

Il tormentone dei trasporti

EDOARDO SALZANO *

L'assetto del sistema dei trasporti italiano è il regno del paradosso. Abbiamo poco spazio, abbiamo un territorio ricco di qualità naturali e storiche, abbiamo risorse limitate: lo Stato ha poteri (diretti o indiretti) su tutte le aziende che hanno a che fare con i trasporti.

Ebbene, il nostro sistema è basato sulla prevalenza dei modi di trasporto più spreconi in termini di spazio, più devastatori del territorio, più costosi in termini di energia, d'investimenti e di spese di gestione. Le aziende del trasporto si fanno concorrenza

l'una con l'altra. E l'utente è costretto a pagare per tutti.

Tra i mille paradossi del sistema italiano dei trasporti, il più significativo riguarda il destino delle città. La città è nata come il luogo degli incontri e degli scambi, dei rapporti tra persone e gruppi e interessi diversi.

La sua funzione storica, la sua ragione, la sua stessa ricchezza stanno proprio in questa sua natura di «condensatore di flussi». E i luoghi fisici più significativi, quelli che hanno conferito carattere e forma alla città e quasi l'hanno generata, sono stati ap-

punto quelli specificamente dedicati all'incontro: l'agorà, il foro, la piazza.

Ebbene, non c'è chi non veda come è proprio il modo in cui nell'ultimo mezzo secolo è stata soddisfatta l'esigenza della mobilità una delle cause principali dell'attuale condizione critica urbana nei centri maggiori e nelle aree metropolitane, e del destino che minaccia il futuro prossimo di tutte le città italiane.

Muoversi, spostarsi, è diventato un tormento, un'angosciosa perdita di tempo, un'assurda dissipazione di risorse pubbliche e private, un'ingiustificato spreco di quella risorsa sempre più scarsa che

è l'energia, e un pesantissimo contributo alla degradazione degli stessi più significativi spazi urbani.

E la città, smarendo poco a poco il collegamento con la propria storia e la propria ragione d'essere, sta di conseguenza degenerando nel luogo delle segregazioni, della difficoltà di comunicazione, dell'isolamento.

Il primo ordine di ragioni che hanno concorso a determinare questo risultato è indubbiamente costituito dalla politica dei trasporti. Tutto è stato subordinato alla motorizzazione individuale, cioè al modo che occupa più spazio, in movimento e da fermo, che

inquinava di più, che è più caro. È il trasporto collettivo, l'unico idoneo a risolvere il problema della mobilità dove questa assume carattere di massa, è stato sacrificato e ridotto a cenerentola del sistema dei trasporti: in termini di investimenti, di gestione, di ricerca.

Ma c'è un altro ordine di problemi, che troppo spesso viene trascurato. La città è un sistema, a sua volta parte di quel più vasto sistema che è il territorio. E un sistema non si governa un pezzo alla volta, senza una visione e una strategia d'insieme.

Ecco, allora, come uscire dall'attuale crisi della mobilità. Occorre praticare una politica unitaria del territorio, che abbia la pianificazione territoriale ed urbanistica come il suo riferimento generale. In questo quadro è necessario determinare (in tutte le aree urbane dove si presentano fenomeni o minacce di congestione) una drastica inversio-

ne del modo in cui oggi si soddisfa l'esigenza della mobilità, assumendo come obiettivo quello di offrire all'utente un sistema di trasporto il meno dispendioso, il più efficiente, il meno inquinante.

Ciò significa, nel concreto, formare reti integrate del trasporto collettivo, realizzare parcheggi scambiatori in corrispondenza ai punti nodali del trasporto collettivo, pedonalizzare i centri storici per restituire loro la qualità perduta, prevedere ampie zone pedonali nei quartieri nuovi e di ristrutturazione, utilizzare tutte quelle misure tecnologiche e organizzative che consentono non solo di realizzare una netta prevalenza del trasporto collettivo su quello individuale, ma di rendere quest'ultimo più efficiente e, soprattutto, più aderente alle esigenze degli utenti.

* Presidente dell'Istituto nazionale di urbanistica

L'ESEMPIO FRIULI-VENEZIA GIULIA

In tutta la regione le città soffrono i mali di un traffico veicolare non regolamentato. Sale l'inquinamento. Caos nei parcheggi



L'ingorgo (qui a Trieste in corso Italia) è ormai una costante quotidiana

Trieste: speculazione edilizia con maschera asburgica

In circolazione più di una vettura ogni due abitanti. Scelte fatte nelle segreterie dei partiti con il risultato di una città senza un piano regolatore generale decente e priva dei piani per il traffico, l'edilizia economica e popolare, le zone di tutela ambientale e quelle industriali. Le critiche e le proposte comuniste per la localizzazione dei parcheggi sono state eluse, deludendo così le attese della città.

GIORGIO DE ROSA *

TRIESTE - La formazione del programma urbano del parcheggio poteva essere per Trieste un momento importante: di analisi della situazione urbanistica, di riflessione e quindi di scelte consapevoli e valide.

Non è andata così. Tempo ce n'era, perché l'inclusione di Trieste nel numero delle «grandi città» era nota da molti mesi. Le prime indicazioni comunali - sulle quali vi era stato il consenso del gruppo comunista - erano infatti passate nel mese di aprile dell'anno scorso. Ma, dopo quella determinazione, su tutta la vicenda cadeva il silenzio: alla Fiat veniva affidato di soppiatto l'incarico di progettare il piano, escludendo così di fatto gli uffici comunali da questa fase tanto delicata quanto determi-

nante - mentre con percorsi coperti si avviava la vera trattativa, con imprese costruttrici ed operatori interessati, per la spartizione delle scelte. Sullo sfondo restava la città con i suoi problemi: priva di un piano regolatore generale decente (quello attuale, risalente al 1969, oggi significa ben poco, mentre le correzioni introdotte dieci anni più tardi con una variante generale per le aree da destinare a servizi ed attrezzature, sono in buona parte cadute per lo scadere dei termini di cinque anni di efficacia dei vincoli), senza un piano particolareggiato per la parte storica (quello in vigore ha compiuto dieci anni il 6 febbraio, perdendo buona parte della sua validità), senza il piano urbano per il traffico, senza aree per l'edilizia

economica e popolare, per le zone di tutela ambientale, per le aree industriali.

A raccontarlo, fuori Trieste, queste cose, non si è creduti: vengono infatti rispolverate e opposte, asserite serietà asburgiche, mentre la realtà urbanistica della città è quella di una riserva di caccia per la speculazione edilizia. Si comprende così quale valore poteva avere discutere e approvare un serio programma per i parcheggi, attento a rispondere alle esigenze di un capoluogo di regione, in buone condizioni economiche, con oltre 230 mila abitanti, 110 mila abitazioni e circa 129.000 autovetture circolanti, con in più la benzina a prezzo stracciato (un contingente agevolato ed oltreoceanico che costa la metà).

Del piano della giunta il gruppo consigliere comunista ha criticato soprattutto l'impostazione fondamentale, quella di collocare sull'asse centrale buona parte dei previsti nuovi parcheggi, trascurando le zone periferiche, dove l'indivisione dei posti di parcheggio avrebbe consentito di fermare il traffico in entrata al quale non si può più permettere l'accesso al centro. Ed

ancora, il piano ignora le finalità, previste dalla legge 122, di favorire la fluidità del trasporto pubblico e l'uso di zone dove il traffico deve essere limitato. Infine, nessuna attenzione è dedicata al problema del parcheggio collegato con la residenza: da anni si è costituito o ristrutturato senza prevedere adeguati spazi di sosta, giungendo a trasformare in una contribuzione finanziaria il valore degli spazi che negli interventi si sarebbero dovuti appunto destinare agli autoveicoli. È clamorosa in proposito la situazione nelle affollate frazioni del Carso.

Queste critiche si sono tradotte in proposte di correzioni al programma: sulle localizzazioni, sulle priorità, sulla valutazione dell'impatto ambientale. Si è proposto in particolare lo stralcio delle localizzazioni poco corrette di piazza Foraggi (indicando al suo posto piazzale De-Gasperis) e di largo Barriera (per sostituirlo con la zona di via della Pietà, adiacente l'Ospedale); si è chiesto di valutare preliminarmente l'impatto sull'ambiente delle localizzazioni di via Salmè e della Giannina, di ridurre le previsioni di piazza Oberdan e di inserire le aree

di viale Miramare (di proprietà regionale) e di via Rossetti alla. Questi emendamenti hanno messo in difficoltà la maggioranza, che mentre in privato ne ammetteva la ragionevolezza, in pubblico doveva sostenere le scelte spartitorie compiute altrove, nelle segreterie dei partiti di governo, strettamente collegate con le imprese e gli operatori interessati alle diverse ipotesi, perché ogni parcheggio programmato risponde ad una scelta che appare più speculativa che tecnica.

Si è giunti così al voto. I consiglieri della maggioranza, non molto convinti, hanno fatto proprie le scelte decise altrove e la fuga della «lista per Trieste» incerta tra il dichiarare apertamente il suo dissenso e l'accettare in nome di una prossima entrata in giunta, ha scelto di non partecipare al voto. Convinto invece il no del gruppo comunista. Forse non è finita, perché non è da escludere una attenta revisione delle scelte comunali da parte della Regione. Certo è che le forze di maggioranza non hanno saputo proporre scelte di qualità tecnica e culturale all'altezza delle aspettative della città.

* Consigliere comunale Pci



La parziale chiusura alle auto del tratto tra corso Garibaldi (nella foto) e corso Vittorio Emanuele non modifica i problemi del traffico urbano

Insufficienti la mini isola pedonale e i primi provvedimenti sulle aree di sosta. Per Pordenone scelte a metà. A circolare è solo il caos

PORDENONE - Se la situazione del traffico nella nostra città è oggi caotica, non è solo a causa dell'incremento, notevolissimo, del transito degli autoveicoli e dell'appropriazione da parte di questi di luoghi progettati a misura d'uomo e non di macchina, ma anche dalla scarsa lungimiranza di quanti hanno gestito l'espansione urbana degli anni 60.

Solo recentemente qualche provvedimento serio si sta assumendo, quale l'estensione della area a traffico limitato da corso Vittorio Emanuele a corso Garibaldi, sebbene solo per il pomeriggio. Ma, complessivamente, i provvedimenti sono insufficienti ed in questo momento la situazione è resa ancora maggiormente drammatica dai lavori in corso relativi al proseguimento dell'autostrada verso Sacile e Conegliano, e diverrà insostenibile quando, finalmente, dopo anni dall'appalto, partiranno anche quelli per la grande viabilità cittadina, consistenti nella realizzazione di due sottopassi e nell'allargamento di alcune importanti arterie urbane.

Il sistema viario cittadino si struttura, a partire dagli assi storici, in un anello esterno che racchiude, in sé, il centro città. Dall'anello si dipanano radialmente delle strade ad elevata percorrenza, che con-

ducono a quella che di fatto è, impropriamente, la circoscrizione urbana (SS 13) a nord, e verso l'autostrada a sud. Se per quanto riguarda la viabilità di connessione territoriale le previsioni rendono ottimismi sul futuro livello di servizio (a tale proposito esiste il disegno del Piano Regionale della Viabilità) a livello urbano nulla si è riusciti a costruire, neanche a livello propositivo. Il Piano della circolazione, infatti, che è stato in passato redatto, non è stato attuato se non parzialmente e quello recentemente predisposto è immeritevole di considerazione.

La chiusura al traffico dell'antico corso Garibaldi, motivata dal rilevamento del tasso di inquinamento atmosferico pericolosamente alto e dalle continue sollecitazioni del Gruppo comunista in Consiglio comunale, ha consentito di iniziare, se non altro, un ra-

gionamento a più ampio respiro, che punti alla regolamentazione dei sensi di marcia delle altre aree a traffico limitato ed alla localizzazione di parcheggi di supporto all'area centrale. In questa direzione, già da tempo, si era mosso il Comitato cittadino del Pci proponendo un proprio progetto per la viabilità. Tale proposta si basava, sostanzialmente, sull'istituzione di un senso unico di marcia lungo l'anello interno cittadino, oltre che sulla pedonalizzazione degli antichi assi storici. Un tale sistema si reggeva necessariamente sull'individuazione di una serie di parcheggi lungo l'anello.

Oggi, più che mai, sembra necessario, in vista dell'inizio dei lavori per le grandi opere di viabilità cittadina, giungere all'attuazione di un piano che si basi su una teoria del genere, che non risulterebbe, peraltro, incompatibile con alcune scelte già operate dall'Amministrazione comunale. Il parcheggio interrato realizzato lungo via Rivierasca è localizzato proprio lungo l'anello di cui si è parlato e lo stesso Piano dei Parcheggi (redatto a cura dell'Amministrazione a seguito della legge Tognoli) va nella stessa direzione.

Un'iniziativa privata è anche scaturita a seguito della legge Tognoli: la Pordenone Parcheggi, società costituita da quattro operatori locali del settore, la quale intende infatti affrontare il problema della sosta nella nostra città attraverso la realizzazione di alcune autorimesse interrate localizzate in piazza XX Settembre, piazza del Popolo e piazza Costantini. La realizzazione delle autorimesse interrate, consentirebbe non di aumentare il numero di stalli nell'area centrale, ma di sostituire quelli posti in superficie, al fine di rendere, finalmente, scorrevole il traffico. E però doveroso ricordare che una serie di problemi riferiti alla mobilità di auto, pedoni e biciclette esiste anche nelle aree residenziali periferiche che, troppo spesso, sono dimenticate. Dalla realizzazione di marciapiedi, regolamentazione di sensi di marcia, costruzione di piste ciclabili, purtroppo siamo ancora lontani, anni luce.

* Consigliere comunale Pci

Degrado urbano e inquinamento, le note salienti. Mesto amarcord di una città giardino

ROBERTO BUSOLINI *

GORIZIA - Come è stata cancellata la fama di Gorizia «città giardino» dall'immagine con cui la città si mostra agli occhi del visitatore? Capoluogo di provincia, con circa 40 mila abitanti, in lento ma continuo calo demografico, registra un vertiginoso incremento del numero di automobili immatricolate (22 mila) che hanno fatto esplodere da alcuni anni i problemi del traffico. Tuttora irrisolti e sommati all'abbandono in cui vivono parti esterne della città e al degrado dell'arredo urbano (pavimentazioni stradali, marciapiedi, linee elettriche volanti ecc.) solo in parte corretto nei luoghi di rappresentanza, rendono immediatamente percepibili i segni dell'attuale scadimento urbano. Ma pare che sindaco (Dc) e Giunta (Dc-Psi-Pri-Unione Slovena) non se ne accorgano. Le richieste di progetto generale dell'arredo urbano, di progetti per le frazioni e per la «periferia» restano inascoltate dal quadripartito. Sono state fatte proposte anche per il traffico peraltro già affrontato da molte amministrazioni comunali per rendere vivibili i centri cittadini. Per esempio: la chiusura progressiva al traffico urbano di parte del centro città, anche dopo aver sperimentato forme e modi di attuazione diversificati nell'estensione e nella durata: la realizzazione di una rete di percorsi pedonali nuovi e di piste ciclabili sicure; un programma urbano dei parcheggi: il tutto però facente fermo sulla base di un Piano generale delle circolazioni (di tutte le «circolazioni») con indagini attendibili e con connessioni,

finora inesistenti, con i piani di attuazione del Prg in attuazione o in via di attuazione (Variante generale dei servizi, piani particolareggiati), programmi di riqualificazione urbana attraverso Piani di recupero, Piani di insediamenti produttivi, ecc.). La Giunta, invece, ha finora agito con improvvisati rimedi tampone, peggiori degli stessi mali, dove funzioni urbane, parti di città, nuovi insediamenti, non si incontrano mai, neanche per sbaglio.

E cosa dire dell'inesistenza di una politica per l'ambiente? Gli inquinamenti dell'Isoneo e del torrente Como assieme all'inceneritore di rifiuti urbani di S. Andrea, «accusato» di produrre diossine a seguito di prelievi di terreno effettuati dal Centro di ricerche di Ispra, ne sono evidenti dimostrazioni. Ma se le cose di cui s'è detto si riferiscono all'inesistente, nel novero delle previsioni immediate della giunta - Dc e Psi in testa - c'è la realizzazione di una «scandalosa» strada di circoscrizione lungo l'Isoneo che collega il ponte d'accesso alla città alla zona industriale di S. Andrea. Netta è la contrarietà del Pci alla sua costruzione. È infatti un'opera che non serve a niente in quanto doppiava della funzione viaria dello «stradone» della Mainizza ed è l'ultimo tratto superfluo, e quindi inscrivibile, dell'intera tangenziale ovest, eliminata ormai da ogni possibile ipotesi di fattibilità futura. Un'opera che provoca un danno ambientale enorme con lo snodarsi, in forma di viadotto con pilastri alti molti metri, lungo la riva

sinistra dell'Isoneo. È un'opera antieconomica, non solo per il costo elevato di decine di miliardi, ma perché espropria lotti preziosi della zona industriale. Inoltre è molto dubbia la sua legittimità. Merano insegna: è forse stata bloccata la superstrada Bolzano-Merano proprio perché corre lungo il fiume? Ma l'Isoneo-Soca che è? In definitiva anche a Gorizia le grandi priorità vanno individuate nella direzione di uno sviluppo in cui qualità e salvaguardia dell'ambiente sono ineliminabili. Non la pensano allo stesso modo, evidentemente, i partiti del governo cittadino.

* Capogruppo Pci al Consiglio comunale



La tranquilla Gorizia ha ormai perso la propria fama

A Udine il Treno Verde scopre gli altarini

GIULIO COLOMBA *

UDINE. In principio si mosse l'Usl udinese, che prelevò diligentemente alcuni campioni di aria in diverse parti della città capoluogo dei Friuli e, a sorpresa, vi trovò parametri indicatori di inquinamento di gran lunga eccedenti rispetto ai limiti di legge. Tale fu lo sconcerto che, in attesa di trovare una giustificazione accettabile, la Usl e la Giunta municipale decisero di prendere tempo prima di darne pubblico conto. Ad un certo punto, però, qualche fuga di notizie costrinse i responsabili della situazione udinese a comunicare ufficialmente i

dati della prima «campagna» di prelievi e di rilievi effettuati. Naturalmente, bando ad ogni allarmismo: i prelievi erano stati effettuati nelle ore di maggiore traffico e pertanto indicavano solo una condizione limite. Inoltre, la pedonalizzazione del centro storico, che la Giunta aveva in animo di attuare, avrebbe senza alcun dubbio eliminato gran parte dell'inquinamento acustico e chimico. Non dovevano dunque temere gli abitanti o i lavoratori del centro cittadino, perché nel giro di poche settimane quelle aree avrebbero riacquisito la loro pro-

verbale salubrità. Per le zone più periferiche... beh, si poteva auspicare un miglioramento delle condizioni meteorologiche, sperare nel buon senso degli automobilisti, e via di questo tono.

A fine estate la Giunta pentapartita si partì in preannunziati provvedimenti di pedonalizzazione e quasi contemporaneamente la Usl iniziò la seconda campagna di rilevamenti. Il «no» comunista alla istituzione di un'area a traffico limitato ed un'altra a parcheggio a pagamento viene fatto passare da qualcuno come un'opposizione alla pedonalizzazione. Il nostro giudizio negativo discendeva invece

dalla tardività e dalla insufficienza del provvedimento. E la sua insufficienza, almeno dal punto di vista dell'eliminazione dei fattori di inquinamento, veniva puntualmente confermata dalla seconda e anche dalla successiva campagna di prelievi. Anzi, numerosi parametri, dalla rumorosità agli ossidi di carbonio e di azoto, agli idrocarburi incombusti risultavano ancor più fuorilegge. Si dimostrava così un'altra verità: l'aria non conosce né sbarramenti fissi né mobili sorvegliati dai vigili urbani e porta i gas di cui è composta a diffondersi nell'intera città. Cosa stesse accadendo nel frattempo nella pe-

nieria cittadina, non era dato sapere in quanto le centraline di prelievo automatico erano sempre nei programmi di acquisto, ma non si acquistavano mai (ancora oggi è così).

Il 9 febbraio scorso arriva ad Udine il Treno Verde, preleva campioni qua e là, registra i rumori ed alla fine, in una conferenza stampa vengono illustrati i risultati, che pongono Udine a livelli molto gravi di inquinamento. Un responsabile dell'Usl conferma la sostanziale coincidenza dei dati forniti dalla Lega per l'Ambiente con i propri. Il Comune sceglie ancora una volta una posizione minimizzante, trincerandosi dietro la non

continuità dei prelievi e non assumendo alcun impegno, né per l'immediato né per un futuro prossimo.

La mozione presentata dal Pci in Consiglio comunale, ancora nel marzo dell'anno scorso, non viene discussa e le risposte all'ultima interpellanza eludono le questioni sollevate, che andavano dalla richiesta di dati rassicuranti riferiti alla circoscrizione cittadina a quella di istituire immediatamente un'ampia isola pedonale nel centro cittadino, dal potenziamento del trasporto pubblico da effettuarsi tramite l'acquisto di mezzi poco ingombranti, silenziosi ed una razionalizzazione dei per-

corsi, compresa l'istituzione di navette per raggiungere i parcheggi scambiatori esistenti o da potersi fare subito fino al centro, alla definizione di una tangenziale est che evitasse, l'attraversamento della città per chi non ne abbia la necessità.

Qualcosa si muove, però: si sta formando una coscienza, degli udinesi sempre più attenti alle questioni ambientali. Vogliamo sperare che questo si possa tradurre anche in una condanna popolare dei responsabili del degrado atmosferico della capitale del Friuli.

* Capogruppo Pci al Consiglio comunale