

Mille idee antingorgo
In un recente convegno a Modena esaminate le esperienze più nuove fatte in Europa

Aumenta l'uso della bicicletta
Piste ciclabili, percorsi speciali dovunque si privilegiano le due ruote

Un computer e il traffico svani

MODENA La Rochelle è sull'Atlantico fra Bordeaux e Nantes. Con i comuni del circondario, conta 105 000 abitanti. Nel 1985 con il nuovo sistema di trasporti «Auto-plus», ha ricevuto il primo premio nella gara fra i comuni francesi che più hanno modernizzato il trasporto pubblico. Che hanno fatto? «Abbiamo costruito negli ultimi cinque anni - spiega Jacques Tallut, direttore della società dei trasporti della città - un sistema globalmente alternativo al trasporto individuale, un sistema multiforme e multimediale». Ogni cittadino di La Rochelle ha in tasca una tessera magnetica, con la quale paga il servizio ed ottiene informazioni. In cinquanta punti della città, attraverso una colonnina (dove si infila la tessera), è possibile chiamare il taxi collettivo, da altre colonnine si può chiamare l'autobus (sovrattutto di sera o su linee poco utilizzate). Da casa, con una telefonata e un mini-computore calcolatore che l'azienda telefonica fornisce gratuitamente) è possibile chiedere ogni informazione. «Se devo andare nel tal cinema, quali mezzi ho a disposizione? Sul monitor appare la risposta. Il cittadino ha a disposizione il bus, il traghetto (bus del mare), l'autobus a richiesta, minibus per handicappati, il bus-club (per i gruppi), il taxi collettivo e, quando serve, anche una bicicletta messa gratuitamente a disposizione dal Comune. Un biglietto singolo costa 6 franchi, ma con la tessera mensile (che costa 50 000 lire) si possono usare tutti i mezzi sopra citati, comprese quattro corse in taxi. «Adesso i cittadini - spiega Tallut - pagano il 55% del costo, contro una media nazionale del 45%. Noi pensiamo di arrivare ad una quota del 65%. L'avvenire del mezzo pubblico passa attraverso la competitività, e questa si ottiene con le nuove tecnologie. Abbiamo investito di più, rispetto al servizio tradizionale, ma c'è più utenza, ed il costo è compensato. Noi non facciamo un servizio sociale non ci sono tariffe secondo fasce di reddito. È il Comune (amministrato dalla sinistra, con radicali, comunisti e socialisti ndr) che acquista abbonamenti, e li rivende a prezzi scontati. Quanto è costato il servizio di informatica e di «monetica» (le tessere magnetiche per il pagamento)? Un miliardo e cento milioni di lire. «Il prezzo di tre autobus», dice Jacques Tallut, «ma l'aumento degli utenti è nettissimo e riusciamo a fare una vera concorrenza alle auto private».

Venti miliardi per le biciclette questa la cifra spesa da una città di 156 000 abitanti, la tedesca Friburgo, per costruire dal 1972 ad oggi piste ciclabili. «Dieci anni fa - dice Norbert Göbel, direttore della viabilità cittadina - avevamo 62 000 auto oggi ne abbiamo 88 000. Come si fa a farle circolare tutte? Per questo abbiamo puntato sulla bicicletta, anche se una tradizione delle due ruote nella nostra città non esisteva. Ma basta creare un'offerta allettante». Friburgo è nella valle del Reno, attorno ha le montagne della Foresta nera. In dieci anni hanno costruito 40 chilometri di piste interamente dedicate alle biciclette nel centro storico, 95 chilometri di piste parallele alle grandi arterie stradali, 115 chilometri di piste che partono dalla periferia e

125 chilometri di strade dove le auto non possono viaggiare a più di trenta chilometri all'ora per rispettare le biciclette. I risultati? Nel 1972 la bicicletta era usata dal 6% della gente, ora il 27% del traffico avviene sulle due ruote (con un «pari monio» di 120 000 biciclette). Le due ruote sono utilizzate da studenti, casalinghe impiegate, docenti universitari. «Anche da noi tecnici comunali - spiega Göbel - non solo per andare al lavoro, ma anche quando siamo in ser-

vizio. Abbiamo sostituito le auto con la bicicletta si arriva prima».

Gli ridono anche gli occhi, quando parla della «grande vitesse» la grande velocità. «Con i treni a 260 all'ora che da Parigi portano a Lione in due ore - spiega Pierre Steffen, direttore marketing della società trasporti di Lione - abbiamo raddoppiato i clienti. Tutte le grandi città francesi sono ora collegate con treni

Voi tutti che ogni mattina attendete l'autobus senza sapere se arriverà, se ci sarà posto, quanto impiegherà a portarvi in fabbrica o a scuola questo racconto è per voi. Si parla infatti di città dove gli autobus arrivano puntuali, e viaggiano in corsie privilegiate. Di luoghi dove con lo stesso biglietto si pren-

dono bus traghetto e taxi. Di città dove esistono chilometri e chilometri di piste ciclabili. Non sono luoghi sognati esistono davvero, in Europa, e sono stati descritti al convegno «Polis Modena '87». E in Italia? Qualcosa si muove, ma si potrebbe fare, presto e bene, molto di più.

DAL NOSTRO INVIATO
JENNER MELETTI

veloci ed anche le stazioni sono cambiate. Non ci si occupa solo di chi parte ma anche di chi arriva. A Lione c'è un grande ufficio aperto e circolare dove hostess ed addetti alle pubbliche relazioni forniscono ogni tipo di informazione sulla città sulle iniziative culturali, itinerari ed alberghi. La stazione è fatta per i pedoni. I taxi hanno un loro percorso separato dal traffico privato. Il mezzo privilegiato è l'autobus. La stazione vive ora ventiquattro ore su ventiquat-

tro ci sono uffici negozi cinema. Dobbiamo accogliere bene la gente. I vecchi controllori oggi sono soprattutto addetti alle informazioni impegnati a fare sì che gli utenti siano a loro agio. Se non facciamo così come si può accontentare un cliente che prima prendeva l'aereo?».

«L'Europa del nord con le innovazioni nel trasporto pubblico - dice Francesco Pacifico direttore della Transtel una società di Perugia che si occupa di informatica nei trasporti - ci appare sempre più lontana. A Perugia sono anche direttore dell'Acap una cooperativa che gestisce 10 linee di minibus di cui quattro a telebus (bus a chiamata ndr). Altre esperienze di questo tipo sono a Terni e a Piacenza non mi risulta che ne esistano altre. Per superare la crisi del trasporto pubblico (quello extraurbano rischia di scomparire) bisogna dare informazione ognuno deve essere in grado di organizzare al meglio il proprio viaggio. La tecnologia offre grandi possibilità a costo non alto. Solo a Torino sulla sola linea 10 è possibile sapere alle fermate, quanti minuti manchino al passaggio dell'autobus. Questa informazione sarà data presto anche su una linea a Perugia e Terni. Dove si è fatta informazione da tre o quattro anni i risultati si sono visti. Sugli autobus italiani, dopo la spartizione del biglietto, non si sa nemmeno a quale fermata si deve scendere. In stazione a Lione o a Los Angeles, trovi invece il *digiplan* tocchi il nome della via o della piazza dove devi andare esce un biglietto che indica da quale parte della stazione devi uscire quale bus prendere, il costo del biglietto, e l'augurio di buon viaggio».

«Con il telelevamento dei veicoli - dice Pacifico - si potrebbe facilitare la corsa di autobus in ritardo, intervenendo sui semafori. Con la *moneta*, si avrebbe a disposizione tutto un patrimonio statistico, utilissimo per capire quali linee potenziare, quali diminuire. Gli investimenti, dopo che la fase sperimentale è stata superata, non sono ingenti: basta un aumento percentuale dell'utenza compreso fra l'uno e il due per cento, per ripagare il costo».

Modena sede del convegno Polis (organizzato da Comune, Provincia e Regione e dall'associazione Dueroute Guida Sicura) ha presentato anche un suo progetto. Se realizzato, auterebbe a diminuire un po' il distacco con l'Europa. Si tratta di questo: in città, oggi il sistema dei trasporti è frammentato la stazione Fs è a nord quella della linea Modena Sassuolo è a est la stazione delle corriere a ovest, e gli autobus urbani arrivano nel centro storico. «Vogliamo costruire - dice Carlo Andrea Ponsoli, dirigente della pianificazione territoriale del Comune - un unico centro di scambio intermodale nella area della stazione Fs. La stazione secondaria sarà collegata alla principale con una metropolitana leggera che circonda ad anello la città. Autobus corriere, treni partiranno ed arriveranno tutti nello stesso punto, a fianco del centro storico». Descrive il progetto con portici e piste ciclabili che in pochi minuti collegherebbero la Chiantinina a quello che sarà chiamato Csi (Centro di scambio intermodale). «Saremo la prima città, in Italia ad attuare una ristrutturazione urbanistica globale. Il Csi avrà parcheggi attrezzati con officine lavaggi, ecc. Ci saranno negozi cinema, sale congressi anche una ludoteca per i bambini». Il progetto è tutto scritto, si cercano i finanziamenti. Se la politica del governo centrale sarà simile a quella attuata fino ad oggi, per vedere la stazione del futuro si potrà sempre andare a Lione Magari in bicicletta.

PEUGEOT 405.



L'ESPRESSIONE DEL TALENTO.

DA OGGI IL MONDO DELL'AUTO DOVRÀ MISURARSI CON UN NUOVO GRANDE TALENTO. È LA PEUGEOT 405. DUE MOTORIZZAZIONI (1600 - 1900 CM³) E SETTE PRESTIGIOSE VERSIONI DISEGNATE IN COLLABORAZIONE CON IL CENTRO STUDI PININFARINA. UN TALENTO DINAMICO, UNA BERLINA DALLE GRANDI PRESTAZIONI, RICCA DI SPAZI E CONFORT DI GUIDA, CONCEPITA PER OFFRIRE LA MASSIMA SICUREZZA.

PEUGEOT 405	GL	GR	SR	SR*	SR*	SR*
Cilindrata (cm ³)	1600	1905	1905	1905	1905	1905
Potenza max. cv / min. norme DIN (CV)	92 a 6000	110 a 6000	125 a 5500	125 a 5500	160 a 6500	160 a 6500
Coppia max. kg / min. norme DIN (kgm)	13,7 a 2600	16,5 a 3000	17,8 a 4500	17,8 a 4500	18 a 5000	18 a 5000
Velocità max. (km/h)	180	190	200	200	220	220
Accel. 0-100 (sec.) da 0 a 100 km/h	11,6	10,7	9,7	9,7	8,6	8,6
Consumo (litri/100 km) da 90 km/h	33,4	31,8	31,0	31,0	29,5	29,5
Consumo (litri/100 km) da 90 km/h	5,5	5,8	6,0	6,0	6,5	6,5

PEUGEOT 405: L'ESPRESSIONE DI UN NUOVO CONCETTO D'AUTO, L'ESPRESSIONE DI UN NUOVO TALENTO.

SABATO 3 - DOMENICA 4
WEEK-END IN FESTA
DAI CONCESSIONARI PEUGEOT TALBOT.



Costruiamo successi