. Per l'onorevole Giacomo Mancini si tratta di un vero e proprio «plebiscito» mentre per l'onorevole Saverio Zavettieri, membro della direzione nazionale del Psi, è un «risultato splendido». Sul fronte del «sì» c'è da segnalare per il momento solo una «opinione» che è apparsa ieri sulla prima pagina di un quotidiano calabrese capofila del partito del «sì», che parla di «referendum fantasma» e di altre cose. Una ferma lettera di protesta è stata inviata al direttore del quotidiano dal presidente del comitato dei sindaci della piana di Gioia Tauro contro la centrale, il sindaco di Polistena Girolamo Tripodi.

Filippo Veltri

Inchiesta traffico

me sede per i cavi (contenenti le fibre ottiche) della futuribile città cablata. C'è anche l'idea di trasformare in sede ferroviaria ultra-rapida l'attuale autostrada Milano-Torino, facendo a fianco un'autostrada nuova.

Dal complesso dei più vicini e credibili progetti in esecuzione, emerge comunque uno scenario di grande rilievo per quanto riguarda le prospettive del trasporto nei grandi centri del nord, qualcosa che entro il 2000 potrà effettivamente incidere a fondo sulla qualità della vita.

* * *

Il monitor con tastiera è più o meno del tipo di quelli che ormai si usano negli uffici e nei giornali, la stanzetta è spoglia, di là della parete di vetro si vede una enorme carta topografica di Milano. «Vogliamo vedere che cosa accade al "nodo" cinque della Bovisa? Ecco fatto»: sul video compare un intrico di vie, con linee di diversa colorazione che rappresentano i percorsi dei vari mezzi pubblici. Si può ravvicinare il quadro, fermarsi sui particolari, visualizzare l'intero percorso di una singola linea.

Sono nel Centro elaborazione dati del servizio studi della Atm (milanese) a Foro Bonaparte, con Pierluigi Silvestri, che è il capo del servizio studi, e con Claudio Mussolini che rappresenta il Pci nel consiglio dell'azienda. A quanto mi risulta, questo milanese è il sistema più avanzato per la individuazione dei flussi di passeggeri nel servizio pubblico. Il modello Atm, che sto vedendo funzionare, ha memorizzato ben duemila «nodi», che sono poi centri baricentrici (incroci) di diverse aree. «Noi siamo in grado qui a tavolino — dice Silvetri — di simulare anche una singola rete sapendo quanti ci salgono e ne scendono ogni giorno e a ogni singola fermata; possiamo sapere dove vanno quelli che salgono e quelli che scendono, che esigenze avrebbero, quanti sono scontenti e quanti contenti della dislocazione di ogni fermata o del percorso della linea; possiamo programmare deviazioni e varianti». Come è possibile questo? Grazie alle indagini OD condotte a tappeto e aggiornate: cioè alle indagini sulla «origine» e «destinazione» degli spostamenti della gente su mezzi pubbici.

Con preveggenza e sensibilità europea tutte meneghine, la prima di queste indagini fra studenti e lavoratori — per un campione ancora esiguo — fu fatta già nel '63-'64. Fu ripetuta poi nel '76 con ben 450 mila questionari che coinvolsero il 45 per cento degli studenti e dei lavoratori dell'area milanese. Nell'84 fu condotta una indagine OD presso 100 mila famiglie pari al 15 per cento delle famiglie di Milano, e nel frattempo si erano analizzati i rilevamenti OD dei censimenti nazionali del '71 e dell'81. In più furono intervistati 43 mila automobilisti dei 240 mila circa del pendolarismo cittadino. Ed ecco dunque la possibilità di costruire modelli da inserire nel computer e tali di indicare i flussi «reali» sia per il trasporto pubblico che per quello privato.

È su questi dati-base che si è disegnato il piano milanese che mi ha descritto Vittorio Korach, vicepresidente del consiglio regionale e per anni assessore. Nei primi cinque anni del suo governo cittadino, la giunta di sinistra investì decisamente nel trasporto pubblico (e l'investimento restò sempre poi del 30 per cento del bilancio: la metropolitana fra l'altro è finanziata praticamente tutta dal Comune); nei secondi cinque pensò al traffico privato. Oggi il 50 per cento dei milanesi usa il mezzo pubblico, la metropolitana ha una velocità commerciale di 30 kmh., autobus e tram di 20 kmh. (12 nelle ore di punta che per il servizio pubblico sono due alla mattina e due al pomeriggio, ma per il privato sono ben dieci nella giornata). Milano ha un buon sistema ferroviario in città e ora è previsto un «passante» sotterraneo che dalla Bovisa arriverà a porta Vittoria, transitando per Garibaldi. A nord è ora prevista una grossa operazione, la «gronda» (raccoglie il traffico regionale e lo versa a pioggia, frantumato e incanalato, in città) che costerà 500 miliardi e permetterà l'aggiramento autostradale completo di Milano. Le linee metropolitane dovranno penetrare, all'esterno, fino a dieci chilometri, fino ai paesi dell'hinterland, e si costruiranno grandi parcheggi-scambio per almeno 20 mila posti auto (che dovrebbero ruotare tre volte al giorno per un complesso di 60 mila auto così tenute fuori dal centro). Per la metropolitana si sa che si dovrebbe arrivare alla linea D entro il 2000.

Naturalmente questi piani sono molto complessi e articolati, e qui possiamo accennarne solo sommariamente, abbastanza però per dare una indicazione di massima sulle «filosofie» vincenti per risolvere la questione traffico che, come si è scritto in apertura di questa inchiesta, rappresenta un elemento di «lunga durata» fra quelli che caratterizzano la nostra epoca.

Anche Torino è a buon punto, facilitata — fa notare Vindigni, l'ultimo assessore al traffico della giunta di sinistra — da un disegno urbano fra i più razionali. A Torino, fra il '71 e l'81, le auto per abitante sono passate da 3 a 2,3; nella città, e nei dieci comuni contermini, gli spostamenti quotidiani sono 2 milioni, di cui il 35 per cento con mezzo pubblico e il 65 per cento con mezzo privato. Si tratta di riequilibrare questo rapporto e la via che è stata scelta non è quella milanese (più ricca) della galleria, ma quella delle metropolitane leggere, delle tranvie e delle filovie (da ripristinare), accompagnate da un sistema di «semafori intelligenti». Le cinque linee del metrò leggero dovrebbero coprire 100 km. di cui un terzo in galleria o sopraelevazione, due terzi a raso in sede protetta (cordoli o «trincee»). Il metrò leggero avrà vetture da trecento posti ognuna e comincerà a entrare in funzione nell'87. L'obiettivo è di spostare al «pubblico» il 20 per cento della mobilità. Sono già pronti i 362 miliardi del primo stanziamento.

Infine Bologna, di cui mi parla Claroni responsabile del settore alla Federazione del Pci, che punta soprattutto sul nuovo piano regolatore di Campos Venuti e Portoghesi (appena presentato) che dovrà valorizzare e potenziare — con rete su ferro e punti di scambio internodale — tutta la fascia circolare periferica, completare il piano Cervellati per il centro storico, creare grandi parcheggi sui Viali che circondano il centro.

Mentre Torino si è affidata, come Milano, alle indagini OD, a Bologna hanno guidato le scelte i referendum, dal '79 all'84 (ma il primo grido d'allarme venne da Zangheri, nei primi anni 70, con il manifesto «Bologna non deve soffocare»), imprimendo svolte successive alla impostazione del problema. Nel settembre scorso Bologna ha firmato il primo protocollo di intesa fra regione, provincia, comune, ferrovie statali, ministero dei Trasporti per la progettazione e costruzione dei «sistemi ferro» per tutta l'area (metrò leggero, recupero ferrovie in concessione, ristrutturazione del nodo ferroviario nazionale bolognese). Insieme a Milano, è la città che sta più avanti fra le undici dei «progetti mirati» (le cinque «milionarie», cioè con più di un milione di abitanti, e altre 7 fra cui Firenze, Bologna, Palermo) previsti dal piano generale dei trasporti del luglio scorso e che ora finalmente non è più «nazionale», ma «generale» per includervi — è la prima volta — anche il traffico urbano.

Questi — vogliamo ripeterlo — sono solo dei «flash» su alcuni progetti di grande respiro che sono ormai giunti a livelli di fattibilità molto avanzati. Servono a capire soprattutto qual è la direzione in cui occorre andare per risolvere il difficile teorema del traffico urbano che è poi diventato il teorema della vivibilità complessiva delle nostre «cento città». Un esperto come Guglielmo Zambrini (già citato in questa inchiesta) sostiene che ogni problema di trasporto ha la conformazione di un triangolo equilatero: un lato è l'ambiente, un lato è l'accessibilità, un lato sono le risorse finanziarie. I tre aspetti devono sempre essere affrontati insieme, perché se uno dei lati si allunga da solo, salta il triangolo e quindi tutto il sistema.

E tutto questo sta ormai diventando cultura di governo in molte città. Quella che manca è la adeguata cultura in materia del governo centrale, soprattutto per quanto riguarda i finanziamenti. Nel marzo di questo 1985 la seconda conferenza nazionale del Pci su «casa e territorio» metteva a fuoco con grande lucidità (nella relazione di Lucio Libertini, e più specificamente in quella sul trasporto nelle aree metropolitane di Fabio Ciuffini, membro della segreteria tecnica della commissione che ha elaborato il piano dei trasporti) la stretta connessione fra «sistema trasporti» e «sistema città».

Oggi nessuno, nemmeno la Fiat, può negare alcune evidenze: che il trasporto urbano di massa non può essere affidato all'auto privata; che serve l'integrazione fra pubblico e privato, fra ferro (rotaia) e gomma; che occorrono soluzioni (e parcheggi) intermodali. Per tutto questo (ortopedia urbana, grandi infrastrutture, recuperi, scavi, tecnologie) altri paesi hanno stanziato per tempo le grosse somme che sono necessarie. Da noi, mentre si è diffusa la giusta presa di coscienza nella periferia, a mostrare di non capire la portata del problema restano i governi di Roma (quegli stanziamenti per il traffico urbano che sono a livelli di frazione di punto percentuale, rispetto al bilancio nazionale). Si pensa ancora che la regolazione del traffico al trotto delle carrozzelle per le vie cittadine, sia compito del sindaco e basta: ma da tempo ormai i ronzini sono diventati cavalli-vapore, e anche nei palazzi romani si dovrebbe sapere passare dal pennino al computer.

Ugo Baduel

Li Peng

le della rivoluzione d'aprile», cioè per la formazione di un governo di unità nazionale aperto anche a settori avversi all'attuale governo afghano. Sono questi gli «altri problemi di reciproco interesse» che Gorbaciov e Li Peng hanno voluto esaminare assieme e di persona? Impossibile affermarlo senza conferme esplicite delle parti.

Resta da rilevare che Mikhail Gorbaciov sembra voler accelerare i ritmi dell'avvicinamento con Pechino. Dall'incontro tra Gromiko e Huang Hua (alla morte di Breznev), al primo contatto tra Gorbaciov e Li Peng — è stato un crescendo di momenti positivi, contrappuntato dal procedere dei round di consultazioni politiche bilaterali per la normalizzazione. L'ultimo di questi round si è svolto a Pechino, dal 4 al 18 ottobre scorsi, tra i due viceministri degli Esteri Iliciov e Qian Qichen e si è concluso con una dichirazione comune che giudicava il dialogo «utile», definendo l'atmosfera «franca, tranquilla e costruttiva». Ma da allora, com'è noto, sono accadute molte cose assai importanti — il vertice Gorbaciov-Reagan innanzitutto — che sono andate assai al di là delle questioni bilaterali.

Giulietto Chiesa

Direttore
EMANUELE MACALUSO
Condirettore
ROMANO LEDDA

Direttore responsabile
Giuseppe F. Mennella

Editrice S.p.A. l'UNITÀ. Iscritto al numero 243 del Registro Stampa del Tribunale di Roma. l'UNITÀ autorizzazione a giornale murale n. 4555.
Direzione, redazione e amministraz.: 00185 Roma, via dei Taurini, n. 19
Telefoni centralino: 4950351-2-3-4-5 4951251-2-3-4-5

Tipografia N.I.Gi. S.p.A.
Direz. e uffici: Via dei Taurini, 19 Stabilimento: Via dei Palazzi,5
00185 - Roma - Tel. 06/493143