

La congestione urbana tocca anche il Veneto
Traffico privato e collettivo funzionano se...

Separati in città ma conviventi

GIANCARLO CORO

Anche nelle città del Veneto l'emergenza traffico ha cessato di rappresentare solo un'eco minacciosa, dalla quale ritenersi immuni, per diventare, ormai a tutti i livelli, esperienza quotidiana. Fino a qualche anno fa si pensava ancora che, in questa regione, l'assenza di grandi concentrazioni metropolitane potesse essere una condizione capace di garantire un adeguato livello di sviluppo senza che il territorio venisse coinvolto nei gravi problemi di congestione, tipici invece di altre realtà italiane. È ancora valida questa ipotesi? I pochi dati a disposizione rendono difficile dare una risposta affermativa: basti pensare che in una città come Padova entrano ogni giorno 240.000 veicoli (una quantità superiore ai suoi abitanti), a Mestre 100.000, a Vicenza e Treviso 80.000, ma anche centri intermedi come Castelfranco sono ormai alla soglia dei 50.000 veicoli al giorno. Il tasso di motorizzazione, del resto, non sembra arrestarsi nemmeno di fronte al rapporto, nel Veneto ormai raggiunto, di un veicolo ogni due abitanti. Ed è in questo modo che le principali reti viarie della regione si approssimano alla saturazione: sulle autostrade del Veneto il traffico è aumentato a un tasso del 6% annuo, sulle strade statali l'incremento è stato addirittura del 25%. Ma fino a quando potrà proseguire questa crescita? Fino a quando questa domanda di mobilità individuale non si trasformerà in paralisi collettiva?

Nel Veneto, di fronte a questa situazione, molti discorsi odierani sull'emergenza del traffico non fanno altro che riscoprire dallo strumentario degli anni 60 la vecchia teoria della "sottodotazione infrastrutturale", una teoria che dovrebbe consentire, attraverso la costruzione di nuove strade e autostrade, la soluzione di ogni problema. Non è solo la constatazione che una tale politica sembra passare oltre i problemi specifici delle città, così come non è solo la presenza di una diversa cultura ambientale a rendere di fatto impercorabile, oggi, tale linea d'azione. Ciò che sembra evidente, anche alla luce delle molte esperienze nazionali e internazionali, è che il fenomeno del traffico urbano non può certo essere affrontato solo attraverso un "inseguimento" infrastrutturale della domanda di mobilità così come oggi questa domanda si esprime. Sia chiaro, questo non può neanche significare che la soluzione di ogni problema si trovi nel contrastare d'autorità l'uso degli autoveicoli privati e perseguendo un generico sviluppo quantitativo del trasporto pubblico.



Nelle città venete si riversano ogni giorno più veicoli di quanti sono gli abitanti

quello collettivo. La limitazione del traffico autoveicolare, per quanto ormai inevitabile, non può procedere senza una corrispondente riorganizzazione di una rete fluida e cadenzata del trasporto collettivo, una rete che va allo stesso tempo separata dal traffico privato e integrata al trasporto individuale. Solo in parte questa politica è di tipo infrastrutturale, per quanto nelle aree più congestionate una rete evoluta di tipo metropolitano - sui modelli people-mover adeguati alle realtà urbane intermedie del Veneto - andrebbe ormai sperimentata. Ma per molti aspetti una politica per il governo della mobilità urbana è innanzitutto una politica di riorganizzazione degli spazi e dei servizi della città. L'adeguamento della viabilità primaria (anche autostradale) alle esigenze urbane, la localizzazione all'esterno dei parcheggi di intercambio, la riorganizzazione degli assi e dei nodi di accesso alla città, la predisposizione di sistemi in-

formativi all'utenza (sia per i mezzi pubblici sia per la disponibilità di aree di sosta), la concreta valorizzazione e protezione dei percorsi pedonali e ciclistici, lo sviluppo di forme di auto-organizzazione collettiva del tipo para-transit e car-pool, sono tutte queste strategie d'azione che richiedono un impegno di nuove risorse politiche più che finanziarie.

Come dissinere la «bomba» del trasporto merci? La sola risposta è «intermodale»

MARIA ROSA VITTADINI

Il problema del trasporto delle merci costituisce oggi, insieme alla questione della mobilità urbana, una delle più gravi «emergenze» del settore dei trasporti, nel Veneto come nel resto del Paese. È emergenza per il trasporto interno, perché tutte le reti (ferrovie, strade e cabotaggio) sembrano essere in crisi. È emergenza per il trasporto internazionale, perché il rapido sviluppo del trasporto stradale sembra insopportabile ai Paesi confinanti (Svizzera ed Austria), tanto da indurli a quelle regolamentazioni restrittive all'origine delle recenti agitazioni degli autotrasportatori. Il trasporto merci, allo stato delle cose, è stato definito «una bomba», pronta ad esplodere. Sembra maturo il tempo per una profonda trasformazione.

In passato tutte le politiche (infrastrutturali, fiscali, normative) hanno perseguito un solo obiettivo: tenere basso il costo del trasporto per gli utilizzatori (in primo luogo i produttori industriali). Ne è derivata una crescita imponente della quantità di trasporto, soprattutto stradale, implicita nel modo di produrre delle imprese e anche nel modo di vivere (di abitare, di consumare) della popolazione. Ne sono derivati sprechi rilevanti: sovraccapacità di alcuni elementi del sistema dei trasporti e sottoutilizzazione di altri.

La congestione (delle città, delle reti stradali e autostradali, dei nodi del sistema) è oggi, forse per la prima volta, all'origine di costi crescenti. Far fronte alla congestione con le politiche infrastrutturali ad orientamento stradale (autostradale) del passato sembra improponibile. Mancano le risorse per farlo: non solo le risorse finanziarie, ma anche le risorse ambientali; e manca il necessario consenso delle popolazioni coinvolte nelle «disconomie» riversate all'esterno del trasporto stradale.

In questa prospettiva le elaborazioni contenute nel Piano regionale dei trasporti non sembrano sufficientemente approfondite. Le indicazioni infrastrutturali non sembrano rispondere ad alcuna strategia che non sia la conservazione delle «improponibili» tendenze del passato. C'è il rischio che intermodalità significhi soltanto nuovi sprechi, nuove occupazioni di territorio con impianti sottoutilizzati, nuova devoluzione di spesa pubblica senza effetto di razionalizzazione. Tanto più grave perché per il Veneto sono questioni cruciali: perché qui i problemi della mobilità hanno raggiunto una gravità senza precedenti, perché qui si riflettono i grandi problemi dei traffici internazionali, come dimostra la questione del Brennero.

il '92 è già prossimo

noi siamo pronti a riceverlo

I TUOI TRASPORTI AFFIDALI A:

MILANO-TRASPORTI
Tel. (02) 9820308 r.a.

PADOVA-TRASPORTI
Tel. (049) 8700811 r.a.

PADOVA-ESPRESSO
Tel. (049) 870100 r.a.

INTERVISTA AL NEELETTO CONSOLE ARMANDO PIAZZA La Compagnia portuale veneziana è un'impresa in libero mercato

Armando Piazza, neolettore console della Compagnia lavoratori portuali di Venezia, ha assunto ufficialmente il nuovo incarico. È eredità preziosa quella lasciata da Gianni Sembo, impegnato per anni in quella lenta e difficile trasformazione che oggi ha portato la Compagnia portuale veneziana ad operare con criteri imprenditoriali.

«Particolare attenzione — continua Piazza — l'attribuisco al settore della movimentazione orizzontale per la quale stiamo provvedendo all'acquisto di nuovi mezzi; abbiamo inoltre costruito una nuova società la "Veneto Servizi" tra la stessa Ca.S.A.M. e la "Rapide" (una cooperativa aderente alla Lega) con cui riproponiamo di fare, oltre alla manutenzione e riparazione dei mezzi in nostra dotazione, anche iniziative nel settore dei trasporti e delle macchine operatrici, con particolare attenzione allo sviluppo dell'intermodalità nella realtà portuale veneziana mirando ad un rapporto di collaborazione più stretto con gli interporti di prima classe di Padova e Verona.

«Ovviamente, in questo tipo di iniziative — sottolinea Piazza — non vogliamo prenderci "spazi" che sono già coperti da operatori del settore, anzi, auspichiamo la massima collaborazione in quella logica d'impresa che oggi vede la Compagnia portuale sullo stesso piano di un qualsiasi operatore-imprenditore privato.

«Particolare attenzione verrà inoltre posta al settore industriale del porto dove noi — sulla base delle nostre esperienze, flessibilità e capacità operativa a costi competitivi — ci proponiamo di operare, intendendo il porto non solo come entità prettamente commerciale ma nella sua complessità. In questo senso abbiamo siglato, proprio in questi giorni, un primo accordo con la Pagnan (importante azienda nel settore degli sfarinati) che ci vede impegnati in un rapporto diretto tra la nostra impresa. Accordo che intendiamo estendere a tutte le altre entità industriali di Portomarghera. Altro punto importante, in via di verifica, riguarda la diversificazione delle attività della Ca.S.A.M., particolarmente nel settore dei servizi alla città (trasporti, aree di stoccaggio, trasporti lagunari, ecc.). Sono questi, e grandi linee, gli impegni ed i progetti della Compagnia portuale di Venezia e della sua impresa, impegni — sottolinea Piazza — che potranno essere assolti avendo un'agibilità politico-indicale e sociale. Priorità assoluta dev'essere data al rispetto degli impegni assunti dal ministro della Marina Mercantile con le organizzazioni sindacali. In questo senso — conclude il console — dovranno essere garantiti i prepensionamenti previsti sulla base delle dotazioni organiche stabilite dal ministero. Le iniziative imprenditoriali che intendiamo assumere sono rivolte ad una garanzia di impiego costante del lavoratore essendo il lavoro portuale la parte centrale dell'occupazione dei portuali. Deve quindi esplicitarsi una politica da parte dell'ente gestore del porto di maggior acquisizione di traffici e di sviluppo della portualità veneziana. Particolare importanza — conclude Piazza — diamo agli studi del Consorzio Venezia Nuova per la determinazione dei fondali che oggi non consentono la piena operatività dello scalo.

LA COMPAGNIA PORTUALE VARA L'IMPRESA Venezia sta diventando l'«apripista» nella trasformazione della portualità

VENEZIA — Il passaggio di consegna tra il console della Compagnia lavoratori portuali di Venezia, Giannantonio Sembo, ed il neolettore, Armando Piazza, rappresenta un importante momento di crescita sinergica tra due generazioni, fra l'uomo di stiva e quello del computer. Una continuità di lavoro che approda oggi a quella Compagnia-impresa da entrambi decisamente voluta.

«È anche questa la strada che il neolettore console, Armando Piazza, ha fin qui percorso con il console Sembo; una strada irte di incognite intimamente legate alla grande riforma,

non ancora realizzata, del lavoro portuale e degli enti. A Venezia non si è perduto tempo, dopo le nuove regole dei decreti Prandini. «Obiettivi prioritari della Compagnia — dichiara Armando Piazza — sono il potenziamento della Ca.S.A.M. (Centro Servizi alle merci), una società costituita interamente dai portuali, che prevede la gestione diretta del settore macchine operatrici e di tutta la movimentazione orizzontale in tutte le banchine del porto e fuori degli scali di Marittimi di Marghera. Ma il programma è più ambi-

zioso, continua Piazza, prevedendo l'estensione nella attività al servizio della città, e inoltre la piena occupazione dei portuali attraverso uno sviluppo ed integrazione delle singole professionalità, con l'ampia immissione della telematica e della robotica e con l'entrata dei lavoratori anche nelle banche industriali. Non ultimo — conclude Piazza — l'inserimento della Compagnia, attraverso adeguati moduli societari, nel sistema del trasporto internazionale, avendo particolare attenzione all'intermodale che nel Veneto fa capo agli interporti di Padova e Verona.

Assitalia

ITALIANO ASSICURATORE UFFICIALE

...È PRESENZA NEL TERRITORIO
per essere più vicini ai cittadini, con le sue Sub-Agenzie:

AGENZIE CITTA	AGENZIE PERIFERICHE
zona Arcella 5, via Enrico Toti 604182-610100	Abano Terme 2, via G. Gozzi 8600342
zona Centro 21, c.so del Popolo 8751366-654557	Albignasego 63, via Roma 710830
zona Bassavillo 1/B, via Buzzaccarini 687811	Campomasiero 13, via B.go Padova 5780791
P.ta di Brenta 328, via S. Marco 628000	Carmignano Di Brenta 10/A, via Roma 9430133
zona Centro 19, via San Biagio 44077-44478	Casalsenigo 120, via Umberto I. 8740383
zona Chiesanuova 121, via Chiesanuova 8714800	Cittadella 1, 30, via del Cristo 5971109
zona Centro 26, piazza Mazzini 680563	Cittadella 2, 13, via dell'Officina 9401041
zona Centro 5, p.ta Conciapelle 662200-45088	Limena 5, via del Santo 767789
zona Savonarola 122, c.so Milano 8721682	Montegrotto T. 95, c.so delle Terme 793374-795867
zona Centro 4/A, via del Carmine 663609	Roncoleggia di P. San Nicolò 154, via Marconi 718095
zona Carini 215, via Vigonovese 8700410	San Martino di Lupari 84/C, via Serato 5951984
zona Centro 2/A, via degli Scrovegni 8750985	
zona S. Carlo 2, via C. Aita 614212	

... È LINEA PERSONA
la più completa gamma di servizi assicurativi su misura per la tutela del benessere e di coloro che lo producono.

... È MONETA FORTE, VALORE ATTIVO, SALUTE PRIMA E INFORTUNI.
Dal più grande Gruppo Assicurativo pubblico italiano.

Agenzia Generale
P.zza Insurrezione 2 - PADOVA - Tel. 049/662.100