

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



Dal nostro corrispondente  
**LONDRA** — Per quanto dotato di una buona e ampia rete stradale, il centro di Londra — con una densità di traffico di 180 mila veicoli di ogni tipo nelle ore di punta — soffre i segni evidenti della saturazione. Il problema è come ridurre e regolare l'uso delle auto private. L'obiettivo di fondo è quello di rafforzare e incentivare i trasporti pubblici: autobus, metropolitana, treni, pullman. Questa è la politica realizzata con crescente successo dal laburista eletto nell'81 alla guida dell'amministrazione regionale della Grande Londra, Gic. Ma il governo conservatore, che ha decretato l'abolizione completa del Gic nella primavera dell'86, ha provveduto, come primo passo, ad assegnare la gestione dei trasporti pubblici ad un ente autonomo, Lrt, con un anno, quindi, Londra assiste ad una inversione di tendenza che ha portato al rialzo delle tariffe, diminuzioni delle corse, rilancio della motorizzazione privata. Aumentano gli ingorghi, la sosta è pressoché impossibile, i parcheggi sono rovinati. Mezzi di locomozione: il 43% del londinese va e torna dal luogo di lavoro in auto; il 14% usa il bus; l'11% adopera il metro; il 9% il treno; circa il 6% la motocicletta o la bici; il 10% va a piedi. Il numero di auto private si aggira sui 2 milioni 900 mila ma il 45% dei nuclei familiari del centro metropolitano non fa uso della macchina.

Parcheggi: Ci sono 153 mila posti-macchina nei parcheggi all'aperto o nelle zone di cemento a vari piani con accesso dal piano stradale; due ore di sosta possono talvolta costare fino a 2 sterline (5 mila lire). Esistono anche 27 mila posteggi col contatore sui marciapiedi, la sosta è limitata ad un'ora e si deve spostare la macchina e costa mille lire. Alcune fra le 33 municipalità che costituiscono la Grande Londra, come Kensington e Westminster, hanno istituito parcheggi riservati ai residenti: ce ne sono 47 mila fruibili dietro permesso speciale esibito sul parabrezza ad un costo annuo di 45 sterline (115 mila lire). Il quale è che le autorità locali rilasciano un numero di permessi tre volte più alto dello spazio disponibile.

Penalità e multe: Si calcola che a Londra, ogni giorno, vengono effettuati oltre 300 mila parcheggi illegali. Ossia, l'80% delle auto in sosta stradale sono ferme, abusivamente, sui marciapiedi, sulle linee gialle, negli spazi riservati ai residenti. Solo un'auto su cinquanta viene multata (un minimo di 25 mila lire). Solo uno su duecento multati paga l'ammenda. Ci sono appena 1800 traffic wardens, un corpo speciale di controllori del traffico in divisa blu. Ce ne dovrebbero essere almeno 4 mila per far fronte al fenomeno (2 milioni e mezzo di multe all'anno). In molti casi interviene il nucleo speciale di polizia che applica il clamp giallo: una morsa di metallo, con robusto lucchetto che immobilizza la ruota posteriore. Il

### Il governo conservatore ha esautorato l'amministrazione comunale e ha dato il via alla «privatizzazione»

conducente, nel trovare la sua auto bloccata, deve prendere un taxi e andare al posto di polizia per pagare la multa di 30 sterline (75 mila lire). Torna poi indolente (altro taxi) e deve aspettare finché arriva sul posto l'agente con le chiavi per aprire il clamp e liberare la vettura.

Previsione: Il Gic fa di tutto per impedire il parcheggio abusivo. Ha rialzato il livello dei marciapiedi, ha piantato alberi, ha eretto colonnine sbarramenti. Ha proposto anche che la multa fosse elevata ad un massimo di 50 sterline (125

mila lire). Ha provveduto inoltre ad allestire nuove zone di sosta laddove era possibile anche se l'orientamento generale è quello di scoraggiare l'utente privato a favore dei mezzi pubblici. Autobus e metrò: Il Gic nell'82 ha operato un taglio del 25-30% delle tariffe constatando, di lì ad un anno, un sensibile aumento del numero di passeggeri nei trasporti pubblici ed una parallela diminuzione delle auto private. Ci sono più di 5 mila bus in circolazione su 360 percorsi con un totale di 3 milioni e mezzo di viaggi individuali per ogni giorno-

## Ma alle potenti lobbies inglesi piace tanto quell'ingorgo

Il governo conservatore ha esautorato il Gic laburista affidando il traffico londinese ad un organismo burocratico, Lrt, che — dalla primavera dell'84 — opera senza possibilità di verifica e di controllo da parte del pubblico. Il Gic aveva abbassato le tariffe, il Lrt le ha rialzate. «Come conseguenza», spiega il presidente della commissione trasporti del Gic, David Wetzel — c'è stato, nell'ultimo anno uno spostamento dal settore pubblico a quello privato: i viaggi da e per il lavoro sono diminuiti del 6%, negli autobus, del 5%, nei treni. Anche le corse per gli acquisti in metrò sono calate di oltre il 20% mentre l'uso della macchina aumentava del 13%. Un maggior numero di persone, comunque, preferisce andare a piedi (aumento del 20% negli ultimi 12 mesi). Rincarare dei biglietti e taglio dei servizi costringono la gente ad usare più spesso la macchina. L'impulso alla privatizzazione dei trasporti dal conservatore conduce inevitabilmente ad un numero più alto di incidenti, di ingorghi più vasti e più frequenti, un più forte grado di inquinamento, lo spreco di miliardi nella costruzione di una costosa e ingombrante rete autostradale attorno a Londra.

L'addetto stampa del Gic, Steve Mackay, spiega: «Quando i laburisti sono entrati in carica, nell'81, tutte le energie erano dedicate a riattivare e stimolare il trasporto pubblico. Si stava assistendo ad una forte espansione del traffico con mezzi privati facilitata dalla costruzione (per gran parte rimasta allo stato di progetto) di tre grandi circonvallazioni. Il piano è stato attuato solo parzialmente perché ha incontrato una forte opposizione da parte della cittadinanza e degli esperti. I Gli abitanti della zona interessata si sono ribellati perché apre il varco a queste strade di scorrimento avrebbe comportato la demolizione di centinaia di case, lo spostamento della popolazione residente altrove, la distruzione dell'ambiente circostante. 2) Gli ingegneri e i periti del settore hanno dimostrato che la grande ambiziosa «riqualificare» non funzionava perché avrebbe solo fatto aumentare il traffico senza permettere un facile accesso al centro cittadino e senza che vi fossero possibilità di parcheggio adeguate. Il Gic laburista decise allora di incrementare il trasporto pubblico soprattutto con la diminuzione dei biglietti e il miglioramento dei servizi in parallelo con una attiva campagna per disincentivare l'uso dei mezzi privati che, circolando nel maggio dell'83 era calato del 21%. Il Gic stabiliva di non ampliare le possibilità di parcheggio in città, dava priorità ai mezzi pubblici nelle strade di maggiore scorrimento, limitava il numero dei mezzi privati ammessi al trasporto merci. Questa politica ha trovato il pieno consenso della maggioranza della popolazione londinese. Ha suscitato, per motivi comprensibili, l'opposizione solo delle lobbies degli autotrasportatori di alcuni settori imprenditoriali interessati alle costruzioni delle strade. «Noi ci siamo sempre battuti — dice Mackay — con l'obiettivo dichiarato di «restituire la città ai suoi abitanti». Adesso la controffensiva conservatrice porta a contraccolpi evidenti come il rincaro delle tariffe, la riduzione dei servizi di linea e del personale, la contrazione degli investimenti. Si ritorna all'esaltazione del privato e Londra non può che risentirne le conseguenze negative».

Intervista a cura di SANDRA LOTTI

# Una rete stradale ampia ma ormai «satura» Una città paralizzata Più auto, meno bus (e più cari) Così Londra paga il thatcherismo



ta lavorativa: il servizio funziona, con intensità variabile, per 24 ore al giorno. Il metrò ha 272 stazioni su una rete di 400 chilometri ed opera dalle 4,30 del mattino fino all'una di notte. Il biglietto minimo è di mille lire con aumenti progressivi per i tratti più lunghi. La rete cittadina degli autobus copre 267 chilometri. Il Gic vorrebbe estenderla, nell'87-88, a 281 chilometri. Ma il Lrt nominato dal governo ha già deciso di ridurre a 254 chilometri. E anche previsto un aumento del biglietto sia per il bus che per il metrò. Il Gic voleva servizi meno costosi e più efficienti. Sotto la Thatcher avviene tutto il contrario.

Auto: Le vetture private che entrano nel centro di Londra dalla periferia sono circa 30 mila. Il 70% sono mezzi di servizio forniti dalla ditta o ufficio presso il quale l'utente lavora. Il 54% dispone di un parcheggio riservato fornito dall'azienda. Il 20% gode di indennità speciali per i costi di trasporto. Lo stato concede a sua volta esenzioni fiscali alle varie aziende private, per i loro trasporti, che si aggirano

sul 450 miliardi di lire all'anno. Attività lavorativa: A Londra ci sono 3 milioni e mezzo di lavoratori (400 mila in meno rispetto al '71) di cui 2 milioni e 700 mila nei servizi (compresi gas, elettricità, acqua), 650 mila nell'industria manifatturiera (erano oltre un milione 15 anni fa), 160 mila nell'edilizia. In maggior parte, usano i trasporti pubblici, ma il governo conservatore li penalizza con le esenzioni e facilitazioni offerte alla motorizzazione privata, specialmente quella dei dirigenti, funzionari e impiegati.

Corse preferenziali: Il flusso degli autobus è di 25 all'ora. Trasportano lo stesso numero di persone che sarebbero contenute in 700 auto. Eppure, durante le ore di punta, gli autobus costituiscono solo il 3% del traffico complessivo. A Londra ci sono 15 mila fermate d'autobus e 600 stazioni metrò/ferrovie. Nel corso degli anni sono state stabilite più di 200 corse preferenziali bus/taxi. In alcuni casi, per accrescere lo scorrimento, sono state disegnate corsie contromano con diritto di precedenza in curva. Ci so-

no alcune strade riservate solo ai bus e ai taxi, con i marciapiedi allargati, come a Oxford Street e in altri quattro centri di consumo (Clapham, Peckham, Harrow, Stratford). Zone pedonali: Sono ancora poche per quanto numerosi siano i progetti allo studio. Ci sono circa mille attraversamenti pedonali privilegiati. Al momento, però, lo sforzo si concentra sulla espansione delle corsie preferenziali e l'istituzione di fasce orarie. L'isola pedonale più rilevante è nel cuore di Londra, a Leicester Square, un'isola indispensabile che, malgrado le proteste iniziali, ha finito con l'essere assai apprezzata. Siccome non esiste un «centro storico» non esiste l'idea di sgombrare il nucleo interno della città dal traffico.

C'è invece il desiderio di estendere il concetto delle fasce orarie che, come dimostrano gli esperimenti a Croydon e Peckham, sta dando buoni risultati: la cittadinanza è stata consultata e anche i commercianti, appoggiano il progetto. Biciclette: Fino all'81, non era stata preso alcun prov-

vedimento. Il Gic laburista ha fatto di tutto, negli ultimi quattro anni, per dar cittadinanza alla bici che viene ora usata da un numero crescente di londinesi. Ci sono attualmente 400 chilometri di corsie speciali segnate da una apposita linea bianca: talvolta, un «corridoio» di un metro e mezzo accanto alla corsia del bus. L'obiettivo è quello di ampliare la rete in ogni direzione fino ad ottenere 1500 chilometri di percorso per le biciclette. È stata disegnata anche una segnaletica speciale per le bici soprattutto al crocevia. Sono stati eretti 700 posteggi presso tutte le stazioni, molte biblioteche pubbliche, alcuni edifici pubblici.

Anziani e invalidi: Ci sono circa 300 mila persone in questa categoria e il Gic offre loro una tessera speciale che autorizza il viaggio gratuito su bus/metrò e metà prezzo in ferrovia. C'è anche un club (31 mila iscritti, 82 mila viaggi all'anno) a cui i invalidi può rivolgersi telefonicamente per ottenere un passaggio alla destinazione voluta a bordo di una dei taxi o del pullmini convenzionati.

Antonio Bronda

## In Italia 37mila miliardi di tasse

ROMA — Andare con le marce basse, ogni trenta metri un semaforo, fa crescere di un 30% il consumo della benzina. E solo una delle aggravanti «da traffico» della salatissima tassa sull'automobilista, divenuta una delle voci più attive del bilancio dello Stato. Secondo stime dell'AcI (Automobilisti club d'Italia) potrebbe toccare quest'anno i 37.000 miliardi di questa moneta tassa sul sale, costituita dalle molte voci fiscali che gravano su ogni chilometro percorso. Goltanto l'Iva, l'automobilista la paga un'infinità di volte: quando acquista la macchina, ad ogni rinnovo di assicurazione, sulla benzina, sui pedaggi autostradali e sui pezzi di ricambio. Nelle fatture dei meccanici, quando le fanno. Ma nel suo pacchetto fiscale il possessore di automobile ha ancora: le tasse di circolazione, le imposte di fabbricazione sulla benzina, l'imposta erariale di trascrizione e quant'altro avessimo dimenticato.

Sono dati ancora ufficiali, ma l'automobilista medio (percorrenza 10.000 chilometri l'anno), possessore di un'auto di piccola cilindrata — fino a 1000 cc — spende ormai quasi 400 lire per ogni

1000 metri percorsi. Se c'è l'ingorgo, deve aggiungere al maggior consumo di carburante queste aggravanti: i fessistrini aperti, il motore acceso da fermi, le manovre da parcheggio. Lo stesso medio soggetto, se ha una macchina fino a 1500 cc, sborsa ormai quasi 500 lire per ogni chilometro percorso. E sul 2000 cc si arriva a 650 lire. Non è esagerato affermare che i lenti chilometri nella giungla delle città «picchiano» dalle 6-700 alle 1000 lire a chilometro. Un lusso, uno stipendio.

Eppure quest'anno la produzione d'auto è tornata a livelli non più raggiunti da anni: 1.700.000 vetture a fine '85, un dato che generalmente coincide con le nuove immatricolazioni (export e import si equivalgono). Nel 1983 — ultimi dati ufficiali — la produzione fu di 1.451.000 vetture, le immatricolazioni 1.385.531. Il «pareo circolante» è ormai di 30 milioni di veicoli, le automobili sono 22 milioni. Si è abbassata negli anni la media dei chilometri annui (dal 17.000 al 10.000 attuali in un decennio scarso), di conseguenza le automobili costano di più, perché sono sfruttate meno ma non per questo si deprezzano

a minor velocità, anzi. Sociologi, psicologi ed antropologi hanno versato fiumi di interpretazioni, ricche e stimolanti, su questo feticcio-simbolo-schivati della vita moderna. Non restano ai numeri e scopriamo che in piena crisi di «circolabilità» l'acquisto diviene più sofisticato, l'AcI conta un aumento di percentuale delle grosse cilindrata sulle piccole. Automobili da tirare fuori poco, vista anche l'altissima «inistrosità», come si dice in gergo, delle nostre città. La gravità degli incidenti, per fortuna, è inversamente proporzionale al traffico; ma i costi, economici e sociali, sono più elevati. A proposito di conti, all'AcI sono un po' dispiaciuti: avevano appena calcolato, su un campione, l'incidenza del nuovo aggravio (+100 lire) dell'imposta sulla benzina, che è scattato un calo di 15 lire al litro del prezzo industriale. Ma c'è poca differenza. Ecco le cifre: un possessore di Fiat Panda pagherà 74.500 lire in più l'anno, per la Fiat Ritmo si sale a 86.500 e a 94.000 lire con una Lancia Thema. Buon Natale.

Nadia Tarantini

«Sono un ingombro continuo, è difficilissimo gestire nello spazio urbano, impiccano in ogni progetto, queste scatolacce», Vittorio Gregotti, architetto e urbanista che ha avuto e che ha a che fare con alcuni dei più grossi problemi di assetto e di arredo delle nostre città (lavora anche al progetto Fori di Roma) e di città all'estero, per le auto ha ben poca simpatia. La questione del traffico e della sosta delle auto nel limitato spazio urbano — dice — è di soluzione quasi impossibile: Gregotti è pessimista. «È evidente che le strutture storiche delle città europee sono incompatibili con il traffico — dice — ma il bello è che anche in città Usa, quelle di ieri l'altro e di ieri, si rivelano incompatibili. — Ma perché questa difficoltà? — Intanto la rarità dei punti di convergenza che diventano punti di accumulo: lo stadio, il supermarket, il centro direzionale e via dicendo. Né credo che questo potrà essere risolto con la telematica, perché avviene come con la televisione: accrescerebbe l'interesse, la curiosità e la voglia di «vedere» da vicino e quindi la domanda di mobilità (o per lo meno non la farebbe diminuire quanto si

## Vittorio Gregotti «Centri storici con le macchine? Impossibile...»

vorrebbe), ne sono sicuro. Poi, con l'esaurirsi dell'economia di scala, si ha il frazionamento delle unità produttive e la loro diffusione sul territorio. Questo crea città terziarizzate e a centri diffusi e quindi aumenta la circolazione. Il traffico operativo: scompaiono le ore «di punta», è tutto «punta». Ti dico, è quasi senza soluzione. — Ma non si possono modificare un po' le città? — Bisogna stare attenti a come si interviene. Un tempo, ad esempio, fino a dieci anni fa, si pensava che la soluzione stesse nel creare strade specializzate, autostrade urbane. Ma queste attiravano traffico veloce che poi non aveva sbocco e creava intasamenti mostruosi. — Erano e sono famosi

quelli delle grandi rotatorie di Città del Messico. «Appunto. Per esempio a Mosca hanno rinunciato alle autostrade urbane per non compromettere il futuro. Oggi si preferisce il traffico a rete, diffuso, che eviti nodi e punti obbligati. Certo il metrò è il ferro, rispetto alla gomma, e il trasporto pubblico di massa: ma l'Italia è al punto che sappiamo...». — Comunque anche qui si sta operando per adattare le città. Non c'è il rischio che alla fine avremo città orrende, ridotte a cosserviviari, come aeroporti e con poche «isole» monumentali? — Il rischio c'è e come. Bisognerebbe sapere costruire con intelligenza, creare percorsi automatizzati ma significativi. L'esempio mi-

gliore è Perugia, con il tapis roulant e le scale mobili che portano al centro a piedi, attraverso un itinerario suggestivo sulla Rocca papalina, un percorso pieno di suggestione. A Parigi la Rer apidissima rovescia nelle orrende «nuove» Halles ma genera gente che viene fin lì dalla periferia, e ci viene apposta, e lì si ferma. Così a Roma abbiamo avuto lo smaturamento della zona di piazza di Spagna (le masse di periferia del sabato e della domenica, i negozi di «jeans», eccetera) con la seconda linea della metropolitana, mentre quello che veramente servirebbe sarebbe l'attraversamento del centro, dalla Fao a piazza del Popolo. Con i sistemi attuali sia il traffico di superficie di Parigi (7 milioni di abitanti) che di Roma (4 milioni reali circa, ma non si sa mai come contarli) è intasatissimo, caotico. Gregotti sta attualmente lavorando a Barcellona allo stadio olimpico, per le prossime Olimpiadi. Barcellona, media città, ha due metropolitane e per la sosta parcheggio piccoli (150-200 auto) al centro e a gestione privata: costano parecchio, ma la gente paga. Piccoli esempi, ma istruttivi.

Ugo Beduel

**Rinascita**  
nel n. 49 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 Scaron)
- 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 Fajetta, Riccardo Parboni, Maxime Rodinson, Heidiemarie Wiecek-Zeul)
- Saggio - Come Mosca guarda a Pechino (di Marta Dassù)

**MAREK HALTER**  
Abraham (seconda edizione)  
pp. 730, lire 20.000

**YASUSHI INOUE**  
Ricordi di mia madre  
pp. 190, lire 12.000

**SALVATORE QUASIMODO**  
Lettere d'amore  
pp. 240, lire 20.000

**ARMANDO VERDIGLIONE**  
Il giardino dell'automa  
pp. 330, lire 20.000

## X SPIRALI

**COMUNE DI ROCCAPIEMONTE**  
Provincia di Salerno

**Avviso di ratifica**  
Nel bando di gara pubblicato sul quotidiano «l'Unità» in data 14 dicembre 1985, riflettente l'appalto dei lavori della definitiva sistemazione dello scarico finale della rete fognaria del capoluogo e della frazione San Pietro, dove è scritto: «Questa Amministrazione ha prescelto la procedura di aggiudicazione dell'appalto stabilita dall'art. 1, lettera d) ed art. 4 della legge 2 febbraio 1973, n. 14», si deve leggere: «Questa Amministrazione ha prescelto la procedura di aggiudicazione dell'appalto stabilita dall'art. 1, lettera a) della legge 2 febbraio 1973, n. 14».

Data residenza municipale, 19 dicembre 1985.

IL SINDACO dr. Pasquale Palumbo

**DIRETTORE**  
EMANUELE MACALUSO

**CONDIRETTORE**  
ROMANO LEDDA

**DIRETTORE RESPONSABILE**  
GIUSEPPE F. MENNELLA

**EDITRICE S.p.A. «l'Unità»**

Iscrizione al n. 243 del Registro Stampa del Tribunale di Roma

Iscrizione come giornale murale nel Registro del Tribunale di Roma n. 4555

DIREZIONE, REDAZIONE E AMMINISTRAZIONE:  
20100 Milano, viale Fulvio Testi, 75 - Tel. 6440  
00185 Roma, via del Taurini, 19  
Telefon centralino:  
4350351-2-3-4-5 4951281-2-3-4-5

TARIFFE DI ABBONAMENTO A SETTE NUMERI ITALIA (con libro omaggio) anno L. 194.000, semestrale 98.000 - TARIFFE ABBONAMENTO - SOSTENTORE L. 1.000.000, L. 500.000, L. 300.000 - Versamento sul C.C.P. 430207 - Spedizione in abb. postale - PUBBLICITÀ: edizioni regionali e provinciali: SPZ Milano, via Manzoni, 37 - Tel. (02) 6313; Roma, piazza San Lorenzo in Lucina 28 - Tel. (06) 672031.

Tipografia M.I.G.L. S.p.A.  
Diraz. e uffici: Via del Taurini, 19  
Stampamento: Via dei Passari, 5  
00188 - Roma - Tel. 06/453142

**Abbonatevi a Rinascita**

**MAZZOLINI**

**MUNCH**  
Milano Palazzo Reale  
Palazzo Bagini  
Vialesecco

**MORANDI**  
Bologna / Galleria d'Arte Moderna  
FILLOSTIMO

**BOCCIONI**  
Verona Galleria del Sebudo  
Dagli anni romani  
Museo di Castelvecchio  
Momenti della stagione turistica

**FUSLI**  
Milano Palazzo Reale  
1885

**IRONI**  
Milano Palazzo Reale  
1885

**UN DICEMBRE DAVVERO COI FIOCCHI**