

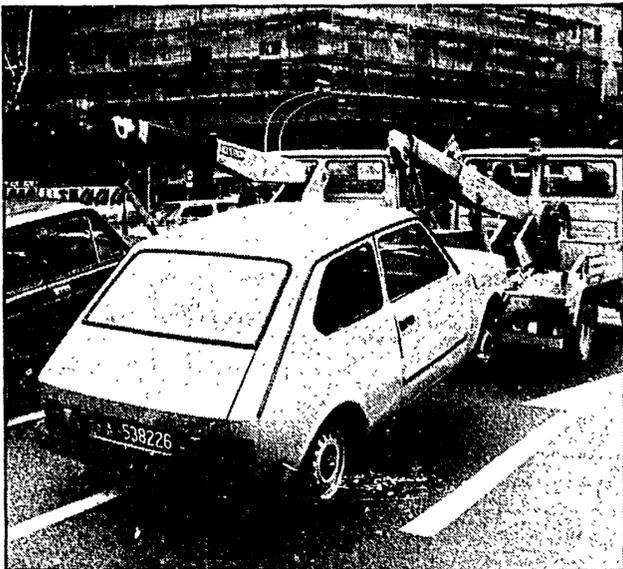
**Traffico:  
più liberi?  
Sì ma  
a 5 km  
l'ora / 6**



Il problema della sosta delle auto è forse il più paradosso e il più drammatico fra quelli che assillano le grandi città di tutto il mondo organizzato sulla base della motorizzazione privata. Il parco auto aumenta, la circolazione diventa più difficile, le auto camminano meno e così si conservano più a lungo e così via in un circolo vizioso che vede oggi sempre più famiglie possedere da due a più auto che non trovano spazio ma che ne hanno fame: e per stare ferme non meno che per circolare. Disse circa due anni fa Ida Maglia, antropologa di fama, in una intervista a «l'Unità»: «Non provvedendo più a curare tutto il ciclo del cibo, l'uomo ha finito per perdere il senso del suo corpo e tutto il corpo alimentare, pulito, vestito è diventato funzione esclusiva della donna. È nata così la società nella quale ancora viviamo in cui la donna è delegata al corpo di tutti. Mentre l'uomo, che di questa società resta il padrone, dimentica puntualmente il corpo nell'organizzarla. Qualche esempio?... Perfino per le sue care creature, le automobili, l'uomo non ha pensato al corpo: ha costruito migliaia di chilometri di autostrade, ma si è scordato di fargli le «case», cioè i parcheggi e i garage. Quando poi ci ha pensato, aggiungiamo noi, lo ha fatto in ritardo e in modo indegno. In base alla legge urbanistica del 1967 (largamente calpestate) in Italia lo spazio per l'auto va riservato obbligatoriamente in ogni nuovo edificio abitativo costruito. Si devono prevedere 5 mc. per abitante e 1 mq. per ogni 20 mc. costruiti. Ma anche quando la norma è ri-

**Come gli esperti tentano di risolvere il quotidiano dramma della sosta di centinaia di migliaia di automobili, comune a tutte le grandi città del mondo che privilegiano il privato I piani di Roma, Milano, Torino e Bologna. La soluzione suggerita dai telefilm americani?**

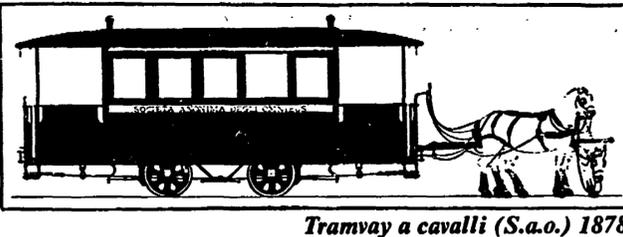
# Alt, parcheggio. Ma dove? In periferia naturalmente Molte idee, ma tutte al futuro



spettata (e ormai la stessa Fiat preme perché gli standard siano aumentati) sono poi gli abitanti stessi che provocano i guasti, per esempio affittando ai negozi i box per l'auto come magazzini merci. E poi c'è la pigrizia che spinge a tentare ogni giorno la sorte cercando di posteggiare vicino al luogo di lavoro per non fare nemmeno cento o duecento metri a piedi dal parcheggio (e i parcheggi spesso sono vuoti). C'è, ancora, la terziarizzazione della città che determina «lavoro diffuso nel

tempo e nello spazio»: e così servono soste brevi e molteplici che nessun parcheggio con sistemazione adeguata dell'auto può garantire (e sono le seconde e terze file di auto in sosta). A Roma esiste un «piano Quaglia» per liberare dalla sosta almeno 412 km. di strada individuata per la «grande viabilità». Su quei percorsi le auto in sosta attualmente (dati dell'84) sono 123 mila rispetto alle 58 mila che dovrebbero essere. Le soste illegali superano il 50 per cento di quelle previste nelle zone

romane del centro storico, del Salarzo, del quartiere Bologna, del Tiburtino, dell'Appia, del Tuscolano, del Portuense, del Gianicolo e di San Pietro (dove toccano il massimo del 66 per cento). Le percentuali più basse (12 e 14 per cento) si hanno nella parte più esterna del Casilino e dell'Eur. Secondo il piano romano dell'ingegner Quaglia, alla sosta andrebbero riservati le centinaia di chilometri di strade di quartieri minori e laterali: un reticolo fitto che andrebbe disegnato al suolo



## Nasce nell'80, è «intelligente» Al nuovo semaforo piace il bus

La prima «onda verde» risale addirittura al 1918 - I primi segnalatori che privilegiano il mezzo pubblico installati a Torino nell'82 - Lo strumento decisivo del controllo a distanza

Il semaforo nasce prima dell'automobile già per regolare il traffico dei pedoni e dei veicoli a trazione animale, nelle città che cominciano a diventare affollate a metà dell'800. Il primo semaforo — rosso e verde, senza giallo — viene installato nel 1858 a Londra di fronte alle Houses of Parliament. Da allora il mezzo più elementare di regolazione del traffico si è evoluto a macchia d'olio. La prima «onda verde» — sincronizzazione di alcuni impianti semaforici d'incrocio, privilegiando alcune direttrici individuate a priori e su flussi ipotizzati — viene organizzata a Salt Lake City,

negli Usa, nel 1918. Il primo sistema di coordinamento, con l'installazione al suolo di alcuni sensori, viene adottato molti anni più tardi, nel 1950 a Baltimore. Dal 1964 data invece quella che è definita la «seconda generazione» dei semafori: sono semafori collegati a sistemi centralizzati, con o senza chiamata di verde per i mezzi pubblici. Il primo sistema del genere viene installato a Toronto, in Canada. La «terza generazione» dei semafori data dal 1980 e consente l'adozione del sistema decentralizzato. Il primo di questi sistemi gerarchici-co-distributivi con priorità al mez-

zo pubblico, è adottato a Torino nel 1982. Sono questi ultimi i cosiddetti «semafori intelligenti» che servono quasi esclusivamente il mezzo pubblico. Il sistema è costituito da una serie di «marker» (trasmettitori in codice) disposti lungo la linea, e da «odometri» (contagiri di un asse) installati a bordo dei veicoli. Ogni marker trasmette — con continuità oppure a una determinata cadenza — un codice di riconoscimento che viene ricevuto e memorizzato dal veicolo. Il centro di controllo interroga ciclicamente tutti i veicoli presenti sulla rete e si fa trasmettere l'ultimo codice me-

morizzato. In questo modo il centro ottiene un quadro di riferimento sulla posizione di ogni veicolo. Calcolando poi i giri dell'asse del veicolo misurati dall'odometro (che viene azzerato a ogni passaggio davanti a un marker) si può avere la posizione esatta e reale del veicolo e manovrare di conseguenza il sistema semaforico agli incroci. Questo sistema è già largamente diffuso a Amburgo, Londra, Parigi, Zurigo e diventerà strumento decisivo per la nuova organizzazione del traffico a Torino, Milano e Roma, dove è già parzialmente in funzione.

**LUCIANO GALLINO**  
**Lode all'auto, la colpa è delle città «sbagliate»**  
Il pendolarismo forzato, la necessità di ridisegnare tutto l'assetto urbano

— E dunque, è la domanda, si ricorre sempre più all'auto, il mezzo meno razionale... «Chi lo ha detto che è il mezzo sbagliato? L'auto è il veicolo più logico e razionale: costa poco alla collettività, è di uso individuale e trasporta da porta a por-

fuori e senza metrò veloci per la grande massa in movimento. — Quindi è il sistema generale che va mutato. «Quello che è urgente è un ridisegno complessivo dell'agglomerato urbano. Torino è circondata da circa 50 comuni che definirei «urbani», tutti fra la seconda e la terza cintura, tutti autonomi (e così è anche a Milano). Questo sì che è irrazionale e impedisce la definizione di un vero sistema di trasporti. Ci sono comuni che sono solo dei dormitori, mentre a Torino si concentrano banche, uffici, enti, luoghi del tempo libero. L'abitazione è cioè radicalmente dissociata dal luogo di lavoro e anche di svago, e questo moltiplica una mobilità non spontanea ma forzata. Ed è un tipo di sistemazione che va contro, violentemente, a tutte le concezioni dell'urbanistica moderna che ipotizza

quartieri e città autosufficienti e integrati. — Si può superare il problema con la telematica del futuro? «Certo, è un settore verso cui indirizzare risorse finanziarie e intelligenze almeno per quanto riguarda alcuni servizi essenziali (documenti, sanità, banche). Ma anche qui occorre stare attenti. In un sistema disperso e dispersivo come quello attuale, la telematica può far raggiungere quote pericolose di fragilità del sistema. E basta la neve, un fiume che straripa, un black-out o — come nel bel romanzo di Roberto Vacca — un controllore di volo che arriva in ritardo al lavoro, per fare andare in tilt tutta la città. Anche per evitare questi problemi, occorre ridisegnare il territorio. E ci sarà così il giusto spazio anche per l'automobile. u. b.

con spazi per auto ortogonali. Un lavoro da certosini che potrebbe creare spazi nuovi per centinaia di migliaia di auto.

A Milano l'ipotesi preferita è quella di parcheggi per residenti al centro (e anche per chi lavora nella zona) e parchimetri rigorosi, con rotazioni veloci e a prezzo crescente nelle vie e nelle piazze. Manovrando sul prezzo del parchimetro si potrebbe anche regolare il flusso di auto in certe ore e in certi giorni. A Milano comunque usano per la sosta autorizzata anche i marciapiedi che il sono, spesso, assai larghi, e che vengono indicati con appositi disegni al suolo (fra l'altro pochi sanno che un'auto sui marciapiedi, stiano al codice della strada, può essere rimossa dal carro attrezzi).

Particolarmente grave è la situazione a Torino dove la Fiat stessa sta cercando di intervenire con una nuova società per autoparcheggi in centro e in periferia. La grande vera soluzione verso cui si avviano tutte le nostre grandi città, è comunque quella dei parcheggi di scambio o intermodali al di fuori della cerchia della città, in corrispondenza con le stazioni ferroviarie, del metrò e del metrò leggero, degli autobus e dei taxi. A Roma funziona già così il parcheggio di Osteria del Curato, e altre declini ne sono previsti, a scalare verso il centro ma sempre al di fuori del Tevere e delle Mura Aureliane (parcheggi troppo centrali sono sconsigliati perché «chiamano traffico e auto»). A Milano si pensa a parcheggi anche nei paesi dell'hinterland, oltre i dieci chilometri dalla città, dove verrà portata la metropolitana. A Bologna dovrebbe nascere una corona di parcheggi sui viali e sul futuro asse attrezzato dell'anello periferico previsto dal nuovo piano regolatore.

Il problema dei parcheggi resta comunque uguale a quello di ogni altro aspetto del problema traffico: verranno usati adeguatamente solo quando la circolazione sarà stata organizzata in modo razionale e dunque anche il servizio pubblico funzionerà al meglio. C'è resistenza attualmente — ovunque nel mondo — da parte degli automobilisti a lasciare l'auto incustodita nei grandi spazi. Negli Usa (lo si vede anche nei telefilm) la custodia è affidata a studenti, anziani e disoccupati che si pagano con le mance (oltre due dollari come minimo) e in cambio posteggiavano l'auto e la vanno a riprendere nel parcheggio. Da noi questo aspetto è tutto da risolvere.

A Roma, per invogliare a lasciare l'auto, l'assessore Benigni (ultimo della giunta di sinistra) fece collocare nei primi parcheggi di scambio le depositarie delle auto rimosse dai carri attrezzi: un tentativo di convincimento pedagogico.

Dopo lunga malattia affrontata con coraggio è mancato

**FAUSTO GIORGIO FIORINI**  
Lo annunciano la moglie Egle, la figlia Mita, gli amici fraterali Donny, Cesare, Laura e Janini, parenti tutti. La famiglia ringrazia il prof. Vitelli per le assidue cure prestate. Non fiori, eventuali offerte all'Associazione per la prevenzione e la cura del tumore al dolore della famiglia per la perdita del compagno  
Torino, 2 gennaio 1986

Il Comitato Federale, la Commissione Federale di controllo, il Comitato Direttivo e la segreteria della Federazione torinese del Pci partecipano al dolore della famiglia per la perdita del compagno

**FAUSTO FIORINI**  
I funerali avranno luogo giovedì 2 gennaio con partenza dalla Federazione torinese del Pci, via Chiesa della Salute 47.  
Torino, 2 gennaio 1986

I compagni della sezione universitaria ricordano con fraterno affetto il compagno

**FAUSTO FIORINI**  
Torino, 2 gennaio 1986

Maurizio Pavia personalmente ed a nome della casa editrice Leeschke partecipa all'immutata scomparsa del collaboratore ed amico

**prof. FAUSTO FIORINI**  
ed esprime alla famiglia profonda solidarietà.  
Torino, 2 gennaio 1986

La Cgil-scuola partecipa al dolore della famiglia per la prematura scomparsa di

**FAUSTO FIORINI**  
Torino, 2 gennaio 1986

La presidenza, il consiglio di amministrazione, il collegio dei revisori, la direzione ed il personale dell'Istituto Ricerche Economiche Sociali del Piemonte partecipano al dolore dei familiari per la scomparsa del

**prof. FAUSTO FIORINI**  
già presidente dell'Istituto.  
Torino, 2 gennaio 1986

Il gruppo consiliare del Pci alla Regione Piemonte partecipa con profondo dolore alla immatura scomparsa del compagno

**FAUSTO FIORINI**  
di cui ricorda l'appassionato ed intelligente contributo dato nel primo governo regionale di sinistra quale assessore all'istruzione e alla cultura e poi presidente dell'Ires. Esprime alla famiglia le più sentite condoglianze.  
Torino, 2 gennaio 1986

Michele e familiari partecipano al dolore di Egle e Mita per la scomparsa del caro amico e stimato compagno

**FAUSTO GIORGIO FIORINI**  
Piangono l'amico carissimo Franco e Renata Abruzzini, Renata Antonelli, Enrico e Delia Castelmuro, Totò e Luisa Coluccia, Nino e Paola Dattolo, Carlo e Maria Andrea Debernotti, Giovanni Ferrero, Adolfo e Maria Ferrero, Sergio e Renata Garberoglio, Maria Laura e Battista Gardoncini, Getu e Della Garzena, Carlo e Anna Maria Roschi, Alberto e Elvira Santoro, Luciano e Maria Saroni, Michele Tarricano, Piero e Ines Verzelletti, Emilio e Elena Vitafini, Guido Quazza.

I compagni della sezione universitaria del Pci ricordano con fraterno affetto il compagno

**FAUSTO FIORINI**  
Torino, 2 gennaio 1986.

Il Comitato Federale e la Commissione Federale di controllo, il Comitato Direttivo e la segreteria della Federazione torinese del Pci partecipano commossi al dolore della famiglia per la perdita del compagno

**FAUSTO FIORINI**  
Dalle 11 di stamani 2 gennaio, presso la Federazione del Pci in via Chiesa della salute 47, gli amici ed i compagni potranno rendere omaggio alla salma. I funerali avranno luogo oggi 2 gennaio alle 14.30 con partenza da via Chiesa della salute 47.  
Torino, 2 gennaio 1986

**GIANPIERO PAGETTI**  
Rimarrà per noi esempio di onestà e coerenza, Luciano e Paola Suman. Sottoscrivono per l'Unità.  
Arco (Trento), 2 gennaio 1986.

Nel primo anniversario della scomparsa di

**MARIA ROSETTA OTTONELLO**  
la ricordano con profondo dolore e con immutato affetto il marito, le sorelle, il fratello, il cognato e i parenti tutti.  
Cinisello Balsamo, 2 gennaio 1986

2-1-1985 2-1-1986  
Anche quando intensamente la vita come tu l'avevi, dopo che tu non ci sei più

**ROSETTA**  
mi è rimasto un vuoto dentro. Nora Funagalli  
Milano, 2 gennaio 1986

2-1-1985 2-1-1986  
Nel primo anniversario della scomparsa di

**ROSETTA OTTONELLO**  
Enrica Funagalli la ricorda con grande affetto.  
Milano, 2 gennaio 1986

Nel primo anniversario della tua scomparsa

**ROSETTA OTTONELLO**  
i comunisti di Settala Pomenengo e Calepio ti ricordano sempre con grande affetto e stima per il grande impegno e serietà che ti hanno sempre contraddistinto nella tua vita politica e amministrativa.  
Milano, 2 gennaio 1986

Nel quinto anniversario della scomparsa di

**AURELIO SESTERO**  
I suoi cari lo ricordano con immutato affetto e in sua memoria sottoscrivono lire 50.000 per l'Unità.  
Torino, 2 gennaio 1986

Nel 1° trimestre della scomparsa del compagno

**VIRGINIO STUCCHI**  
I compagni della sezione «Fabrizio» lo ricordano con affetto e sottoscrivono per l'Unità.  
Milano, 2 gennaio 1986

**Rinascita**  
Se si vogliono capire e interpretare ogni settimana gli avvenimenti della politica, dell'economia, della cultura.

## GENNAIO '86



Certificati di Credito del Tesoro decennali

- I CCT sono titoli di Stato esenti da ogni imposta presente e futura.
- La cedola è annuale; la prima, che verrà pagata il 1° 1.1987, è del 14%.
- Le cedole successive sono pari al rendimento dei BOT a 12 mesi, maggiorato del premio di 0,75 di punto.
- I risparmiatori possono sottoscrivere, presso gli sportelli della Banca d'Italia e delle aziende di credito, al prezzo di emissione, senza pagare alcuna provvigione.
- Hanno un largo mercato e quindi sono facilmente convertibili in moneta in caso di necessità.

Periodo di offerta al pubblico  
**dal 2 all'8 gennaio**

| Prezzo di emissione | Durata anni | Prima cedola annuale | Rendimento effettivo 1° anno |
|---------------------|-------------|----------------------|------------------------------|
| <b>98,50%</b>       | <b>10</b>   | <b>14%</b>           | <b>14,29%</b>                |

