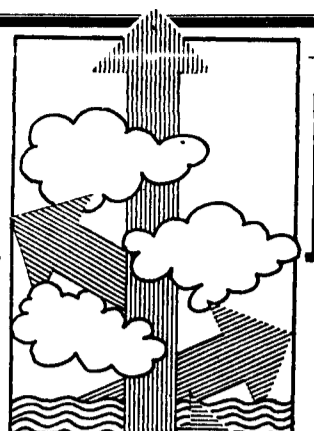


Tutto trasporti

Per salvare le grandi città e le aree metropolitane sono necessari subito dei cambiamenti e un nuovo sistema dei trasporti pubblici che risponda almeno al 75% delle domande di mobilità

No alla morte per traffico



Le grandi città italiane, e le aree metropolitane nelle quali si inseriscono, sono soffocate dalla morsa del traffico, ogni giorno di più. In molte ore del giorno Milano, Roma, Napoli, Torino e tante altre città sono letteralmente paralizzate da una valanga di automobili che intassa le vie principali, seppellisce le strade e i marciapiedi, ostacola il servizio pubblico. L'automobile sta uccidendo se stessa e sta strangolando le aree urbane. I dati statistici confermano drammaticamente questa situazione. Nella società moderna cresce a dismisura la domanda di mobilità, e l'insufficienza del trasporto pubblico e collettivo determina un continuo aumento nel numero delle automobili a Milano e a Torino in 15 anni il parco dei veicoli è addirittura raddoppiato eppure continua ad aumentare. La congestione e l'inquinamento sono dati drammatici di una situazione che è ormai oltre la soglia di guardia. Si tratta di un'emergenza nazionale, o si interviene subito, con misure radicali, o la situazione precipiterà e le soluzioni saranno sempre più difficili.

Sinora quelle amministrazioni comunali - non molte per la verità - che hanno cercato di fronteggiare la crisi sono rimaste isolate, senza il supporto di una politica statale, senza mezzi finanziari e normative adeguate. Milano, Bologna, Firenze, ad esempio, registrano tentativi interessanti di definire nuovi piani del traffico, di chiudere alle auto i centri storici, di creare spazi per il mezzo pubblico, tentativi che devono essere incoraggiati e sostenuti in ogni modo. E, ad esempio, è giusto che possano disporre di un sistema di sanzioni adeguate a sorreggere le misure di disciplina del traffico non le «supermulte» terroristiche care a giornalisti in cerca di facili emozioni, ma sanzioni articolate con criteri seri e tali da orientare l'utenza verso le scelte necessarie nell'interesse collettivo.

Quel che si può fare, insomma, deve essere fatto subito. Non si possono aspettare a più feroce dei grandi riforme, e i necessari progetti organici non possono diventare un alibi per l'immobilismo.

Ma deve essere parimenti chiaro che questi tentativi sono, nelle attuali condizioni, del tutto impari al compito enorme che fronteggiano, e destinati all'insuccesso, o a scarsi risultati, se al più presto non interviene una politica statale, coordinata con le autonomie locali, che sia diretta ad un radicale cambiamento del sistema dei trasporti. Divieti e sensi unici non possono surrogare

la mancanza di alternative. Il cittadino non è un suddito da nutrire con i divieti, ma è un soggetto sociale che ha diritto, insieme, all'ambiente, e ad una adeguata mobilità. E perfino un luogo comune tra gli esperti che nessuna città di grande dimensione può vincere il caos e la paralisi del traffico senza un trasporto pubblico che risponda almeno al 75% della domanda globale di mobilità, e che, per almeno il 30% non lo faccia con una forte rete in ferro (tram suburbano, metro pesante e leggeri, tranvie veloci). Questo nuovo sistema del trasporto pubblico deve poi essere dotato di una rete di linee su gomma - meglio se con mezzi non inquinanti e con filobus - che con una fitta maglia integra la grande architettura in ferro. L'automobile deve diventare, invece che la regina incontrastata del traffico, una componente di questo sistema. E, a questo scopo, sono necessari un vasto sistema di parcheggi orientato al ricovero delle auto dei residenti, per liberare le strade, e ai centri di interscambio con il mezzo pubblico, e sottovie e sovravie che facilitino lo scorrimento dei flussi motorizzati sugli itinerari ad essi riservati. Il sistema dei trasporti pubblici deve avere poi orari coordinati e integrati, tariffazione integrata (biglietti unici), anche a tempo, per più linee, un coordinamento basato su di una avanzata informatizzazione.



LUCIO LIBERTINI

Una menzogna il «risanamento» De Mita-Amato

La legge finanziaria Un pasticcio a senso unico contro lo Stato sociale e i servizi pubblici

La stampa italiana, ormai tutta governativa tutta allineata alla gestione di palazzo Chigi, e della Confindustria è cosparsa in queste settimane di accorati richiami alla necessità di salvare la virtuosa «manovra economica» di De Mita e Amato. Si avoca l'enorme debito pubblico che schiaccia il bilancio statale, si agitano i pericoli di una ripresa dell'inflazione, e si presentano i tagli della spesa previsti dal governo come l'unica via di uscita. Una medicina amara ma necessaria che solo l'irresponsabilità dei comunisti vorrebbe evitare.

Ma propono qui e un fitto sipario di menzogne che occorre lacerare per fare emer

quelle proposte erano dirette ad un vero risanamento a una politica economica più sana e giusta come ad esempio, quando si è cercato di impedire lo «scippo» Gescal.

È questo il punto centrale che occorre cogliere per una vasta campagna di spiegazione e chiarimento rivolta ad una opinione pubblica disorientata e disinformata. Che le cose siano davvero così è provato da due fenomeni, uno alla politica economica generale, l'altro alla politica dei trasporti.

In termini generali, De Mita e Amato dovrebbero spiegare perché il loro «risanamento» non tocca i grandi santuari dell'evasione fiscale, non limita il grande flusso di risorse pubbliche (fu Craxi a parlare di 60.000 miliardi all'anno) di diritto ogni anno ai grandi gruppi industriali e finanziari, perché si mantengono in piedi vaste spese inutili, perché si costringono i Comuni a pagare prezzi esorbitanti per gli espropri perché non si interviene a ridurre i costi unitari

della spesa gonfiati da sprechi, tangenti, lentezze burocratiche. Questi e tanti altri sono i quesiti che ogni anno i risanamenti con i loro emendamenti, mirando a sciogliere altrettanti nodi, e che la stampa occultata con i richiami alla «virtù» del governo.

Nel campo dei trasporti vi è di tutto ciò un esempio assai visibile.

Quel che succede nel comparto della viabilità è incredibile. I comunisti non hanno mai cercato di bloccare le costruzioni viane in modo indiscriminato, e vogliono invece intervenire capaci di perfezionare e razionalizzare la grand viabilità all'interno di un equilibrio del sistema verso la ferrovia, il mare, il trasporto integrato e intermodale. Ma il governo, invece, sostiene la corsa sfrenata delle lobbies. Dove è la virtù di De Mita e Amato, quando essi concedono alle Società autostradali, che poi riscuotono i pedaggi, contributi statali formalmente pari al 67% del costo di costruzione, che poi, per il gioco mascherato degli appalti, divengono il 100% o il 120%? È difficile conciliare il risanamento con i grandi stanziamenti non solo per le strade e le autostrade necessarie, ma per tanti itinerari superflui, e con la pioggia di oro che, attraverso le sovvenzioni, piove sulle società concessionarie di autostrade.

Non c'è solo questo, però. C'è anche il balletto osceno dei costi gonfiati, che riguardano ferrovie, aeroporti, strade ponti e ogni altra infrastruttura. Recentemente si è scoperto che le Ferrovie da anni compravano le sale montate per le carrozze pagando ad un virtuoso esponente confindustriale tre volte il prezzo del mercato. Ma poi ci sono le Ferrovie da anni sono solo una vacca da mungere, e che mungono proprio coloro che invocano il risanamento. La costruzione di metrò nelle città è un'altra miniera d'oro. Basti ricordare che per percorsi analoghi, i costi oscillano da uno a tre volte, come i parlamentari comunisti hanno sottolineato in una recente interpellanza. Non c'è neppure bisogno di ricordare per i tempi eterni nelle costruzioni, che si propongono a volte per decenni, con i meccanismi perversi della revisione prezzi, del prolungamento degli appalti, e di tutto ciò che fa lievitare a dismisura i costi!

E, infine, se si facessero le cose seriamente e in modo pulito, è certo, come provano molti esempi stranieri, che una politica di efficaci e tempestivi investimenti, realizzati in modo oculato e rapido, condurrebbe al risanamento di gestioni ferroviarie e del trasporto urbano che dilapidano oggi un mucchio di denaro. Gli investimenti sui trasporti, se gestiti seriamente, si ripagano nel tempo e riducono i disagi. E, invece, dopo ogni «taglio» eseguito in nome dell'austerità, si vedono crescere i disagi di gestione, pagati a piè di lista.

Ma tutto questo a De Mita e

ad Amato non interessa. Il risanamento è un alibi, una facciata. Il sistema di potere, con i suoi mille intrecci, finanziari ed economici, non si tocca, e se lo Stato è schiacciato dai debiti, a pagare devono essere quelli che hanno sempre pagato. Salvo sentirsi ripetere, ogni anno, dagli insostituibili autori del fallimento finanziario - stesse facce, stesse voci, stesse parole - che la situazione è pessima ed esige ulteriori sacrifici.

Su questo insieme di questioni, pur così centrali, i comunisti, negli ultimi anni, non hanno mai condotto una campagna di massa forte (come fu, ad esempio, quella, forte, contro il taglio della scala mobile). Ed invece proprio questo è necessario, se si vuole rendere chiaro chi è la grande stampa rende confuso squarcare i veli delle menzogne, rafforzare le ragioni della nostra lotta.

INSERTO A CURA DI CLAUDIO NOTARI

