

Maledetto ingorgo / 3

Nel '60 un'auto ogni 10 cittadini
Nel '90 il rapporto è di 1 a 2

Provvedimenti presi: chiusura del centro storico, 11 km nuovi di metrò
Ma per l'emergenza smog e mobilità si punta su un progetto «totale»

2001, Milano sarà vivibile?

Negli ultimi vent'anni la circolazione è aumentata in città del 260%, in provincia del 500%. Due cifre che illuminano il dramma di Milano. Nella città dove l'emergenza-inquinamento fa più «notizia», l'obbligo è: incrementare il trasporto pubblico, che ora convoglia solo il 50% della mobilità. I provvedimenti già presi, e il progetto della giunta rosso-verde per una «Magna Charta» del traffico da qui al Duemila.

ALESSANDRA LOMBARDI

MIANO «Ogni giorno mezzo milione di milanesi prende l'auto per andare a lavoro o a scuola. È un passo d'uomo così sintetizza lo scorso inverno la situazione del traffico una campagna del Comune pro-metrò. Milano è, nel panorama nazionale, la città italiana dove la questione del traffico e della mobilità è esplosa nel modo più eclatante, «grazie» ai rilevamenti che nell'emergenza-inquinamento, hanno scandito impietosamente le cronache di un inverno nero di smog. Ma è anche la città dove alla crescita deturpante e vergognosa della motorizzazione si è accompagnata, da parte della giunta rosso-verde, una robusta - e non incontrastata - politica di contenimento del traffico e di investimenti limi-

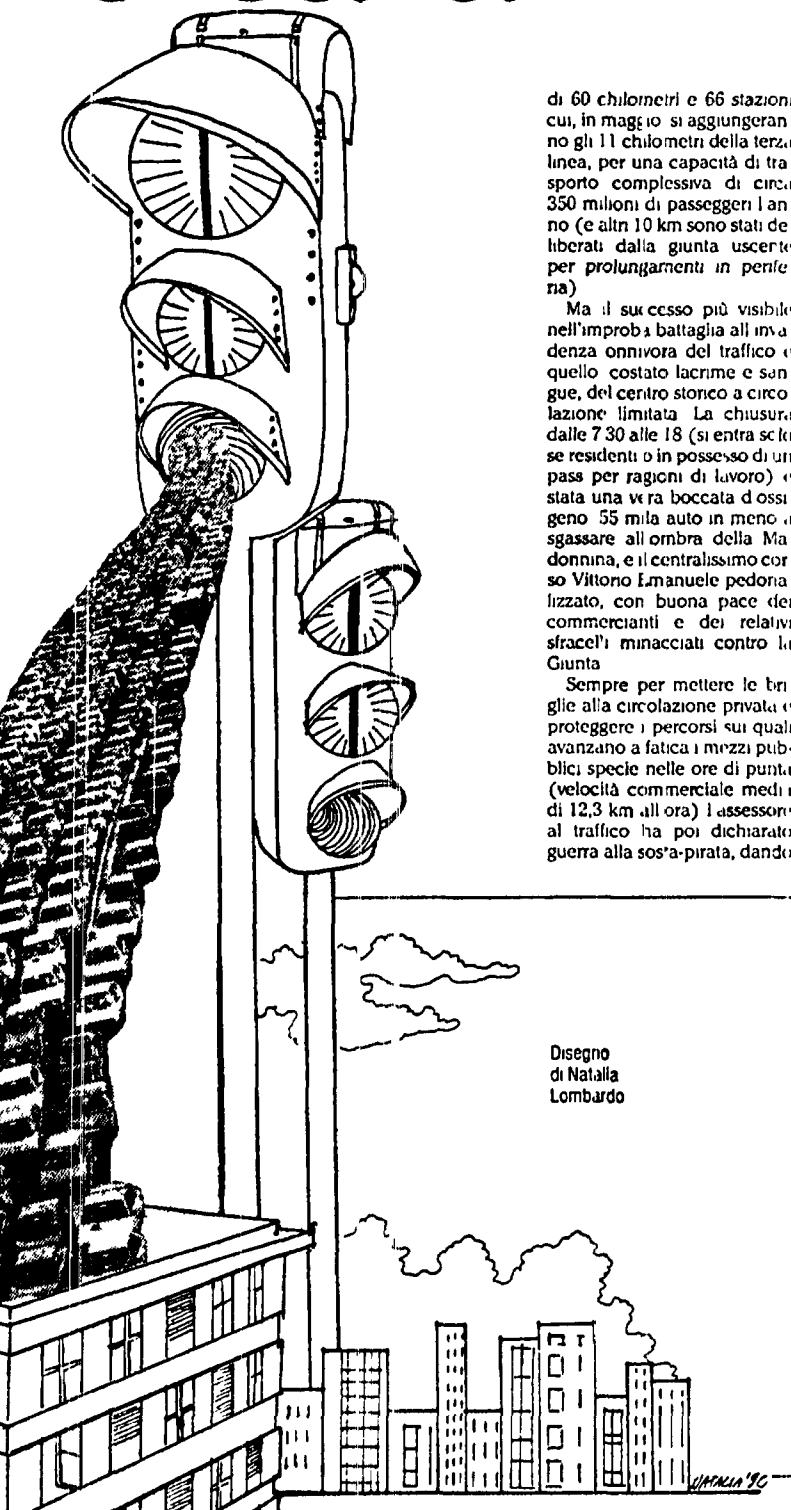
zioni alla circolazione trasporto pubblico, parcheggi, ecc. Che le auto e i mezzi della distribuzione commerciale siano diventati un vero e proprio esercito di occupazione, di pari passo con la terziarizzazione del tessuto economico cittadino, lo dimostrano le cifre negli anni '60, con una popolazione di poco più di un milione e mezzo di abitanti circolavano 157 mila vetture, una ogni 10 residenti. Oggi, con centomila abitanti in meno, le auto milanesi sono 860 mila, più di una ogni due residenti. La metà delle quali in sosta, si mangiano oltre il 40% delle carreggiate. Non solo, ma il capoluogo lombardo è il punto di approdo quotidiano di 810 mila veicoli provenienti dal hinterland

e dal resto della regione. Se negli ultimi vent'anni si calcola che la circolazione è aumentata del 260% e del 500% in provincia, ad un ritmo di nuove immatricolazioni che nell'89 ha superato le 230 mila unità (l'11% del totale nazionale), nei prossimi dieci anni si prevede un aumento della mobilità di almeno il 15%. In altre parole paralisi totale, asfissia da fumi di scappamento e scomparsa di strade e marciapiedi sotto una coltre uniforme di lacrima.

Una prospettiva catastrofica quanto realistica se non si riuscirà a spostare quote consistenti dal trasporto privato a quello pubblico, che oggi si spartiscono fifty-fifty la gigantesca torta della mobilità (circa 4 milioni e mezzo di spostamenti al giorno). Che il traffico e l'inquinamento siano diventati un incubo metropolitano, lo testimoniano ad ogni piè sospinto i sondaggi d'opinione, ed è lo stesso assessore comunale al traffico, il comunista Augusto Castagna, a tracciare un quadro impietoso: «La

quantità di veicoli che circolano e sostano a Milano - dice - ha da tempo superato la capacità dello spazio urbano. Il traffico non è un fiume in piena e ne fanno le spese la città, i suoi abitanti, specie quelli più deboli come gli anziani, gli handicappati, i pedoni in genere, l'ambiente e l'aria che respiriamo. La capacità economica. Dobbiamo ridisegnare l'intero sistema della mobilità urbana e dell'area metropolitana».

Eppure, a dispetto della minacciosità inconfutabile delle cifre, Milano è anche la città dove più agguerriti e fruttuosi sono stati i tentativi di mettere resistenti ostacoli alla corsa verso il mega-ingorgo di «vernare». L'assalto del traffico e offrire un trasporto collettivo più che rispettabile. La rete dei mezzi pubblici, oggi, può contare su 17 linee tramviarie, 3 di filobus, 58 di autobus. Ma la parte del leone, nella spartizione di oltre due milioni di viaggi al giorno, spetta alla metropolitana due linee, per un totale



di 60 chilometri e 66 stazioni, in maggio si aggugneranno gli 11 chilometri della terza linea, per una capacità di trasporto complessiva di circa 350 milioni di passeggeri l'anno (e altri 10 km sono stati liberati dalla giunta uscente per prolungamenti in periferia).

Ma il successo più visibile nell'improbabile battaglia all'indivisa contro l'onnivora del traffico è quello costato lacrime e sudore, del centro storico a circolazione limitata. La chiusura dalle 7.30 alle 18 (si entra solo se residenti o in possesso di un passaporto per ragioni di lavoro) è stata una vera boccata d'ossigeno. 55 mila auto in meno, a sgassare all'ombra della Madonna, e il centralissimo corso Vittorio Emanuele pedonalizzato, con buona pace dei commercianti e dei relativi sfaccelli minacciosi contro la giunta.

Sempre per mettere le briglie alla circolazione privata e proteggere i percorsi su quali avanzano a fatica i mezzi pubblici, specie nelle ore di punta (velocità commerciale media di 12,3 km all'ora) l'assessore al traffico ha poi dichiarato guerra alla sosta-pirola, dando

mandato ai vigili di ininterrompere la sosta di oltre 30 minuti contravvenzioni la settimana. E ha ordinato la chiusura al traffico privato dalle 7.30 alle 9.30 - le ore-calvario - delle principali vie d'accesso alla città dall'hinterland. La velocità media delle linee pendolari, altrimenti intrappolate dai veicoli è sensibilmente migliorata.

Ma è al futuro che si guarda con più che giustificata apprensione. Di questo passo, nessuna «diga» sarà in grado di reggere alla pressione crescente dell'ondata di piena del traffico. Anche in funzione delle forti prospettive di sviluppo urbanistico nei prossimi anni, che gonfieranno la domanda di mobilità. L'assessore al traffico Castagna ha radunato intorno a sé un pool di esperti, trasportisti, urbanisti ecc per confezionare un piano decennale di investimenti, una sorta di Magna Charta del trasporto pubblico da qui al Duemila, fatta propria dalla giunta uscente. Un progetto ambizioso, che prevede tronconi periferici di metropolitana e il ricorso ai cosiddetti sistemi innovativi: metrò leggeri (quattro linee per un totale di 51 chilometri e rotti), già adottati in diverse città europee e oltreoceano che coronano prevalentemente in superficie e hanno costi e tempi di realizzazione nettamente inferiori alla metropolitana tradizionale.

«L'obiettivo - spiega Castagna - è di offrire soprattutto in periferia una alternativa rapida, affidabile e confortevole all'uso dell'auto ridurre del 16% i veicoli in circolazione e conquistare al trasporto pubblico un dieci per cento in più di spostamenti. Una scelta che avrebbe anche il vantaggio di ridurre ai minimi termini l'apporto inquinante di bus e pullman pendolari portando dal 78% la percentuale del trasporto a trazione elettrica. La mole degli investimenti previsti è imponente: 5300 miliardi, parte dei quali potrebbero derivare da inedite forme di partnership con gruppi privati. Ma su tutto pesa, manco a dirlo, la ridotta capacità di investimento in proprio dell'ente locale. E dei finanziamenti statali - l'esperienza insegna - è poco da fidarsi. Del resto - che stupirsi in un paese dove governati da sempre filo auto si fanno strapazzare dalla Fiat perché il trasporto pubblico fa pietà?»

TORINO

La lunga guerra per fare un metrò nella città Fiat

Col traffico in tilt e aggredita dai gas, Torino chiude per due ore e mezzo al giorno una parte del suo centro storico. Ma serve a poco senza una moderna strategia dei trasporti, la capitale della tecnica non ha metropolitana, tram e autobus diventano più lenti e più vecchi. La proposta del metrò a guida automatica. Entro 10 anni il trasporto pubblico potrebbe coprire il 70 per cento degli spostamenti.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
PIERGIORGIO BETTI

TORINO L'idea l'aveva avuta l'assessore ai trasporti, cercando risposta ai problemi della circolazione nella città che cambia pelle, un po' meno legata alla sua antica vocazione industrialista, dinamicamente stimolata da un terziario in sviluppo, nella quale anche le trasformazioni del costume accrescono la domanda di mobilità. Che fare se c'è più gente che si sposta e le strade cittadine sono già interamente occupate dall'esercito delle auto? Dal cappello dell'assessore uscì la proposta-sorpresa: un'autostrada di penetrazione urbana che raccorrendosi alla Torino-Milano avrebbe dovuto raggiungere la soglia dell'area centrale e convogliarvi il traffico proveniente dalla Pianura Padana. Il «suggerimento» non passò anche perché le reazioni furono tali da provocare una delle tante crisi di giunta del pentapartito. Ma va ricordato perché consente di misurare quale livello aveva toccato il mito dell'auto e di una presunta «libertà» derivante dall'impiego del mezzo individuale di trasporto, prima del ripensamento imposto a tutti (produttori automobilistici compresi) dalla lezione delle cose.

Grazie all'allarme lanciato dai servizi sanitari, qualche mese fa il Comune ha «scoperto» che i tonnesi respirano robuste dosi di ossido di carbonio e di anidride solforosa. Se manca vento e non piove, i limiti di tollerabilità vengono rapidamente scavalcati e l'atmosfera si riempie di gas tossici sputati dai tubi di scappamento dei veicoli a motore. E la giunta municipale dopo lunghi sonni, ha finalmente adottato una misura rivolta a contenere l'assalto delle auto e fare fronte all'emergenza inquinamento: dal 1° marzo una parte del centro storico (il quadrila-

tero tra corso Vittorio Emanuele, via della Consolata, corso Regina Margherita e via Rossini) è vietato ai mezzi privati dalle 7.30 alle 10. E sembra che l'aria stia diventando un tantino meno venefica. Misura utile, dunque, di cui Marcello Vindigni, consigliere comunale comunista ed esperto dei problemi del traffico urbano, indica però un limite fondamentale: «Il guaio è che si resta nell'ambito di interventi d'emergenza che non rientrano in una moderna strategia dei trasporti e sono anzi contraddetti da altre scelte». Come combattere l'invasione delle quattro ruote e il conseguente peggioramento della qualità della vita (contaminazione atmosferica, ma anche spreco di tempo e di energia negli ingorghi, danni ai monumenti, perdita di immagine della città e di funzionalità complessiva del sistema) in una città dove si conta un'auto ogni 1,65 persone? Alla fine degli anni Settanta, dallo scenario cittadino erano spariti i vecchi, tradizionali tram di colore verde sostituiti da vetture più capaci, confortevoli nuove anche nel colore. L'adozione del sistema «a griglia» aveva aumentato l'estensione chilometrica delle linee e migliorato la resa del servizio. Andandosene, nell'85 la giunta di sinistra aveva lasciato un'utenza incrementata del 30 per cento. Cento milioni di passeggeri in più all'anno da 180 a 291 viaggi per persona.

Cosa è successo nel periodo più recente? «La richiesta reale di mobilità - dice Vindigni - sta crescendo del 3 per cento l'anno, contro una previsione del Piano generale dei trasporti del 1,9. Siamo alle prime fasi di un processo che vede confluire su Torino, favorita dalla sua collocazione geografica e dal patrimonio di esperienza tecnico-scientifica, le sedi direzionali di aziende di punta della finanza e del terziario. Ma i mezzi pubblici non hanno corrisposto alla domanda non c'è traccia di scelte dell'amministrazione civica capaci di sviluppare i trasporti collettivi in un corretto equilibrio col trasporto individuale. Ci vuole ben altro che i parcheggi e le sottovie che, per altro, non si fanno. Torino resta purtroppo l'unico esempio di grande città europea non dotata di metropolitana. E la funzionalità della rete di superficie non è certo degna di una città che è chiamata a integrarsi e a competere in una delle aree tecnologicamente ed economicamente più avanzate della Comunità europea».

I dati forniti dall'Atm confermano integralmente il giudizio dell'esperto. Accanto al naufragio delle procedure per la metropolitana (l'errore grave della giunta fu di inseguire la chimera dei Mondiali) e di strumentalizzarli per affidare i lavori al consorzio Fiat-Ansaldo a costi di 180 miliardi al chilometro) resta lo stato di oggettivo scaldamento dei servizi pubblici. Dall'85 ad oggi, la velocità commerciale di tram e autobus - calcolata sull'insieme delle linee urbane ed extraurbane - è addirittura lievemente diminuita, da 14,660 a 14,590 chilometri. I veicoli circolanti sono scesi di 64 unità mentre si è elevata la loro età media da 8,6 a 10 anni. L'estensione della rete è cresciuta appena di 9 chilometri.

Insomma, mezzi più lenti, più vecchi, attese che si prolungano alle fermate. In altre parole, un sistema sostanzialmente rivolto alle categorie (pensionati, casalinghe, studenti) che hanno un basso valore-tempo e possono accontentarsi a subire ritardi e disservi-

zi, ma che non soddisfa di sicuro le esigenze di spostamenti rapidi di chi deve rispettare orari e appuntamenti. Il risultato è quello facile da immaginare: l'utenza decresce (da 350 a 316 milioni in quattro anni), si incentiva il ricorso al trasporto individuale, e il problema torna a daccapo in una spirale senza fine: strade ingorrate alle soglie della paralisi totale, degrado ambientale, peggioramento dei servizi di trasporto collettivo.

Dal 1978 Torino non aggiorna il piano della circolazione e l'amministrazione non ha chiesto una lira dei mille miliardi che erano stati stanziati con la legge dell'85 per interventi sulla viabilità delle aree metropolitane. Un sintomo più che eloquente della sottovalutazione con cui si è guardato al nodo dei trasporti. Ora si tratta di rimediare, senza perdere tempo. Nelle ultime sedute del consiglio comunale, il Pci ha proposto il ricorso a una gara internazionale per la realizzazione della linea 1 della metropolitana (da Ravoli a Porta Nuova e a Nichelino) con il sistema a guida automatica già largamente sperimentato all'estero. Ci sono stati dissensi nella maggioranza, poi si è decisa la costituzione di un gruppo tecnico che riferirà entro sei mesi. Spiega Vindigni: «Con le

linee a guida automatica, che adottano convogli più corti, con vetture a sezione ridotta e una portata di 20-30 mila persone all'ora, i costi vengono dimezzati da 50-70 miliardi al chilometro contro i 120-180 dei sistemi tradizionali. Risultato: non bassi anche i costi di gestione. Il modo per recuperare almeno parte del tempo perduto, e anche per offrire all'industria torinese interessata al settore una colossale opportunità di specializzazione e di lavoro non limitata a Torino». In tutta Italia esistono attualmente solo 74 chilometri di linee metropolitane in attività contro 232 chilometri in Francia, 430 nella Germania occidentale, 460 nella sola Londra.

Entro dieci anni, il trasporto pubblico potrebbe coprire il 70 per cento degli spostamenti nell'area torinese. E la previsione che Vindigni e il capogruppo del Pci in Comune, Domenico Carpanini, collegano alla realizzazione della metropolitana a guida automatica e ad alcune altre misure potenziamento delle linee su rotaia estese ai comuni della cintura, sistemi di bus elettrici e «a chiamata», uso a scala metropolitana della Fs col passante ferroviario, estensione della chiusura del centro storico. «Non è obbligatorio - dicono - veder continuamente crescere congestione e inquinamento».

ROMA Impeccabile, il casco bianco e le mani guantate a dirigere il traffico dal piedistallo di piazza Venezia neanche fosse un direttore d'orchestra. Unica nota sintonata, la macchina polimelicamente calata sul viso. L'immagine del vigile che si protgeva dai veleni della strada. Il 86 fece il giro del mondo l'emblema del declino lento e inesorabile della città eterna, sopravvissuta ai secoli ma non all'invasione delle auto. I vigili allora protestavano chiedendo che si indagasse sul rapporto tra inquinamento e tumori, una delle malattie professionali della categoria. L'assessore rispose sollecitando un'indagine per ammonire i responsabili dell'audace iniziativa. L'uso di simili sistemi di protezione non è ammesso dal regolamento.

Ora la macchina la usano in tanti, ciclisti e motociclisti bambini in passeggino. E nessuno si stupisce più di tanto. I vigili invece non la usano più non serve a fermare il gas di scarico. Il tasso di inquinamento dell'aria, calcolato empiricamente visto che manca una rete di monitoraggio vera e propria, è in ascesa secondo gli ultimi dati della Lega ambiente, dall'89 gli idrocarburi presenti nell'aria sono passati da 1171 microgrammi a metro cubo a 2488, ben al di là della soglia di 200 microgrammi fissata per legge. Cifre che fanno impallidire, ma che restano solo numeri sulla carta.

Nessuno si stupisce troppo nemmeno per le giornate in cui la città si ferma, aggrovigliata su se stessa, qualche litro nelle «ronche» cittadine nei casi più clamorosi. Il fatto è che il traffico impazzito è storia quotidiana. Ci si abitua a convivere magari a denti stretti, cerca ad soluzioni fatte in casa. Secondo un'indagine del Censis dell'87 il 24 per cento dei campioni intervistato ha cambiato abitazione per avvicinarsi a posto di lavoro, il 15% lo avrebbe fatto molto volentieri.

avendone la possibilità il 7,6% ha subordinato la scelta del lavoro alla vicinanza con la propria residenza. «Troppe auto» si ripete constatando l'evidenza. A Roma i veicoli in circolazione erano, nell'87, 1.715.966 di cui 1.495.175 automobili in media una vettura ogni due abitanti. Tutti patiti del volante? Non proprio. Secondo un sondaggio dell'Italmedia dei primi mesi di quest'anno, il 90 per cento dei romani rannucerebbe ben volentieri all'automobile per spostarsi in città preferendo i mezzi pubblici ma, nel 54 per cento dire di usare abitualmente la propria e la percentuale si riduce parecchio (39%) se autobus e metropolitana servono per gli spostamenti per studio e lavoro. Il mezzo pubblico va bene solo per chi fa molto tempo a disposizione altissima tra gli utenti la percentuale degli anziani, mentre solo il 21% ha un'età compresa tra i 25 e i 35 anni. E non si tratta davvero di interperanza giovanile. La velocità media dei bus è di 8 km orari spesso anche meno. Né le cose vanno meglio con le linee protette da corsie preferenziali. Assediata dalle auto e «abusiva» di ogni tipo, se non a poco uno studio dell'Atac (azienda comunale di trasporti della capitale) osservava nel corso primavera che il 52 per cento dei veicoli che compongono le preferenze «per auto» non sono autorizzati.

Sempre pieni e sempre in ritardo. Rannissimi di notte quasi un'occupazione nelle periferie più «sireme». L'auto potrebbe trarre autobus e romani «lumi» di giorno in giorno. Negli ultimi cinque anni, si è scesi dai quasi 3 milioni di utenti al giorno a 2.206.000. Nello stesso periodo la metropolitana ha perso quasi 300.000 passeggeri al giorno il 10 per cento circa. Non c'è da stupirsi. Da ristrutturare prima l'infrastruttura che adesso una delle due linee

ROMA

Traffico, Moloch che esige 2 ore di vita al giorno

Innamorati degli autobus, catturati dalle auto. Il 90% dei romani farebbe volentieri a meno delle quattro ruote, preferendo i mezzi pubblici. Eppure negli ultimi 5 anni è sceso il numero degli utenti delle aziende pubbliche di trasporto: oltre un milione di passeggeri in meno al giorno. Chi può cambia casa, per avvicinarsi al lavoro e aggirare il traffico. I conti che non tornano nell'intervento pubblico.

MARINA MASTROLUCA

del metrò funziona ad intermittenza. Può capitare di restare fermi in galleria o di trovare le stazioni chiuse perché ha ceduto la linea aerea.

A guardar bene, infatti più che patiti, i romani sembrano prigionieri delle quattro ruote. Contro di ad usarle perdono mediamente due ore e venti minuti ogni giorno intrappolati nelle auto e nel traffico nelle giornate infrasettimanali. La velocità oraria «fiora» 12 km orari. Di sabato e cose vanno meglio, ma solo se non piove se non ci sono cortei, se non è il periodo prima di Natale e di Pasqua ed infiniti altri se l'importo di traffico si muore, come è successo poco prima di Natale quando i vigili del fuoco, bloccati dalle auto, non hanno fatto in tempo a raggiungere un uomo appeso ad un cornicione che cercava scampo dall'incendio.

Il «mago del traffico», l'urbanista tedesco Bernhard Winkler chiamato a consulto dal pentapartito capitolino ha chiesto un anno di tempo per studiare il «caso» romano. Poi con la crisi e le elezioni del resto sono molte le buone intenzioni rimaste nel cassetto. Si parla ed è quasi leggenda di 16 piani «laborati» nel corso degli anni, molti dei quali durante la giunta di sinistra lasciati cadere dal pentapartito.

La capitale e dunque ha un male incurabile? Difficile dirlo. Certo però le cure non sono state all'altezza spesso somministrate solo dietro minaccia della magistratura intervenuta a più riprese. Qualche isola pedonale, qualche scampolo di piste ciclabili praticamente inutilizzabili, il centro storico chiuso a intermittenza mentre si è cercato il capro espiatorio dei cortei imballati in un accordo che ha diviso gli stessi sindacati e che ne limita i percorsi.

Per il resto cosa conta il governo ha iniziato nell'87 550 miliardi per il prolungamento della linea A progettata dalla giunta Veltroni nell'85 ma i lavori ancora non sono cominciati, mentre l'Intermetro adesso sostiene che i costi sono raddoppiati. Altri 300 miliardi destinati alla progettazione della linea D sono rimasti inutilizzati. Si parla di Sdo del sistema direzionale orientale per decentrare uffici e ministeri liberando il cuore della città. Ma ancora è tutto sulla carta, senza contare che lo stesso presidente del Consiglio ha fatto sapere di non ritenere indispensabile. Andreotti preferisce la metropolitana, e l'Intermetro ha subito sfornato un progetto per realizzare 3 linee alla modica cifra di 120 miliardi a chilometro, «chiavi in mano».

Il problema è che non si affronta il traffico come sintomo di una patologia diversa del modo distorto in cui sono cresciute le città - sostiene l'urbanista Vezio De Lucia - La pedonalizzazione di alcune aree, il «bus elettrico» l'incremento dei mezzi pubblici sono tutti provvedimenti sacrosanti. Ma intanto continua ad andare avanti la terziarizzazione del centro storico mentre nascono periferie sempre più lontane. Bisognerebbe invece invertire la rotta dilatare il centro valorizzare le periferie.

I Mondiali oltre agli slalom tra le buche ed un'intera città, trasformata in cantiere regale, hanno qualche strada qualche parcheggio una galleria e un cavalcavia in più privilegiando ancora una volta le quattro ruote mentre sono solo marciapiedi gli interventi per i mezzi pubblici: un frammento di ferrovia ed una tranvia veloce oltre al collegamento veloce si rolaia dell'aeroporto di Fiumicino con la stazione Ostiense. Un treno che rischia di essere solo un'apparizione per tutta l'area che attraversa il quadrante sud-ovest della città per il momento la Ferrovie dello Stato non prevedono la realizzazione di fermate interne die