

Maledetto ingorgo / 2 Per gli italiani la macchina è ormai diventata un bene primario

Corso Marconi si può permettere di dirigere anche il trasporto pubblico
Il metrò a Roma, mega-parcheggi urbani: accordi per migliaia di miliardi

Il nuovo «traffico» della Fiat

Prima ha gettato nel caos il traffico urbano, imponendo la mortificazione dei trasporti pubblici, lo sviluppo selvaggio della motorizzazione privata. Ed ora la Fiat punta ad ottenere appalti di miliardi per varie società del gruppo, con gli interventi che sono diventati necessari proprio allo scopo di rimediare al caos. Il paradosso illustrato in un libro bianco di corso Marconi.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
NICHELE COSTA

TORINO. Una vignetta di Vauvo mostra Agnelli, cominciatore per i limiti imposti alla circolazione stradale, che borbotta: «La concentrazione di ossigeno nell'aria ha raggiunto livelli allarmanti». La battuta riflette l'opinione comune: alla Fiat interessa riempire le strade con tante, tantissime automobili e se ne infischia delle conseguenze. Fino a qualche anno fa questa era la pura verità. Adesso però corso Marconi corregge la sua politica.

Per rendersene conto, basta sfogliare un libro bianco intitolato «Mobilità e aree urbane». Fu consegnato ai ministri, amministratori locali, politici italiani e stranieri, uomini politici, invitati lo scorso anno ad un convegno in cui Cesare Romiti fece gli onori di casa. Nel volume della Fiat si leggono affermazioni di questo tenore: «Questo documento non è una difesa dell'automobile e della sua funzione... si impongono misure per regolare la ripartizione della domanda tra mezzi di trasporto individuali e collettivi... L'obiettivo è di scoraggiare gli spostamenti non indispensabili verso le zone della città maggiormente saturate e favorire l'uso del mezzo pubblico per quegli spostamenti che

non necessariamente comportano l'uso dell'automobile...». Che cosa capita? Agnelli e Romiti sono stati folgorati da improvvisa conversione sulla strada (magari ingorata) di Damasco? Fanno ammenda per lo sviluppo selvaggio della motorizzazione privata? Si pentono di aver imposto la mortificazione dei trasporti pubblici? No, niente di tutto ciò.

Semplicemente, la Fiat pensa che l'automobile è ormai tanto radicata nel costume degli italiani che non ne possono più fare a meno. L'auto ha modellato le città: non solo le abitazioni e i luoghi di lavoro, ma le attività sociali, culturali, educative, ricreative, sportive, sono state dislocate in modo da essere difficilmente accessibili senza le quattro ruote. Con lo sviluppo del terziario, ai tradizionali spostamenti «casa-lavoro» si sommano gli spostamenti «di lavoro» che avvengono in tutto l'arco delle lavorative. Ne scaturisce, osserva il libro bianco aziendale, una «domanda di trasporto erratica, che poco si presta ad essere soddisfatta da un servizio pubblico caratterizzato dalla rigidità dei percorsi e degli orari». Perciò un rilancio del tra-

porto pubblico non fa più paura alla Fiat. Tanto gli italiani continueranno ugualmente a comprare automobili. Al massimo, impareranno ad usarle meglio, alternandole ai mezzi pubblici, come si fa nei paesi più civili.

Ma la svolta di corso Marconi ha un'altra spiegazione. La Fiat non produce solo automobili, ma autobus, convogli ferroviari, metropolitana, ecc. E non va dimenticato che la Fiat, acquistando la Cogefar da Romagnoli e unendola alla Fiat-Engineering e all'Impresit, ha creato il più grosso gruppo italiano di costruzioni, in grado di fatturare 1.500 miliardi all'anno. Paradossalmente proprio il caos del traffico, di cui è principale responsabile, diventa per la Fiat una formidabile occasione di «traffico» (nel senso, beninteso, di business). Ecco allora che nel suo libro bianco abbondano le proposte di intervento, a breve termine (da realizzare entro un anno), a medio termine (tre anni) e a lungo termine.

Per l'immediato, una sola misu-

ra trova la Fiat decisamente contraria: la chiusura al traffico privato dei centri storici, di cui elenca minuziosamente tutti gli inconvenienti. Favorevole è invece la Fiat a un più rigoroso controllo della sosta, mediante il rafforzamento dei controlli, «l'inasprimento delle sanzioni pecuniarie», «l'installazione di

barriere fisiche all'occupazione di marciapiedi», «l'introduzione dei parchimetri senza la necessità di custodie». Arriva addirittura ad ipotizzare il «road pricing», una vera e propria tassa d'uso delle strade cittadine, sperimentata a Singapore e Hong-Kong.

Molte salate, parchimetri, tariffe del «road pricing» - precisa la Fiat - rimpiangerebbero le casse della pubblica amministrazione e costituirebbero una forma di contribuzione al finanziamento degli impianti di parcheggio multi-piano. Tanta sollecitudine per le finanze comunali si spiega leggendo le altre proposte, che

sono veri e propri «conigli per gli acquisti» rivolti agli enti locali.

A medio termine i parcheggi sono pressoché l'unica soluzione indicata, condotta in tutte le sale: parcheggi «di scambio intermodale» (ai capolinea dei mezzi pubblici), «a ridosso delle aree centrali» (sotterranei al «modico» costo di 20-25 milioni per posto-auto), «di servizio» (per supermercati, ministeri, ecc.), «per le soste dei residenti».

Commento: nella capitale la Fiat partecipa al consorzio Park-Roma per realizzare garage sotterranei in piazza Verdi, via Cola di Rienzo, piazza Cavour, piazzale Clodio, piazza Risorgimento, piazzale Aldo Moro; a Taormina la Cogefar-Fiat ha ottenuto un appalto da 80 miliardi per quattro parcheggi e due gallerie sotto la città; a Trieste la Fiat-Impresit ha elaborato lo studio per dieci parcheggi... e l'appalto, si sa, vien mangiando.

In alternativa ai parcheggi a rampe, la Fiat consiglia parcheggi automatici modulari, con elevatori e piattaforme mobili per auto. Commento: il Comau (settore impianti della Fiat) ha già realizzato vari ti-

pi di magazzini automatici su carrelli mobili, la cui tecnologia è perfettamente adattabile ai garage automatici.

Ma è sulle proposte a lungo termine che il «catalogo» si arricchisce (e i costi lievitano). Spiccano le «metropolitane, anziché le metropolitane leggere automatizzate, sui cui vantaggi il documento Fiat si diffonde: costi di costruzione (da 40 a 80 miliardi al chilometro) e di esercizio ridotti rispetto alle metropolitane classiche, alta frequenza dei passaggi, ecc. Spiega la Fiat ha costituito la società Transfima col gruppo francese Mafra, che ha già realizzato a Lille un metrò leggero, il «sistema Val», con vetture su ruote di gomma, senza conduttore, controllate elettronicamente da una centrale operativa. È in concomitanza con un metrò leggero su rotaie a proposito dall'Ansaldo su licenza canadese e con analoghi sistemi di altri gruppi.

Fiat e Transfima sono in corsa per ottenere gli appalti del metrò leggero «Val» a Brescia (previsione di spesa 400 miliardi), Palermo (1.300 miliardi), Catania. Altre città cui il sistema è stato proposto sono Milano, Torino, Firenze, Bologna, Bari, Venezia-Mestre, Taranto, Ancona. E per offrire agli amministratori comunali progetti completi «chiavi in mano», Fiat-Impresit e Transfima hanno stipulato un insolito accordo di collaborazione con la società Metropolitana Milanese.

Ovviamente la Fiat non trascura le metropolitane classiche (costo da 80 a 120 miliardi al chilometro). A Roma controlla (tramite Impresit, Cogefar e Ferroviaria Savigliano) un terzo del consorzio Intermetro, concessionario esclusivo delle metropolitane della capitale. E quindi in «poie position» per l'affare del secolo che si sta preparando, auspica Andreotti (e l'andereottiano amministratore delegato di Intermetro, avv. Scipione); tre nuove linee (G, H e D), cui potrebbero seguirne altre sette, per un totale di circa 100 chilometri.

Il libro bianco Fiat propone poi la ristrutturazione dei nodi ferroviari delle grandi città (nuove stazioni e linee passanti). In questo campo, Fiat-Engineering, Impresit e Girola hanno partecipato al raddoppio della linea Bari-Taranto, e l'Impresit ha siglato una convenzione da 190 miliardi per ristrutturare le ferrovie secondarie della Sardegna. Si propone infine la ristrutturazione dei nodi stradali, riservando le tangenziali esistenti al traffico locale e costruendo nuove autostrade passanti («bretelle») per quello a lunga percorrenza, e non si dimentica (a beneficio dell'Iveco) l'ammmodernamento del parco autobus.

Che la Fiat cerchi di combinare affari è legittimo. Alcune delle sue proposte (non tutte) sono valide, anche perché sono rimaste le uniche praticabili nell'attuale degrado del traffico. Corso Marconi dovrebbe però almeno evitare le prediche, come quella che rivolge agli amministratori pubblici, invitandoli a sostituire la «cultura della necessità» con la «cultura della capacità progettuale». Come se in passato non fossero stati gli uomini Fiat nelle amministrazioni a impedire ogni intervento di pianificazione del traffico.

far e Ferroviaria Savigliano) un terzo del consorzio Intermetro, concessionario esclusivo delle metropolitane della capitale. E quindi in «poie position» per l'affare del secolo che si sta preparando, auspica Andreotti (e l'andereottiano amministratore delegato di Intermetro, avv. Scipione); tre nuove linee (G, H e D), cui potrebbero seguirne altre sette, per un totale di circa 100 chilometri.

Il libro bianco Fiat propone poi la ristrutturazione dei nodi ferroviari delle grandi città (nuove stazioni e linee passanti). In questo campo, Fiat-Engineering, Impresit e Girola hanno partecipato al raddoppio della linea Bari-Taranto, e l'Impresit ha siglato una convenzione da 190 miliardi per ristrutturare le ferrovie secondarie della Sardegna. Si propone infine la ristrutturazione dei nodi stradali, riservando le tangenziali esistenti al traffico locale e costruendo nuove autostrade passanti («bretelle») per quello a lunga percorrenza, e non si dimentica (a beneficio dell'Iveco) l'ammmodernamento del parco autobus.

Che la Fiat cerchi di combinare affari è legittimo. Alcune delle sue proposte (non tutte) sono valide, anche perché sono rimaste le uniche praticabili nell'attuale degrado del traffico. Corso Marconi dovrebbe però almeno evitare le prediche, come quella che rivolge agli amministratori pubblici, invitandoli a sostituire la «cultura della necessità» con la «cultura della capacità progettuale». Come se in passato non fossero stati gli uomini Fiat nelle amministrazioni a impedire ogni intervento di pianificazione del traffico.

trovata la Fiat decisamente contraria: la chiusura al traffico privato dei centri storici, di cui elenca minuziosamente tutti gli inconvenienti. Favorevole è invece la Fiat a un più rigoroso controllo della sosta, mediante il rafforzamento dei controlli, «l'inasprimento delle sanzioni pecuniarie», «l'installazione di barriere fisiche all'occupazione di marciapiedi», «l'introduzione dei parchimetri senza la necessità di custodie». Arriva addirittura ad ipotizzare il «road pricing», una vera e propria tassa d'uso delle strade cittadine, sperimentata a Singapore e Hong-Kong.

Molte salate, parchimetri, tariffe del «road pricing» - precisa la Fiat - rimpiangerebbero le casse della pubblica amministrazione e costituirebbero una forma di contribuzione al finanziamento degli impianti di parcheggio multi-piano. Tanta sollecitudine per le finanze comunali si spiega leggendo le altre proposte, che sono veri e propri «conigli per gli acquisti» rivolti agli enti locali.

A medio termine i parcheggi sono pressoché l'unica soluzione indicata, condotta in tutte le sale: parcheggi «di scambio intermodale» (ai capolinea dei mezzi pubblici), «a ridosso delle aree centrali» (sotterranei al «modico» costo di 20-25 milioni per posto-auto), «di servizio» (per supermercati, ministeri, ecc.), «per le soste dei residenti».

Commento: nella capitale la Fiat partecipa al consorzio Park-Roma per realizzare garage sotterranei in piazza Verdi, via Cola di Rienzo, piazza Cavour, piazzale Clodio, piazza Risorgimento, piazzale Aldo Moro; a Taormina la Cogefar-Fiat ha ottenuto un appalto da 80 miliardi per quattro parcheggi e due gallerie sotto la città; a Trieste la Fiat-Impresit ha elaborato lo studio per dieci parcheggi... e l'appalto, si sa, vien mangiando.

In alternativa ai parcheggi a rampe, la Fiat consiglia parcheggi automatici modulari, con elevatori e piattaforme mobili per auto. Commento: il Comau (settore impianti della Fiat) ha già realizzato vari ti-

pi di magazzini automatici su carrelli mobili, la cui tecnologia è perfettamente adattabile ai garage automatici.

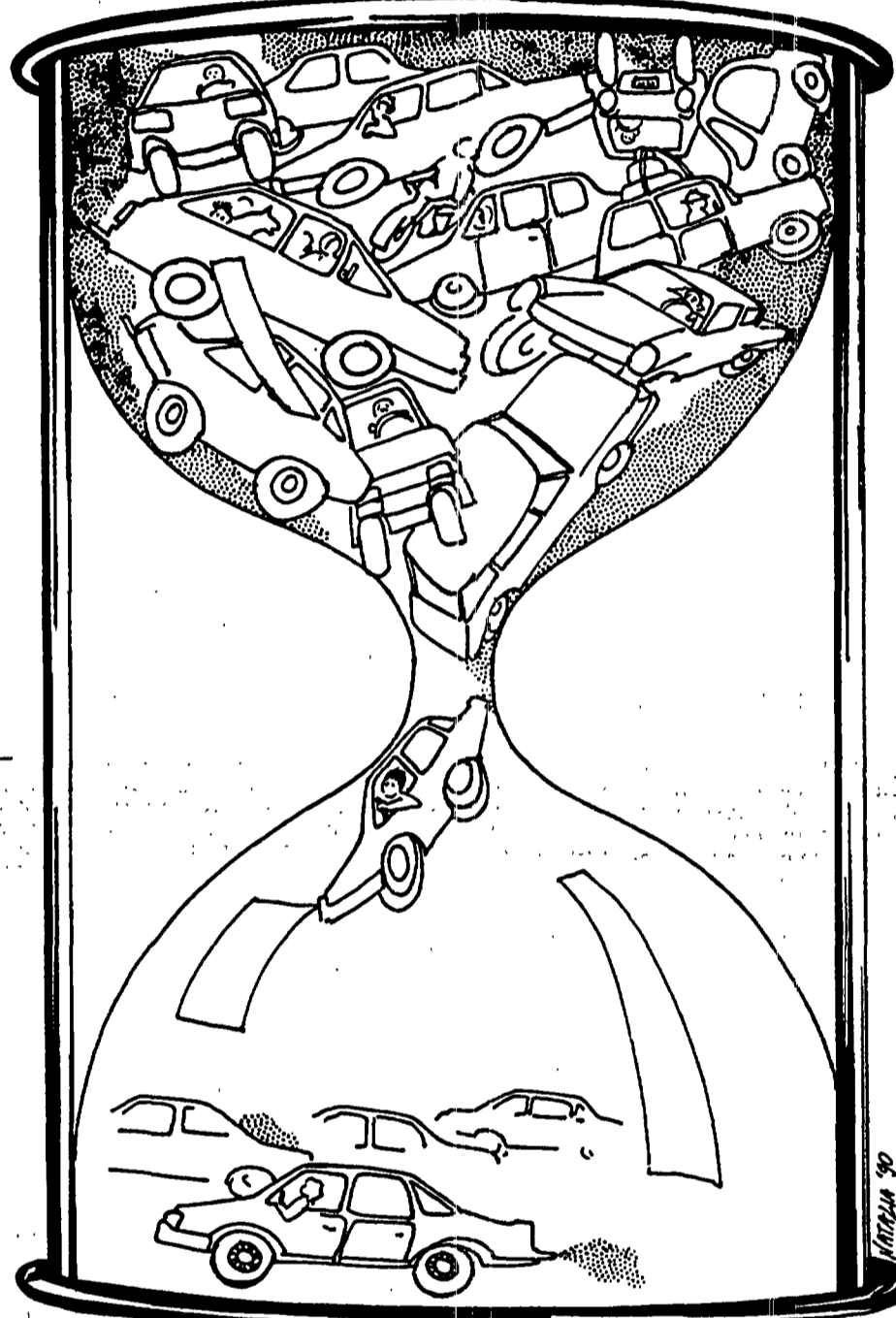
Ma è sulle proposte a lungo termine che il «catalogo» si arricchisce (e i costi lievitano). Spiccano le «metropolitane, anziché le metropolitane leggere automatizzate, sui cui vantaggi il documento Fiat si diffonde: costi di costruzione (da 40 a 80 miliardi al chilometro) e di esercizio ridotti rispetto alle metropolitane classiche, alta frequenza dei passaggi, ecc. Spiega la Fiat ha costituito la società Transfima col gruppo francese Mafra, che ha già realizzato a Lille un metrò leggero, il «sistema Val», con vetture su ruote di gomma, senza conduttore, controllate elettronicamente da una centrale operativa. È in concomitanza con un metrò leggero su rotaie a proposito dall'Ansaldo su licenza canadese e con analoghi sistemi di altri gruppi.

Fiat e Transfima sono in corsa per ottenere gli appalti del metrò leggero «Val» a Brescia (previsione di spesa 400 miliardi), Palermo (1.300 miliardi), Catania. Altre città cui il sistema è stato proposto sono Milano, Torino, Firenze, Bologna, Bari, Venezia-Mestre, Taranto, Ancona. E per offrire agli amministratori comunali progetti completi «chiavi in mano», Fiat-Impresit e Transfima hanno stipulato un insolito accordo di collaborazione con la società Metropolitana Milanese.

Ovviamente la Fiat non trascura le metropolitane classiche (costo da 80 a 120 miliardi al chilometro). A Roma controlla (tramite Impresit, Cogefar e Ferroviaria Savigliano) un terzo del consorzio Intermetro, concessionario esclusivo delle metropolitane della capitale. E quindi in «poie position» per l'affare del secolo che si sta preparando, auspica Andreotti (e l'andereottiano amministratore delegato di Intermetro, avv. Scipione); tre nuove linee (G, H e D), cui potrebbero seguirne altre sette, per un totale di circa 100 chilometri.

Il libro bianco Fiat propone poi la ristrutturazione dei nodi ferroviari delle grandi città (nuove stazioni e linee passanti). In questo campo, Fiat-Engineering, Impresit e Girola hanno partecipato al raddoppio della linea Bari-Taranto, e l'Impresit ha siglato una convenzione da 190 miliardi per ristrutturare le ferrovie secondarie della Sardegna. Si propone infine la ristrutturazione dei nodi stradali, riservando le tangenziali esistenti al traffico locale e costruendo nuove autostrade passanti («bretelle») per quello a lunga percorrenza, e non si dimentica (a beneficio dell'Iveco) l'ammmodernamento del parco autobus.

Che la Fiat cerchi di combinare affari è legittimo. Alcune delle sue proposte (non tutte) sono valide, anche perché sono rimaste le uniche praticabili nell'attuale degrado del traffico. Corso Marconi dovrebbe però almeno evitare le prediche, come quella che rivolge agli amministratori pubblici, invitandoli a sostituire la «cultura della necessità» con la «cultura della capacità progettuale». Come se in passato non fossero stati gli uomini Fiat nelle amministrazioni a impedire ogni intervento di pianificazione del traffico.



DISEGNO DI NATALIA LOMBARDO

GENOVA

«40 km di rotaie Ma il treno non c'è»

DALLA NOSTRA REDAZIONE
ROSSELLA MICHIELZI

GENOVA. Per confezionare una giornata «vera» veramente perfetta prendete un venerdì, preferibilmente preannunziato o preannunziato: aggiungete pioggia e vento quanto basta (a scorgere pedoni, vestisti e consimili); un pizzico (assolutamente facoltativo) di scioperi vari (i più adatti sono quelli di ferrovieri, autoleotranvieri e vigili urbani, ma va bene anche un piccolo corteo di altre categorie); servite con contorno di canileri misti (i migliori sono quelli per la metropolitana) in salsa preumidiale o precottoliana. Il risultato sarà un pudolung di lamiere e gas di scarico di consistenza magmatica e dimensioni colossali. Esagerazione? Provare per credere. E comunque, anche a prescindere dalla somma di circostanze «ottimali», Genova ha l'ingorosa faccenda. L'architetto Vittorio Grattarola, candidato nelle liste del Pci per il Comune, ce ne elenca scientificamente le ragioni. «Genova», dice Grattarola, «si è formata attraverso una progressiva stratificazione edilizia, entro i limiti angusti di una corona montuosa a stretto ridosso dell'arco costiero; dunque nei secoli si è sviluppata su sé stessa verticalmente, costipando la superficie urbana in un tessuto ad altissima densità e privo di adeguata maglia viaria».

Ad onta delle opere realizzate negli ultimi decenni l'assetto stradale risulta disastrosamente insufficiente allo smaltimento ordinato dei flussi di traffico all'interno del perimetro urbano; tende anzi a favorire la congestione e la paralisi dei nodi di confluenza. A tutto questo si aggiungono ora gli effetti di una stagione amministrativa di pentapartito.

Tutte le iniziative promosse nell'ultimo quinquennio - denuncia l'architetto Grattarola - si sono rivelate confuse, contraddittorie e superficiali: dalle imbarazzate e grottesche pedonalizzazioni «improvvisate» nelle aree urbane centrali ad inutili e incomprensibili modifiche di sensi unici, dall'assenza di pianificazione complessiva ad ostinate e costose progettazioni di nuove strade estranee a qualsiasi tipo di visione strategica.

I risultati, ingorghi a parte, sono sotto gli occhi, anzi: sotto il naso di tutti. In via XX Settembre, la via più centrale di Genova, nel corso del 1989 è stato registrato duemila volte (sette volte al giorno di media) lo sfondamento del valore limite consentito per la concentrazione di biossido di azoto nell'aria, e quasi altrettanto spesso sono stati superati i parametri relativi a ossido di carbonio, polveri e piombo. A provarlo sono i

dati acquisiti nelle stazioni di rilevamento della Provincia, che hanno segnato nella mappa di Genova molti altri «punti neri»: Brignole, via Balbi, via Caffaro, via Merano a Sestri, via Cantore a Sampierdarena, via Archimede a San Fruttoso, via Cornigliano. E se non bastasse l'inquinamento atmosferico, c'è - allarmante - anche quello acustico: secondo i tecnici del Treno verde, ad esempio, c'è di più rumore la notte davanti all'ospedale San Martino che di giorno nella milanese piazza San Babila o all'interno della stazione ferroviaria di Torino Porta Nuova. Tra le 6 e le 18, infatti, il rumore si attesta su 75,4 decibel (la legge ne prevede un massimo di 50); dalle 18 alle 22 su 75,3 decibel (massimo di legge 45); dalle 22 alle 6 su 71,9 decibel (limite massimo consentito 40); per essere una «zona del silenzio», insomma, non c'è male.

Del resto c'è alla base un movimento quotidiano (calcolato dall'Ansaldo in uno studio commissionato dal comune) pari ad un milione e 900mila spostamenti; e, sempre ogni giorno, affluiscono in centro circa 100mila pendolari provenienti dai Comuni della riviera e dell'entroterra: il 35 per cento di essi arriva in treno, il 6,7% in bus e il 57,7% in auto, ed anche chi risiede in città per il 54 per cento preferisce l'auto propria ai mezzi pubblici. Dunque una situazione disastrosa, a fronte della quale il Pci genovese ha messo a punto un progetto complessivo, fondato su un teorema realistico e preciso: la risposta più efficace consiste nella realizzazione di un sistema di trasporto pubblico veloce e confortevole. Nel progetto la realizzazione di un sistema metropolitano-ferroviario sfruttando la straordinaria risorsa di 40 chilometri di linea rotabile e di 22 stazioni e di parcheggi di interscambio sulle principali direttrici di accesso al centro urbano; riorganizzazione del trasporto pubblico su gomma per una più capillare distribuzione sul territorio, con filobus e tramvie nelle aree più congestionate; uso declassato dell'autostrada tra Voltri, Bolzaneto e Staglieno come grande direttrice tangenziale alla città; una equilibrata strategia di pedonalizzazione, mirata alla ricomposizione ambientale degli spazi «liberati» mediante accorte modifiche viabilistiche.

Molte, come si vede, le cose da fare, e il più rapidamente possibile. Perché, oltretutto, sono ormai alle porte le celebrazioni colombiane del 1992, e nei due mesi dell'Expo è previsto un afflusso di 3 milioni e mezzo di turisti con vetture private e pullman.

NAPOLI

Sul mare luccicano 3.703 microgrammi di gas di scarico...

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MARIO RICCIO

NAPOLI. Città stravolta dal traffico, dove gli spazi per i cittadini si riducono sempre di più. Napoli invivibile, che ha il terrificante primato dell'inquinamento: «I dati relativi agli idrocarburi sono aumentati puramente. Rispetto ad un anno fa sono raddoppiati - spiega Massimo Cerofolini, portavoce del Treno Verde, iniziativa della Lega ambiente - il limite di legge è di duecento microgrammi per metro cubo. Nel centro di Napoli, nel mese di aprile di quest'anno, abbiamo riscontrato un valore di tremilasettecento». Sotto accusa, per gli intollerabili livelli di congestione raggiunti, è il trasporto privato.

Ogni giorno i flussi in entrata e in uscita per e da Napoli ammontano a circa 856mila spostamenti. Secondo un'indagine svolta l'anno scorso dal Sisran (il sistema di modelli per la simulazione del traffico e dei trasporti di Napoli, dovuto alla Fiat e al Banco di Napoli) il 78% degli spostamenti sono effettuati con mezzi individuali, e solo il 22% con mezzi pubblici. I non residenti che ogni giorno raggiungono Napoli sono oltre 550mila - il 66% della domanda di scambio complessivo - con un rapporto tra utilizzo del mezzo pubblico e di quello privato di 1 a 3. Il motivo prevalente per cui ci si sposta (sia i residenti sia i non residenti) è il lavoro.

Nella provincia di Napoli (91 comuni, di cui solo 9 hanno un piano regolatore operante) la superficie urbanizzata, negli ultimi 25 anni, è cresciuta del 400% - circa 220 kmq - «Bisogna puntare al potenziamento del trasporto pubblico su ferro - sostiene il professor Antonio Scippa, responsabile della sezione trasporti della Fiat a Napoli - è l'unica soluzione per modificare un sistema congestionato».

Ma come funzionano i trasporti pubblici a Napoli? Le due aziende municipalizzate, Atan e Ctp, mettono insieme rispettivamente 550 e 300 pullman che quotidianamente fanno servizio tra il capoluogo e i paesi dell'hinterland. L'Atan ha accumulato, nell'89, un deficit di 156 miliardi. Il rapporto tra ricavi e costi è solo del 9,4 contro una media na-

regionale dei trasporti che si sta discutendo sembra non invertire la tendenza: si insiste con la costruzione di altre strade-bretelle, e poco sul potenziamento dei mezzi pubblici. La costruenda metropolitana collinare dovrebbe entrare in funzione a fine anno, ma limitatamente ad una tratta di due chilometri. I lavori della linea tranviaria rapida (un vecchio progetto del 1979, della giunta di sinistra, che prevedeva un costo di 300 miliardi per un percorso di 16 chilometri) sono iniziati solo da un anno. L'attuale amministrazione comunale l'ha trasformato in un megaprogetto che costerà 1.600 miliardi. Per il giorno dell'inaugurazione dei Mondiali di calcio dovrebbe essere ultimato il primo tratto: Mergellina-Fuorigrotta, quello, cioè che attualmente è meglio servito dai tram.

In questi giorni si stanno firmando le convenzioni per la realizzazione di dieci parcheggi, tra il centro e la periferia, per un costo di 80 miliardi. «Un altro ricorso - dice il professor Scippa - al lavoro iniziato otto anni fa dall'amministrazione di sinistra, visto che l'assessore ai lavori pubblici del Comune di Napoli, il liberale Rosario Rusciano, seppur limitandone i contenuti, ha fatto proprio il progetto». In queste aree dovrebbero trovare posto almeno diecimila autovetture

CAGLIARI

Pendolari forzati, sognando un metrò

DALLA NOSTRA REDAZIONE
PAOLO BRANCA

CAGLIARI. La prova della verità è stata di lunedì, all'uscita di un anno fa, con la grande manifestazione «contro la siccità di quasi diecimila agricoltori», davanti al palazzo del consiglio regionale, nella centralissima via Roma. Quel giorno gli amministratori pubblici di Cagliari e della Regione sarda hanno forse capito di aver commesso almeno due errori: costruirono pochi acquedotti, e concentrare troppi uffici pubblici nel centro della città. L'ultimo, appunto il modernissimo palazzo del consiglio regionale, è stata la classica goccia che ha fatto traboccare il vaso. Il traffico, già di norma congestionato, è letteralmente impazzito, e quel lunedì, a causa dell'improvvisa presenza dei manifestanti, accampati con camion e trattori, ci sono stati ingorghi della durata di ore, risse, persino malori e ricoveri in ospedale.

Forse per la prima volta Cagliari s'è sentita davvero metropoli, nel senso ovviamente più deteriore. La prima, non l'ultima: da allora bastano anche poche decine di manifestanti davanti al Palazzo perché i precario, instabile equilibrio del traffico salta per aria, rumorosamente...

C'è una peculiarità cagliaritanica nell'emergenza-traffico? Il prof. Francesco Annunziata, docente di Trasporti all'Università di Cagliari (tra i massimi esperti dell'argomento, indica innanzitutto un fattore orografico: quel centro stricco che spazza quasi esattamente in due la città, o meglio l'area urbana, determina un problema di collegamento che, almeno in tali dimensioni, forse nessun'altra grande città italiana conosce. Che traffico e sviluppo urbanistico siano elementi insidiosi, del resto, è un dato di fatto persino ovvio, tranne che per il Comune. Da decenni tutte le principali scelte urbanistiche a Cagliari sembrano infatti andare proprio in una direzione tutt'altro che armonica e razionale. «Tutto ciò che è direzionalità e commercio, i principali servizi pubblici utilizzati non solo da Cagliari e dall'hinterland, ma da una buona parte della Sardegna, sono concentrati nell'area centrale di viale Trento-via Roma-via Sonnino-viale Bon'aria - osserva il prof. Annunziata - e il traffico diventa sempre più insopportabile». Secondo recenti stime ufficiali (anteriori però alla realizzazione del palazzo del consiglio regionale in via Roma) circa 90mila automobili transitano quotidianamente in quell'area.

Prima esigenza, dunque, decentrare. Una linea, del resto, in sintonia con quella nuova «teoria» della città che si riassume nella delimitazione di «area re-

tropolitana». Quattrocentomila persone (quasi un terzo della popolazione sarda) risiedono ormai tra Cagliari e le grandi periferie dell'hinterland: possibile che i servizi e le infrastrutture debbano essere tutte concentrate nello spazio di un paio di chilometri, nel centro della città? «Ogni proposta per il sistema dei trasporti nell'area metropolitana di Cagliari deve necessariamente fondarsi sull'assunto che un vero sistema dei trasporti non può essere studiato e progettato in ambiti territoriali ristretti», spiega il prof. Annunziata, sottolineando al riguardo alcuni dati significativi: nell'arco degli ultimi dieci anni la pendolarità tra il centro e l'hinterland è aumentata di almeno il 40 per cento, e lungo alcuni tratti stradali, di ben il 200 per cento.

Secondo una logica «metropolitana» andrebbe affrontata anche la questione dei parcheggi. In centro, ma anche in periferia, nelle cosiddette «aree di scambio», adeguatamente collegate attraverso il trasporto pubblico. «Ma il problema - osserva il prof. Giuseppe De Lorenzo, uno degli studiosi dell'equipe che ha progettato per il Comune l'ultimo piano (parziale) del traffico - ora come ora non si pone neppure: a Cagliari, parcheggi praticamente non ne esistono. Si preferisce continuare ad appaltare lavori per la realizzazione di marciapiedi, evidentemente più redditizi e meno impegnativi. E senza i parcheggi anche i pochi tentativi di razionalizzare il traffico, con sensi unici o la pedonalizzazione di alcune aree, sono destinati a fallire».

Una metropolitana «sospesa» per aria su altissimi piloni, sopra il caotico traffico d'auto nel centro. Scenari di fantascienza che, a quanto pare, vengono evocati in progetti più o meno utopici come soluzione definitiva di ogni problema. «Al di là delle facili suggestioni - osserva il prof. Annunziata - resta il fatto che la rete metropolitana (sotterranea, leggera di superficie, sovrelevata, a seconda dei tratti) è per Cagliari sempre di più una strada obbligata per risolvere adeguatamente le questioni del traffico e del trasporto pubblico. Per ora non c'è alcun segnale concreto da parte degli amministratori. Una timida disponibilità è venuta dalle Ferrovie, ma la questione resta tutta da ventilare. Nell'attesa si dovrà probabilmente proseguire con le attuali disponibilità del trasporto pubblico, fra le più basse in assoluto d'Italia: appena 130 autobus (sui 400 necessari secondo le medie comunitarie), di corsi di strada e molto spesso anche di privi riservati con una velocità commerciale tra i 10 e 15 chilometri l'ora».