

Tutto trasporti

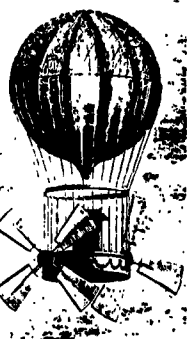
Le grandi città scoppiano soffocate da un mare di lamiera

Le realtà di Milano, Roma, Bologna, Torino
Due domande a quattro amministratori comunali
due della maggioranza, due dell'opposizione
Quali sono le esigenze essenziali?



Le città scoppiano. Le amministrazioni comunali sono alle prese con il problema del traffico. Per fare il punto abbiamo posto due domande a quattro amministratori comunali. Due di essi sono al governo delle loro città e due sono all'opposizione. Augusto Castagna è assessore al Traffico e ai

Trasporti a Milano; Marcello Vindigni, già assessore ai Trasporti a Torino, è oggi consigliere comunale e segue, per il Pci, i problemi del settore; Claudio Sassi è assessore al Traffico a Bologna; Piero Salvagni è consigliere comunale di Roma, responsabile per il Pci delle aree urbane.



P. SALVAGNI Roma: al giorno il trasporto pubblico perde 100.000 passeggeri

1. Il Comune di Roma si è contraddistinto per il suo immobilismo sia per l'emergenza che per le scelte strategiche. La giunta ha dovuto accollare, sotto la pressione del Pci, degli ambientalisti e dei pretori l'introduzione delle fasce orarie per la chiusura del centro storico. Ma a tale scelta non sono state accompagnate misure di sostegno del trasporto pubblico ed è visibile la scarsa tenuta delle misure decise. È bene ricordare che nell'87 il trasporto pubblico a Roma ha perduto, tra abbonamenti e utenza giornaliera, ogni giorno, ben centomila passeggeri, ciò nonostante è al collasso. Il traffico privato ormai attanaglia la città. Invece incredibilmente il sindaco lancia la proposta delle targhe alterne, puramente propagandistica, poiché non è esatto che ciò che circola già oggi. Inoltre tale scelta penalizza i ceti meno abbienti e scarica sul trasporto pubblico una pressione insostenibile. Il Pci ha proposto invano, sulla base del piano studiato dagli ingegneri del traffico, di avviare misure di rafforzamento del trasporto pubblico, con la creazione di 14 linee di servizio a rotaie riservate al solo mezzo pubblico (Fast Bus) e il potenziamento della vigilanza urbana. Si tratta delle uniche misure efficaci possibili. Se si guarda poi alle scelte strategiche il bilancio negativo è ancora più pesante. Il prolungamento della linea B della metropolitana verso est, che doveva essere completato entro il 1989, ha subito un ritardo che per ora è quantificabile in tre anni. In quanto è bloccato l'ammmodernamento della stessa linea B verso l'Eur. Inoltre la giunta tiene bloccati da un anno 550 miliardi che il Parlamento ha stanziato per il prolungamento della linea A verso il nord della città. È incredibile che anche la storia della grande viabilità tangenziale. Ad ovest e ad est bloccata per anni. In rapporto alla vicenda dei mondiali di calcio per il 1990 è merito del Pci se tra le proposte sono stati inseriti il completamento dell'anello ferroviario nord e il tram veloce lungo la via Flaminia, ambedue essenziali per portare allo Stadio Olimpico decine di migliaia di tifosi col mezzo pubblico. La giunta continua invece a pensare opere faraoniche quali il tunnel sotto l'Appia Antica al di fuori della programmazione urbanistica del Sistema direzione orientale, stravolgendo le scelte di sviluppo della città.

1. Le grandi città e le aree metropolitane sono strette ormai nella insopportabile morsa del traffico con una pesante congestione, e un pericoloso inquinamento. Quali misure sono state adottate sin'ora nel tuo Comune? E quali altre sono in via di realizzazione e allo studio, per cambiare il sistema della mobilità?

base dell'esperienza e dei problemi del tuo Comune in rapporto al cambiamento del sistema dei trasporti. Lo Stato dovrebbe soccorrere a tal breve, medio e lungo termine?

mente da un anno la completa pedonalizzazione delle strade principali che attraversano da est ad ovest e da nord a sud il centro della città, per una lunghezza complessiva di m. 600 nel tratto Bassi/Rizzoli e di circa un chilometro nel tratto Indipendenza/Archiginnasio.

Non credo che tale incapacità sia dovuta al caso; piuttosto si vuole far marciare la situazione del traffico per delegare la soluzione alla Fiat e alle società del gruppo Iri, con il ricorso massiccio e selvaggio all'istituto della concessione, come è avvenuto in occasione del decreto sul campeggio motorizzato. La città, cinque minuti prima che il decreto scadesse, ha affidato, senza alcuna trattativa e senza alcun confronto di prezzi e tecnologie, 360 miliardi di lavori per la realizzazione di alcuni tratti di metropolitana alla Fiat e all'Ansaldo. Non può essere certo questa la strada da seguire.

Il perno di tale sistema non può essere costituito che dalle Ferrovie che, opportunamente organizzate, consentirebbero di raggiungere qualsiasi punto dell'area metropolitana (Torino e cintura) in meno di un'ora. Le stazioni devono diventare punti decisivi per il ridisegno urbanistico e la riqualificazione di tutto il territorio, periferie comprese.

Il trasporto pubblico deve essere progettato e realizzato con elevati standard di servizio, tali da renderlo appetibile a larghe fasce di popolazione e effettivamente concorrenziale col mezzo privato, favorendo la sperimentazione di misure di moderazione e, in talune zone ad esempio del centro storico, di drastica riduzione della circolazione veicolare.

2. Lo Stato è stato e continua ad essere il grande assente. Per la verità negli anni 84-85 erano stati fatti alcuni primi tentativi di concentrazione tra amministrazioni statali e locali, che avevano portato alla sottoscrizione dei cosiddetti progetti mirati. Tutto ciò è però rimasto sulla carta. Il comitato dei ministri che avrebbe dovuto dare le direttive per la redazione dei progetti integrati non ha deciso alcunché. Così né l'Ente Fs né l'Anas hanno varato specifici programmi di intervento nelle aree urbane. Alcuni programmi pur finanziari languono, come ad esempio l'ammmodernamento delle ferrovie concesse per cui sono stanziati 5.000 miliardi da oltre due anni. Non è stata ancora varata la legge per la costruzione delle metropolitane, che una volta approvata consentirebbe di sbloccare i finanziamenti (oltre 5.000 miliardi) che il piano triennale 88-90 ha previsto.

A. CASTAGNA Milano: garantire la mobilità a due milioni di cittadini

1. Milano è una città dinamica, vivace, frenetica, un dinamismo che genera sempre più grandi volumi di mobilità. Il problema è quello di garantire la mobilità del milione e mezzo di abitanti e delle 600.000 persone che ogni giorno vengono a Milano senza che siano contrasti con gli altri aspetti che qualificano la vita della città. Poiché Milano è una macchina che produce, ma è anche un ambiente in cui si vive e quindi occorre salvaguardare i suoi abitanti dalle aggressioni dei rumori e degli inquinanti. Per coniugare i bisogni di mobilità con l'esigenza di ridurre l'inquinamento acustico ed atmosferico occorre affermare un nuovo sistema della mobilità che abbinati ai parcheggi in periferia nel trasporto pubblico i suoi cardini essenziali.

Le misure in corso sono le seguenti: 1) è in atto il provvedimento che limita la circolazione delle auto private nel centro storico dalle ore 7,30 alle ore 18,00; 2) è in fase di realizzazione la terza linea della metropolitana. Entrerà in funzione nel 1990; sempre nel '90 saranno terminali i prolungamenti verso l'area periferica della linea 1 e della linea 2; verrà realizzata una metropolitana leggera con un percorso di 7 km che collegherà una serie di parcheggi nella periferia Ovest di Milano (capaci di ospitare 15.000 auto) con lo Stadio Meazza, il Palazzo dello Sport, l'Ospedale San Carlo e la linea della metropolitana; sono in fase di definizione progetti per realizzare nel sottosuolo dei parcheggi nell'area urbana destinati ai residenti e cominciare così ad affrontare e risolvere uno degli aspetti più drammatici rappresentati dalle 400.000 auto che sostano per-

manentemente sul suolo pubblico (strade, marciapiedi, piazze, giardini, ecc.) rappresentando oltre che un ostacolo per la circolazione dei mezzi pubblici, dei mezzi di pronto intervento, dei pedoni, dei ciclisti, dei portatori di handicap, un elemento di degrado ambientale.

2. L'esigenza essenziale, ovviamente, rimane quella delle risorse. Come è evidente a Milano, così come in altri grandi comuni, si sta operando uno sforzo notevole per fronteggiare l'emergenza traffico, una emergenza che si fa sempre più acuta nelle aree metropolitane mentre le risorse continuano ad essere indirizzate soprattutto verso il traffico extraurbano. Non solo le risorse sono scarse: si è anche nella condizione di poter fare piani e preventivi perché anno dopo anno non si sa quanto la legge finanziaria assegnerà ai Comuni. Ci sono poi richieste più semplici ma cruciali come il codice della strada e l'adeguamento delle sanzioni. Quando venne redatto il codice della strada tutt'ora in vigore, nella provincia di Milano c'erano 3 milioni di abitanti e 200.000 autovetture; oggi gli abitanti sono 4 milioni e le vetture sono decuplicate eppure il codice è ancora commissariato al traffico prevalentemente extraurbano e non considera le esigenze tipiche della città.

Ultimo problema che mi preme richiamare è il seguente: con la legislazione anticollana come quella italiana è necessario che tutti gli enti che hanno ruoli, funzioni, competenze in materia facciano la loro parte per assicurare la possibilità di pianificare oltre gli angusti confini storici della città perché i problemi sono a scala metropolitana e quindi anche le soluzioni devono essere pensate e portate avanti a questa scala.

3. Nel comune di Bologna sono stati fatti, a partire dal 1968, diversi interventi: limitazione del traffico privato, nella parte più antica della città (Piazza Maggiore); corsie preferenziali per i mezzi pubblici, taxi ed autonoleggio, nel centro e nella prima periferia; eliminazione della sosta veicolare nelle piazze di alto valore storico e monumentale; realizzazione di una prima strada riservata completamente alla circolazione dei pedoni (via D'Azeglio); limitazione della circolazione, dagli inizi degli anni 80, nel centro storico compreso entro i viali di circoscrizione con l'introduzione di fasce orarie, dalle 7 alle 10 e dalle 14 alle 17. Dalla metà degli anni 80 sono stati ulteriormente limitati gli accessi a tutte le strade che interessano la viabilità secondaria; introduzione massiccia del parchimetro per regolamentare la sosta, riservando la circolazione e la sosta ai veicoli dei residenti ed ai veicoli operativi.

C. SASSI Bologna: dal '68 le prime misure per scoraggiare i privati

Sulle strade principali che attraversano il centro storico possono circolare i mezzi pubblici a tutte le ore dei giorni feriali e i veicoli operativi dalle 7 alle 10 e dalle 14 alle 17. Nei giorni festivi del sabato è stata sperimentata l'elice-

M. VINDIGNI Torino: è malato di vecchiaia il sistema dei trasporti

Il sistema dei trasporti torinesi è malato di vecchiaia. La rete, le infrastrutture, le tecnologie sono sostanzialmente quelle degli anni 60. La crescente domanda di mobilità ha trovato risposta per un certo periodo (1978-1983)

CISSET S.p.A.
AZIENDA LEADER NEI SERVIZI TECNICI E DI INGEGNERIA

- Manutenzione ed esercizio tecnico di sistemi per assistenza al volo, sistemi di telecomunicazioni, radiobus e stazioni di controllo satelliti.
- Servizi normativi e di ingegneria nei settori delle telecomunicazioni, della logistica, dei sistemi per il traffico aereo e dello spazio.
- Progettazione e sviluppo di software applicativo.
- Realizzazione di sistemi chiave in mano nel campo del trattamento di immagini e nel campo delle telecomunicazioni.
- Manutenzione e calibrazione strumenti.

Via Salaria 1027 - 00138 ROMA ITALIA / Tel. (06) 86170-1 / Telex CISSET 611422
CISSET, COMPAGNIA ITALIANA SERVIZI TECNICI S.p.A.

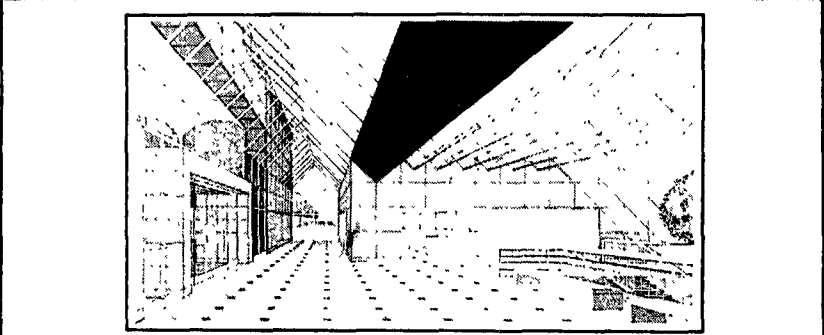
L'ESPERIENZA DI UN VENTENNIO NELL'ASSISTENZA TECNICA AL CONTROLLO DEL TRAFFICO AEREO

Ciset (Compagnia Italiana Servizi Tecnici) S.p.A. ha iniziato la sua attività nel campo delle telecomunicazioni nel 1956. Sin dalla fine degli anni '60 la Società ha iniziato ad operare nell'assistenza tecnica agli impianti di assistenza al volo e al controllo del traffico aereo. Nel corso di questi 20 anni la Società ha sviluppato una vera e propria tecnologia specifica all'assistenza tecnica e manutenzione di queste infrastrutture che richiedono un particolare taglio sia specialistico, sia sistematico ed una specifica competenza anche nelle problematiche operative. Ciò in virtù della più che comprovabile delicatezza di questo tipo di servizio tecnico, direttamente ed intimamente legato alla efficienza ed affidabilità degli impianti a cui è connessa la sicurezza del volo.

La Ciset oggi risponde all'Azienda Autonoma di Assistenza al Volo dell'esercizio tecnico e della manutenzione di infrastrutture per l'assistenza al volo ed il controllo del traffico aereo in Italia. Essa opera, garantendone la piena efficienza, su 35 aeroporti aperti al traffico civile, sui Centri di Controllo Regionale di Roma, Milano e Brindisi, nonché su tutti i sistemi NOR, NDB e sui centri di telecomunicazione, assicurando elevatissimi standard di disponibilità tecnico-operativa di tutti gli impianti.

La garanzia della continuità di un tale valore di produttività della Ciset risiede nella sua struttura, nel suo modo di operare, nella esperienza e nella particolare tecnologia sviluppata in oltre 20 anni in questa vitale attività per il controllo del traffico aereo in Italia e nel suo capitale umano formato sul piano tecnico ed etico ad assolvere il servizio con piena responsabilità e dedizione. Negli anni trascorsi non sono mancate le esperienze all'estero ove la Ciset è stata presente in un certo numero di aeroporti in Africa e Medio Oriente organizzando ed assicurando attività di assistenza.

Fra i settori in un certo qual modo connessi al controllo del traffico aereo per quanto concerne la qualità del servizio di assistenza, la Ciset è oggi presente anche nel settore spaziale, con tre organizzazioni stabili in Belgio, Germania ed Olanda ove fra l'altro assicura l'assistenza e la gestione di centri satelliti e di elaborazione dati per conto dell'Agence Spaziale Europea.



Ferrovie Nord Milano.

Il mezzo per andare lontano oggi è vicino.

La rete delle Ferrovie Nord Milano si sta trasformando in un sistema di trasporto rapido di massa, come è tipico delle moderne metropoli dell'occidente. Sono attualmente in progetto aree di interscambio attrezzate per nuove attività e dotate di servizi telematici. Un modo migliore di vivere la città dentro e intorno alle stazioni. Il gruppo Ferrovie Nord Milano è quindi pronto a presentarsi in prima fila di fronte alle sfide tecnologiche dei prossimi anni, per continuare a fare della Lombardia una regione europea. L'attività del gruppo è estesa ad altre modalità di trasporto.

Società del gruppo FNM S.p.A.	FNM Esercizio SpA SNFT SpA FNM Autoservizi SpA Ferrovia Trasporti SpA Ferrovie Brescia Nord SpA Navigazione Lagni Nord Italia	Gestione Trasporti
	Nord Servizi SpA Nord Varese SpA Autostazione Codorno srl	Servizi e Territorio