

Liberi di muoversi... dentro un sistema

Trasporti: il Veneto ripensa le strategie

FRANCESCO GUARDIN

«È la concezione di una risposta tutta individuale e quantitativa al problema della mobilità che oggi entra in contraddizione con se stessa e non riesce a mantenere le promesse che faceva e consegna l'individuo, il suo bisogno di spostarsi, di muoversi, di relazionarsi a un sistema inceppato, pieno di vincoli, congelato». È Luciano Galliano a esordire in questo modo illustrando al convegno — organizzato dal Gruppo regionale Veneto del Pci — dedicato al problema dei trasporti che si tiene oggi e domani all'hotel Alfa di Vicenza.

«Per essere più chiaro — prosegue Galliano — partiamo dalla spiegazione del titolo che abbiamo dato a questo nostro appuntamento "Nord-Est liberi di muoversi. Un ripensamento del sistema dei trasporti veneto al servizio della città e per la difesa dell'ambiente". Abbiamo voluto sottolineare che la libertà di movimento, legittima aspirazione di tutti noi, può oggi essere perseguita solo a patto di ripensare la mobilità come un sistema, rivedendo tutti insieme i diversi strumenti di trasporto».

«La contraddizione ormai matura è quella di ritenere che una maggiore libertà di movimento si ottenga perseguendo un continuo incremento delle infrastrutture come è finora stato il caso. Cresce la domanda anziché un ripensamento davvero innovativo — e oggi, su questo terreno, la ri-

guista solo all'interno delle prospettive dell'intermodalità».

Da questa ridefinizione preliminare del problema dei trasporti discende quindi la posizione del Pci rispetto al Piano regionale dei trasporti che sta agli impegni assunti dalla maggioranza che guida la Regione Veneto dovrebbe andare nei prossimi mesi alla discussione del Consiglio regionale.

«È un Piano — afferma Galliano — per certi aspetti difficile da giudicare perché contiene alcuni elementi innovativi — mi riferisco per esempio alla metropolitana di superficie —, ma contiene anche la vecchia filosofia dell'incremento infrastrutturale non opera un coordinamento tra i diversi sistemi di trasporto, è assai carente sul problema del trasporto pubblico. Faccio solo due esempi: il piano del parcheggio non è inserito nel disegno del sistema della mobilità, ma proposto in modo separato e le scelte innovative che vengono compiute — il riferimento è alla metropolitana di superficie — si accontentano di rispondere a problemi contingenti perdendo molto della loro potenzialità davvero ristrutturatrice».

«Per concludere direi che il Piano — al di là dei problemi di governo di coordinamento tra le varie amministrazioni e di risorse — risente anche del vecchio vizio di inserire tutte le richieste anche quelle contraddittorie, in un unico documento programmatico senza indicare priorità e lasciando poi la decisione vera nell'ambito della gestione».



Oggi e domani a convegno col Pci

OGGI

Ore 9,30 **Introduzioni al convegno**
-Dalla ridefinizione del problema dei trasporti la proposta del Pci per il governo della mobilità nel Nord Est- Luciano GALLIANO - Presidente Gruppo Pci Regione Veneto
-Compatibilità tra l'efficienza del sistema dei trasporti e la tutela ambientale Edoardo SALZANO - Presidente nazionale INU

Ore 10,30 **1ª Sessione - LA QUESTIONE URBANA**
RELAZIONI -Dalla crisi del traffico urbano a una diversa politica per la mobilità- Giancarlo CORO - IRES Veneto
-L'integrazione del sistema autostradale veneto a supporto della mobilità metropolitana Mirco BATTISTA - Dirigente CTV Venezia
COMUNICAZIONI -Padova scongiurare l'emergenza- Giorgio ROVERATO - Consigliere di amministrazione ACAP
-Trasporto pubblico gestione dell'offerta- Gino BORTOLETTO - Presidente Azienda Trasporti di Treviso ACT
-Sistemi innovativi nel trasporto pubblico urbano per le città venete- Franco DE GRANDIS - vicepresidente CISPEL Veneto

DOMANI

Ore 9 **TAVOLA ROTONDA**
Partecipano Gianni PELLICANI, coordinatore del Governo ombra, Antonio TESTA, presidente Commissione trasporti Camera dei deputati, Carlo BERNINI, ministro dei Trasporti coordina Sante ROSSETTO - Responsabile edizione Vicenza de - il Gazzettino -
Hanno assicurato la partecipazione al convegno Ada BECCHI COLLIDA ministro per le aree urbane del Governo ombra, Cesare DE PICCOLI vicesindaco di Venezia, Amalia SARTORI assessore regionale Veneto trasporti, Carlo TREVISAN, presidente aeroporto Marco Polo, Carlo CUPOLI, segretario provinciale Pci Vi, Giuseppe PAT segretario regionale Cgil, Giovanni STABILE, direttore comparto Fis - Venezia, Armando PIAZZA console Compagnia lavoratori portuali Venezia, Michele DORIA console Compagnia lavoratori portuali Chioggia, Enrico MARRUCCI, presidente regionale Lega cooperative Veneto, Venanzio ROSINA segretario regionale CNA, Luigi VIVIANI segretario regionale Cisl Veneto, Luigi LOREGGIAN vicepresidente regionale Associazione Coop. Servizi Lega, Rudi VARISCO, segretario regionale Veneto Pci, Giuliano ZANON, direttore COSES, Alessandro BADINI, Federazione regionale veneta industriali, Alessandro DICIO, presidente Porto Venezia

Diseconomiche e devastanti per l'ambiente Le scelte di mobilità un paradosso italiano

EDOARDO SALZANO

Quando si parla di infrastrutture (strade, fogne, ferrovie, ecc.) bisognerebbe ricordarsi sempre che si parla di strumenti. E bisognerebbe in primo luogo domandarsi strumenti per che cosa?

Le infrastrutture per il trasporto sono strumenti per la mobilità. Cioè, sono elementi fisici e organizzativi che l'uomo introduce nell'ambiente per rendere più facile, e più rapido, muoversi. Ognuno di questi strumenti ha un suo modo di relazionarsi con l'ambiente. Ognuno di questi strumenti utilizza tutti gli elementi del nostro pianeta: la terra, l'acqua, il cielo, ma è la terra l'elemento comune a tutti i modi di trasporto. Ognuno di questi strumenti occupa le infrastrutture fisiche del trasporto su acqua e per aria (i porti, gli aeroporti), e soprattutto, ovviamente, occupa quelle per il trasporto via terra: sostanzialmente le strade e le ferrovie, le stazioni, i caselli, i piazzali di sosta e i parcheggi, i depositi di camion e così via.

Da qualche anno abbiamo scoperto che la terra è un bene scarso. Che essa è dotata di qualità, naturali e storiche, le quali non solo sono garanzia per la nostra sopravvivenza ma sono anche un essenziale patrimonio economico. E abbiamo anche scoperto che, tra le tante cose che minacciano la terra (degradano la sua qualità e compromettono la sua stessa integrità fisica) c'è il modo in cui sono progettate, realizzate, realizzate e gestite le infrastrutture per la mobilità, e anzi fattore di degradazione la stessa quantità di aree sottratte dall'edilizia e dalle infrastrutture, a quella porzione decisiva della crosta terrestre che è parte del ciclo della biosfera.

Come è stato affrontato, nell'ultimo mezzo secolo il rapporto tra mobilità e ambiente? È presto detto. L'organizzazione del territorio (la localizzazione reciproca di case, paesi, città, fabbriche, servizi, ecc.), e le priorità tra i vari modi del trasporto, sono stati scelti in maniera tale da ottenere due risultati entrambi negativi: compromettere il territorio nel modo più distruttivo, e — questo è paradossale — soddisfare l'esigenza della mobilità nel modo più costoso in termini di prezzi individuali e sociali, di tempo e di disagio.

È utile richiamare alcuni dati (che traggono dalla relazione di F. Sirati al convegno di studio dell'Inu «Territorio e infrastrutture nella fascia tirrenica», Grosseto, 19 novembre 1988). L'indice di inquinamento dell'autostrada, a parità di merce trasportata, è 7,5 volte quello del treno, quello di rumorosità è il doppio e quello di pericolosità più del dop-

più. Più bassi di entrambi gli altri vettori sono gli indici dei natanti. Un'autostrada occupa tra il doppio e il triplo del suolo occupato dalla ferrovia. Se poi misuriamo il costo dei diversi modi del trasporto in termini di energia, e assumiamo per unità di misura l'equivalente di un grammo di petrolio (tutte le altre forme d'energia sono riconducibili a questa fonte) scopriamo che, per il trasporto delle merci il vettore più conveniente è la nave (che impiega 5 unità di energia), seguita a ruota dalla ferrovia (12 unità). Per arrivare al trasporto su gomma bisogna fare un salto: l'autostrada consuma 33 unità, l'autoarticolato 40 e l'autotreno tra 82 e 90. Tra il mezzo più economico (la nave) e il più costoso (l'autoarticolato) c'è un rapporto da 1 a 18, e usare l'autoarticolato costa quasi tre volte che usare la ferrovia!

Il ragionamento è del tutto analogo se ci riferiamo al trasporto dei passeggeri. Per il trasporto urbano una tonnellata trasportata per un km consuma 52 unità d'energia con gli autobus, tram, filobus e metropolitane di superficie (tra le 15 e le 18 unità, e scendiamo ancora con le metropolitane sotterranee a gran de smaltimento di traffico (che naturalmente sono impiegabili solo in bacini di traffico di grandissime dimensioni) che impiegano solo 10 unità di energia.

E in termini di costi di realizzazione delle infrastrutture? È bene sapere che per realizzare un km di autostrada servono dai 20 ai 38 miliardi, per una ferrovia con caratteristiche di alta velocità tra i 12 e i 14 miliardi, che salgono a 25-40 miliardi per soluzioni in tunnel, e a 38-40 miliardi per una metropolitana sotterranea intervenuta su una linea esistente per renderla veloce costa invece solo 8 miliardi.

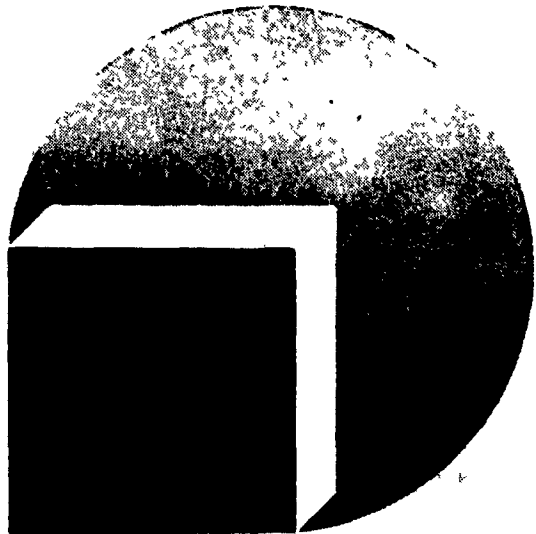
Insomma, la soluzione stradale non solo è quella che occupa più territorio e che inquinata di più, che produce più incidenti e più morti, ma è anche, di gran lunga la più costosa e la più inefficiente, anche in termini di tempo per portare un carico di merci da Milano a Palermo si percorrono 1540 km e si impiegano 42 ore se si va per autostrada, se invece si va in camion da Milano a Genova, e poi in nave fino a Palermo si percorrono 930 km (e si spende quindi infinitamente di meno), e ci si impiega perfino meno tempo (34 ore).

La scelta compiuta in Italia nell'ultimo mezzo secolo, e di fatto ribadita da tutti i governi che si sono susseguiti, è una scelta che se è certamente deleteria — anche per il sistema economico. Quanti sanno che il costo del trasporto per le merci industriali incide per il 20% sul costo finale? Ed è un'incidenza certamente destinata ad aumentare, se si considera che il peso dei trasporti più economici (nave, treno) cala in continuazione: ancora nel 1970 il 47% delle merci veniva trasportato per ferrovia e nave, oggi la percentuale è scesa quasi al 30%.

Proseguire sulla strada del passato (e del presente) è perciò assolutamente errato, e devastante sia per il sistema ambientale che per quello economico per la vita dei cittadini di oggi e per quella futura, come per le aziende e quanti in esse lavorano. Occorre cambiare rotta decisamente. Occorre abbandonare l'assurda concorrenza tra i vari modi del trasporto, e muovere invece una forte integrazione tra loro affrontando i problemi nelle loro priorità tenendo conto del fine (e cioè il soddisfacimento dell'esigenza della mobilità) e degli affari delle singole aziende proprietarie concessionarie o appaltatrici.

Che senso ha, ad esempio, spingere le Ferrovie a proseguire in un programma Alta Velocità che serve solo a fare concorrenza ai voli aerei per i passeggeri, mentre allontana la soluzione del problema cruciale delle merci? Che senso ha proseguire con la realizzazione o il completamento delle autostrade quando ormai è dimostrato che queste servono il traffico di lunga percorrenza solo in misura marginale e quindi non esiste una loro utilità distinta dalla rete ordinaria (e «libera»)? Che senso ha pensare alla «intermodalità» come a percorsi paralleli per vettori diversi e concorrenti (l'autostrada e il treno passeggeri) la camiona e la ferrovia) invece di affrontare il problema in un efficace integrazione che consenta di privilegiare, per il tratto il modo più conveniente?

Proprio questo è l'obiettivo da proporsi per affrontare il problema dei trasporti in modo da superare quel paradosso di cui si diceva il paradosso che porta ad avere, con temporaneamente, l'ambiente degradato e le comunicazioni inefficienti. E rendendo la mobilità delle persone e delle merci più agevole, meno costosa e più rapida — è affrontando cioè in modo corretto e non asservito agli esistenti interessi economici (quelli del Grande Gruppo del Cemento, dell'Asfalto, dell'Auto, o dell'Auto) le esigenze dello sviluppo — che si riuscirà anche a risolvere il problema del rapporto tra mobilità e qualità del territorio.



SIGLA
SOC. COOP. A.R.L.

SEDE LEGALE:
Via del Portonaccio, 1 - FORLÌ

SEDE OPERATIVA:
Via Covignano 215 - RIMINI
Tel. (0541) 775042

| | |
|---|--|
|  <p>EDILCOOP FORLÌ SOC. COOP. A RESPONSABILITÀ LIMITATA</p> <p>Sede legale e amministrativa: Via L. Galvani, 19 Tel. (0543) 727711 Telex 583432 EDIFOR I Fax (0543) 727740</p> |  <p>EDARCOOP</p> <p>EDILE ADRIATICA ROMAGNOLA COOPERATIVA Soc. Coop. a.r.l.</p> <p>BELLARIA Via S. MAURO, 44 - TEL. (0541) 44581</p> |
|  <p>C.E.A.S. Soc. Coop. a.r.l. COOPERATIVA EDILI "ALTO SAVIO"</p> <p>SAN PIERO IN BAGNO Via L. da Vinci, 40 Tel. (0543) 917154 Telefax (0543) 918439</p> |  <p>C.E.R. coop. edile riminese "muratori ed affini" Soc. Coop. a.r.l.</p> <p>47037 RIMINI Via Marecchiese, 227</p> <p>Uffici Tel. (0541) 727844 Telefax Tel. (0541) 727430 Magazzino Tel. (0541) 727816 Impianto Tel. (0541) 727799</p> |
| <p>SIGLA è un'impresa generale di costruzioni costituita dai soci delle Cooperative EDILCOOP - FORLÌ, C.E.A.S., C.E.R., EDARCOOP</p> | |