

# Maledetto ingorgo / 1

Ormai sono più di 30 milioni i veicoli circolanti in Italia  
La media è di circa 400 automobili per chilometro quadrato

## Un'inchiesta dell'Unità sul traffico nei grandi centri

# Le città sotto assedio

ROMA. Italia, 1951: circolano 425.283 autoveicoli. Italia, 1987: ne circolano 24 milioni e 320.167. Sommando alle auto private il resto del circolante (bus, autocarri, mezzi speciali, motocicli, rimorchi, motocicli e motocam), i veicoli su gomma sono ormai più di trenta milioni. Se si considera che la metà degli italiani vive nel 10% del territorio nazionale, la media ci parla di 400 automobili per chilometro quadrato.

Dall'altra parte, c'è l'analisi del trasporto pubblico locale che il ministero ha pubblicato di recente, e che riguarda anch'essa il 1987. La relazione è allarmata, e invoca come un disco incantato l'improcrastinabilità di avviare un processo complessivo di risanamento volto alla realizzazione di servizi integrati efficienti, efficaci per la collettività ed a costi di

esercizio compatibili con la linea di politica economica varata dal governo. Un solo dato: i viaggiatori trasportati dalle linee di bus di interesse regionale sono diminuiti, fra il 1981 e il 1987, di quasi il dieci per cento. Se non bastasse, un documento preparatorio della Conferenza nazionale, svoltasi poche settimane fa a Roma, descrive il mondo dei trasporti italiani come «un insieme sconnesso e non funzionale di vettori, di logiche gestionali e di infrastrutture».

La guerra contro la motorizzazione forzata è stata persa da tempo. E nel frattempo l'automobile, affermatasi — e ancora venduta — nel nome della libertà, della potenza e della velocità, rivela sempre più la sua natura difensiva: lo spazio, rispetto al mezzo milione di vetture di quarant'anni fa, non

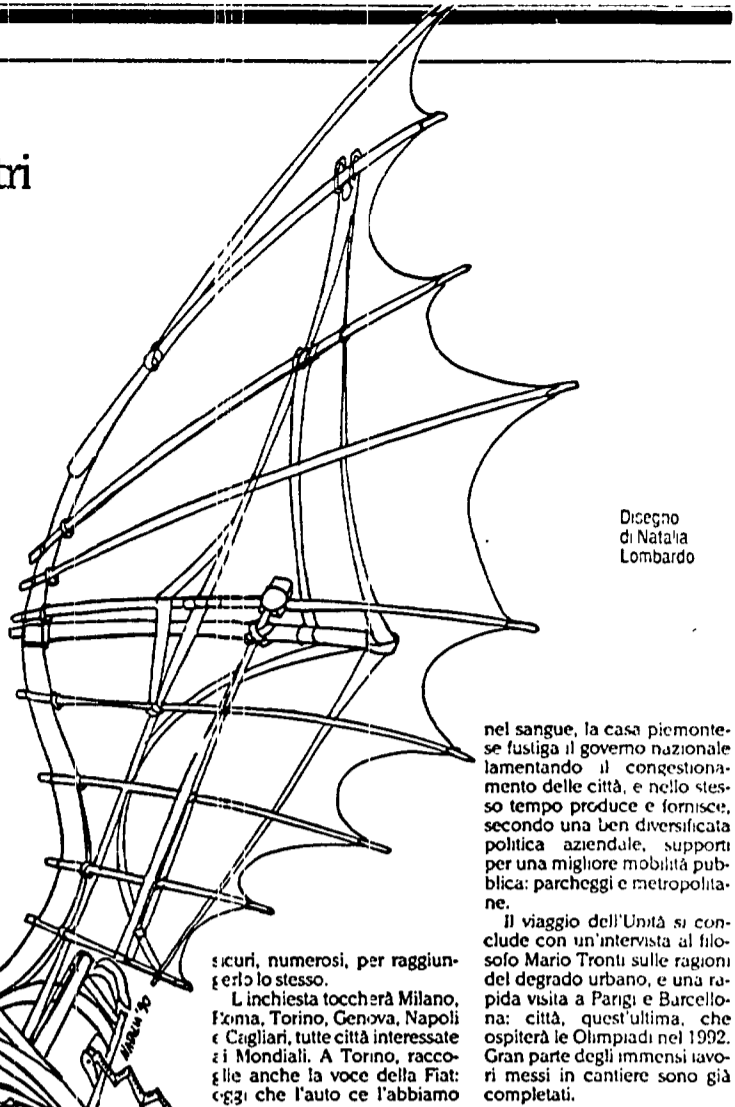
è molto di più. Il veicolo che doveva far guadagnare tempo, lo ruba. Doveva restringere le distanze, oggi le rende invalicabili. E nutre l'inquinamento atmosferico e acustico, lo stress da traffico, provoca ingenti costi materiali e sociali.

Poche città italiane sono riuscite ad elaborare una politica autonoma di piano sul territorio, tentando il riequilibrio progressivo fra la mobilità pubblica e quella privata. Poche hanno messo mano con convinzione a quegli elementi urbanistici (viabilità, parcheggi di sosta e di scambio, corsie preferenziali, zone blu) che insieme alla riqualificazione del trasporto pubblico possano arginare la «mobilità in proprio». In compenso, sono state tentate soluzioni stravaganti, e di efficacia discutibile, dalle targhe alle guerre a colpi di multa, le quali, se non accom-

pagnate da un'azione complessiva, durano e risolvono poco.

Da questo numero l'Unità attraversa otto grandi città italiane, per capire quale sia la portata del problema, e come le amministrazioni, caso per caso, l'abbiano saputo affrontare. Si comincia con Bologna

e Firenze, due comuni che hanno messo mano a una razionalizzazione del traffico con un piano organico di interventi. In un'intervista il professor Bernhard Winkler, l'urbanista tedesco che ha da consultato ai due capoluoghi, si dice convinto che c'è un solo modo per fronteggiare i Moloch automobilistici che serpeggiano negli spazi urbani: non lasciare a chi si ostina a spostarsi in automobile verso il centro. Naturalmente, dopo avergli fornito i mezzi, rapidi,



Disegno di Natalia Lombardo

nel sangue, la casa piemontese fustiga il governo nazionale lamentando il congestionamento delle città, e nello stesso tempo produce e fornisce, secondo una ben diversificata politica aziendale, supporti per una migliore mobilità pubblica: parcheggi e metropolitana.

Il viaggio dell'Unità si conclude con un'intervista al filosofo Mario Tronti sulle ragioni del degrado urbano, e una rapida visita a Parigi e Barcellona: città, quest'ultima, che ospiterà le Olimpiadi nel 1992. Gran parte degli immensi lavori messi in cantiere sono già completati.

ROMA. Il professor Bernhard Winkler allontana da sé il titolo magniloquente di «mago del traffico»: «Evoca aspettative medioevali — sorride —, meglio evitare. Ogni città è diversa dall'altra, e in questo campo non esistono miracoli e modelli». Ma un soprannome lo accetta, con una punta di bonomia: «Se proprio non se ne può fare a meno, preferisco quello che mi hanno dato a Firenze. Mi chiamano "la musa dell'assessore al traffico"».

È preside e docente alla facoltà di Architettura dell'Università tecnica di Monaco di Baviera, da vent'anni studia strategie di governo della mobilità urbana. Passa mesi e mesi nelle città, le gira da cima a fondo, a piedi, in bici, in auto, in tram. Assorbe storia, assetto urbanistico, costumi e abitudini. Non accetta incarichi, non si azzarda a pianificare alcunché senza questa lunga gestazione.

Macinando chilometri, il professor Winkler ha organizzato le zone pedonali di Monaco di Baviera, al tempo delle Olimpiadi, e il centro storico di Norimberga. Fa da consulente per le amministrazioni di Francoforte e Wiesbaden. Conosce a fondo le capitali del Nord Europa. Analizza i problemi della conurbazione di Atene, e le soluzioni avveniristiche delle metropoli giap-

## Intervista al professor Bernhard Winkler «Auto salotto nell'inferno urbano»

VITTORIO RAGONE

di più fondi, ma le città italiane, fortunatamente, non erano rase al suolo. I centri storici erano ben conservati, e perciò realizzare infrastrutture pubbliche era più difficile.

È proponibile un confronto, in termini di mobilità, fra le città italiane e quelle degli Stati che conosce meglio?

Ci sono casi peggiori dell'Italia. L'Italia è a un punto intermedio, per così dire. Anche perché negli ultimi anni è cresciuta moltissimo la coscienza del problema. Dieci anni fa non si parlava di inquinamento e congestione, ora se ne discute moltissimo. In Italia si comincia ad affrontare come questioni di sopravvivenza, s'è sviluppata una dinamica improvvisa, generale, che costringe la politica, gli urbanisti, i comuni, a reagire. Questa reazione nei paesi del Nord è

avvenuta prima, per tempo. Comunque, come dicevo, ci sono casi peggiori dell'Italia. Sono stato ad Atene poche settimane fa. È una città al punto zero, ridotta alla paralisi perché manca tutto. Il trasporto pubblico che esiste è lentissimo, le strade sono intasate, la metropolitana non funziona più, cade a pezzi. In Italia il quadro è molto diversificato. A Roma le infrastrutture mancano quasi del tutto, la metropolitana che c'è è quasi nulla, per tre milioni di abitanti. A Milano si è a buon punto. Così a Bologna e a Firenze, anche se nelle città medie i problemi non mancano di certo.

Lei dice: non esistono ricette generali per il governo della mobilità urbana. Ma

quali linee di tendenza si scende di suggerire?

Il primo dovere è intervenire subito, con quello che c'è. Così a Bologna si è riorganizzato il trasporto pubblico degli autobus, e lo si sta migliorando con bus più moderni, con i filobus, con strade e quasi completamente riservate ai mezzi pubblici, col centro storico chiuso. La situazione è migliorata, e Bologna ha progettato una metropolitana leggera, perché la città libera dal traffico nel centro storico comincia a vivere in un altro modo, ha una richiesta di mobilità più alta, e a questa domanda bisogna rispondere. A lungo termine, gli autobus non bastano più. C'è poi una seconda linea-guida: il metodo di trasporto pubblico dipende in

maniera assoluta dalla dimensione della città. Quando una città ha più di uno, due milioni di abitanti, non può vivere senza una metropolitana efficiente. Una città di 500.000 abitanti, naturalmente, cercherà di risolvere il problema con costi minori, e perciò la metropolitana leggera. Soluzioni che non può chiedere invece una città di centomila abitanti, perché la spesa è troppo alta rispetto all'uso po-

vero che si farebbe del mezzo. Così, per ogni città bisogna pensare a un complesso di metodi diversi, e la soluzione dipende dalla dimensione, dal carattere, nel senso anche topologico, geografico, della città.

Ma basta accrescere le potenzialità del trasporto pubblico per liberare le città?

No. Prendiamo l'esempio del Giappone. Tokio, Osaka, Kyoto non sono più città ma grandi urbanizzazioni. E i giapponesi hanno affrontato il problema con una radicalità sconosciuta in Europa. Il treno rapidissimo che viaggia a 240 km orari funziona ormai da anni: il risultato equivale a collegare l'Italia del Sud a quella del Nord in tre-quattro ore. In Giappone hanno fatto tutto quello che si può fare, con lo spazio ristretto che c'è: hanno proibito il parcheggio delle automobili sul suolo pubblico, sulle strade, dal momento all'altro; le auto fanno uso intenso di benzina senza piombo; la segnaletica è per-

feita... eppure, anche loro hanno il problema della congestione urbana, perché la domanda di movimento cresce con i mezzi, le possibilità, la qualità della città. Così in Germania, in Italia, così ad Atene. La differenza è che ad Atene la mobilità è poverissima, in Germania è molto migliore, l'Italia ha ancora belle possibilità. Con la migliore offerta di trasporto pubblico, quando le strade si vuotano, arriva subito altro traffico. La scelta tra pubblico e privato va sempre a favore del trasporto privato, quando c'è alternativa.

Lei vuol dire che la corsa all'uso dell'automobile non è arginabile?

Non esattamente. Non è arginabile finché c'è possibilità di scegliere. Le auto sono talmente belle, comode, private e individuali che quando si può le si usa. Con una buona automobile, lei oggi ad un incrocio non si accorge più di quel che succede. Si trova bene, col telefono, la radio, può persino lavorare in automobile con l'aria condizionata. Si sta come in una capinola. Invece fuori, sull'incrocio, quelli che vivono nelle case sull'incrocio, hanno inteso un mondo temibile. Dall'interno dell'auto non si vede il problema. È duro da capire, ma l'uo-

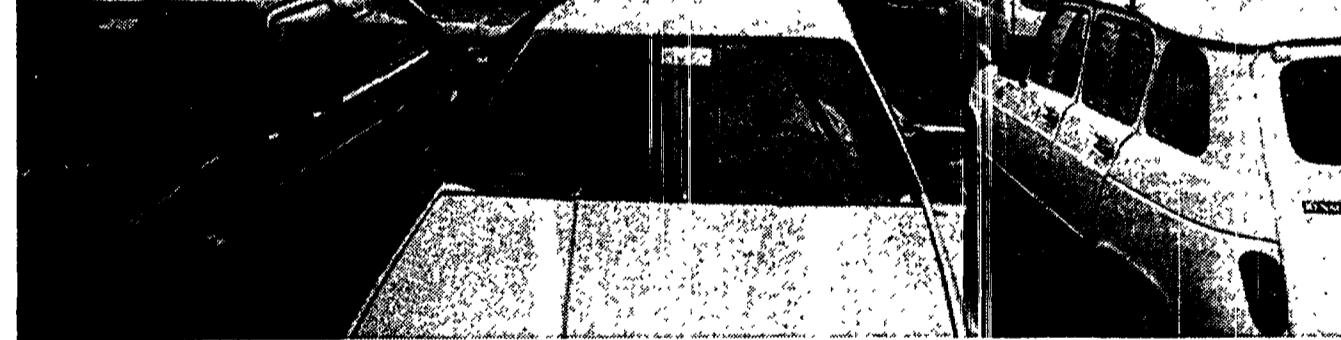
mo è così. Per contrastare questa tendenza, una delle possibili soluzioni è limitare le scelte per chi arriva in città. Consentire l'uso dell'automobile solo fino a un certo punto, così ci si penserà due volte, prima di prenderla. Bisogna mettere la gente nelle condizioni di dover preferire l'intercambio: in auto fino alla periferia, al parcheggio di scambio, poi la metropolitana, e in centro il mezzo pubblico. Ma per fare questo, deve sparire ogni speranza di poter circolare in centro, o parcheggiare. Finché ci sarà la minima speranza, l'automobilista ci andrà, farà quei 5 o 6 chilometri, girerà mezzo ora cercando un posto dove fermarsi. Naturalmente, le costruzioni presuppongono metodi razionali e complessi. Non si proibisce l'accesso al centro se contemporaneamente non esistono i parcheggi di scambio e i mezzi pubblici. Altri metodi, pure sperimentati in Italia o altrove, sono solo frutto della disperazione: le targhe alterne, per esempio. O, peggio ancora, il pagamento per entrare in città. L'hanno provato anche ad Oslo: l'amministrazione comunale ci guadagna, ma nel giro di un mese è tornato tutto come prima. Perché pur di muoversi in automobile la gente è disposta a qualsiasi sacrificio: anche pagare un'altra tassa.

## FIRENZE Quei tapis roulant da S. Maria Novella a piazza Duomo

DALLA NOSTRA REDAZIONE  
SUSANNA CRESSATI

FIRENZE. S. Maria Novella è il principale punto di approdo ferroviario di Firenze. Firmata Michelucci, è una stazione accogliente, che si salva dallo squallore diffuso degli impianti ferroviari italiani. Subito fuori si spalana il «grand canyon» dello scavo per il nuovo parcheggio sotterraneo. All'ombra dell'abside della basilica domenicana le ruspe ci danno dentro, come se Firenze fosse Parigi al tempo della straordinaria e cinematografica buca di Les Halles. Dai limiti del cantiere di S. Maria Novella fino a piazza Duomo non sono necessari 762 passi e 11 minuti; fino a piazza Michelangelo, il punto panoramico per eccellenza, 3.468 passi, percorribili in circa 37 minuti a normale andatura. L'utopia del percorso «pedometrico» fiorentino può far capire quanto di assurdo, in fondo, ci sia nella pretesa di usare, sempre e comunque, l'auto in città.

Ma parliamo di utopia, appunto. La «piccola» Firenze non vanta solo record turistici, artistici e culturali. Ogni giorno, nelle sue strade, in quelle strette del centro storico, in quelle più larghe ma ormai assistite della fascia ottocentesca, nelle bolge di scorrimento della periferia, si rovesciano oltre 270 mila macchine. Le immatricolazioni battono un ritmo di 80 veicoli al giorno. Il tasso di motorizzazione è



## BOLOGNA Ritorno al futuro, riecco i filobus a sfiorare i portici

DALLA NOSTRA REDAZIONE  
ALESSANDRO ALVISI

Il più alto d'Italia, 1,8 macchine per abitante.

Per cercare di arginare gli effetti devastanti di questa situazione, due anni fa l'amministrazione comunale ha varato la zona blu. Il 20 febbraio 1988 i vigili urbani hanno fermato ai confini del centro storico la quotidiana orda di motori in arrivo, devianandoli e incanalandoli per itinerari alternativi, cercando di attenuare la morsa dell'inquinamento da piombo, ossido di carbonio, idrocarburi. Polemiche, scontri politici, guerre di piazza si sono prolungati per mesi. Ci sono state proteste e controprestazioni, serrate dei commercianti del triangolo d'oro, manifestazioni d'appoggio, infine un referendum che ha detto plebiscitariamente sì alla limitazione del traffico privato. Oggi di quella esperienza si parla con maggiore pacatezza: «Non potevamo fare altrimenti» — dice l'assessore al traffico Graziano Cioni — e ancora non basta. La zona blu è una classica «incompiuta»: un provvedimento necessario, limitato nell'estensione e nell'efficacia e assurdo oggi a simbolo di una battaglia che deve continuare. «È un esempio della democrazia ecologica» — dice il professor Piero Dolara, docente di farmacologia e tossicologia all'Università di Firenze —. L'inquinamento da traffico, quello che più di ogni altro traf-

ficante è bene che anche l'esistente si dia una mossa. Il sogno di trasformare, ad esempio, piazza Duomo in una grande isola pedonale può essere realizzato con una idea: le strade che conducono da piazza Stazione al cuore della città possono diventare una sorta di «fiume pedonale», dotato di grandi marciapiedi ma anche di un servizio di trasporto meccanico, un tapis roulant, facilmente utilizzabile da parte di chi arriva con i bagagli, o non intende o non può camminare a lungo. Questa soluzione, tanto suggestiva quanto semplice, economica e poco inquinante, scardina l'attuale modo di concepire il trasporto privato e pubblico nel centro di una città a forte valenza artistica. Potrebbero essere per lo meno convertiti a metano, un carburante molto meno inquinante dell'attuale gasolio. Regione, Comune e municipalizzata dei trasporti hanno commissionato all'Istituto motori del Cnr di Napoli uno studio. I risultati sono buoni, l'applicazione su strada ancora un progetto irrealizzato.

Il referendum sulla zona blu si tenne il 30 ottobre del 1988, con discreta partecipazione. I fiorentini chiesero, a stragrande maggioranza, l'estensione della zona blu. Ma da allora si è fatto poco.

L'indipendenza perduta? Ottocento metri di vetrine più o meno lussuose, cinema, hotel e residenze di lusso; uscendo dalla stazione, una lama di cubetti di porfido ti porta direttamente al cuore di Bologna, piazza Maggiore. Via l'indipendenza contava ventimila veicoli ogni giorno; tutti in fila a passo d'uomo, ovviamente. Adesso — per ridisegnare il volto. Hanno costruito — quasi a viva forza — l'amministrazione a togliere in fretta e furia quelle fioriere (certo brutte) che servivano per tenere lontano i disobbedienti sulle quattroruote, ma che si stavano trasformando in paletti per ginkane motociclistiche.

Per l'assessore Sassi — il più amato e odiato dai bolognesi, dicono i sondaggi — è il grattacapo elettorale più insidioso. Via l'indipendenza sbocca su un'altra strada maestra di Bologna: via D'Azeglio, pedonalizzata da molti anni con sod-

disfazione di tutti, negozianti compresi. Ma la guerra d'indipendenza non sembra destinata a finire presto...

Indipendenza e S. Vitale: paradosso del piano traffico? Piuttosto contraddizioni di una città che conta 416 mila residenti e più di 230.000 auto immatricolate.

Bologna è il piano traffico. Sono passati nove mesi da quel parto finale — la «zona blu» estesa sino ai viali di circonvallazione dal 14 luglio scorso — richiestissimo dalla gente (il 70% disse sì alla chiusura del centro già nel referendum del lontano '84) e pure così politicamente doloroso: pretendendo la testa dell'assessore Sassi, il Psi uscì dalla giunta e nacque il monocolore comunista che nell'ultimo anno ha guidato la navicella bolognese. Dice il sindaco Imbeni: «Siamo passati dall'emergenza degli anni 70 alla governabilità, dall'affanno alla riduzione dell'uso dell'auto per spostarsi».

I dati: 151.000 auto entravano impuntate ogni giorno nel cuore cittadino dieci anni fa; erano 95.500 nell'86; oggi sono 59.000 quelle che oltrepassano le storiche mura. 37.500 in meno, per l'esattezza. Auto, moto, bus, taxi, furgoni e bici che insieme passavano sono calati da 128.500 a 91.000. La rivoluzione del traffico ha colpito poi anche in periferia, con la creazione di corsie preferenziali per il bus. E i «giganti