

L'Italia a piedi



Mezzi pubblici disastrosi o inesistenti da Milano a Messina. In periferia, a Roma, si scommette su arrivi e partenze. Le città si allargano e la velocità diminuisce: 15 km l'ora. Alle fermate la gente aspetta anche più di trenta minuti.



Bus e tram, si salvi chi può

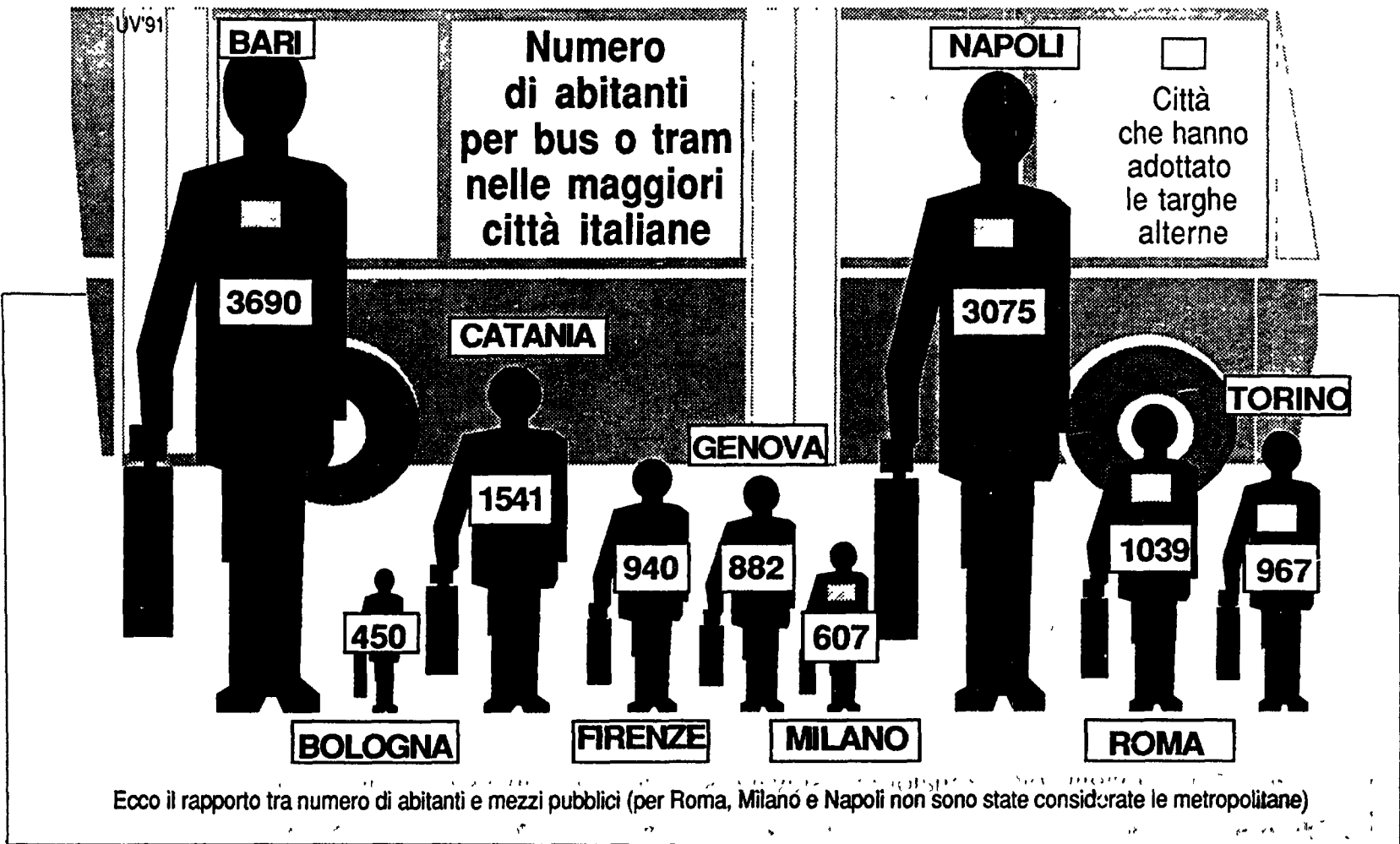
E la metropolitana è nata (male) solo in tre città

Autobus che cadono a pezzi, tram vecchi di cinquant'anni, pochissime corse preferenziali. Così funzionano i mezzi pubblici nelle città d'Italia: si può chiedere alla gente di viaggiare a targhe alterne? Nel Sud, da Napoli a Catania, è un disastro: i centri si disputano i «record negativi». I bus, mediamente, viaggiano a 15 km l'ora. Neppure Milano, con le sue tre linee di metropolitana, si salva.

CLAUDIA ARLETTI

ROMA. Il record, a Roma, ce l'ha il tram numero «13», è uscito per la prima volta dal deposito 56 anni fa. Funziona ancora, anche se si guasta spesso e arranca per la città come una diligenza. Del resto, l'età media dei tram romani è questa: 45 anni (e sei mesi). Pochi e vecchissimi autobus, tram rari e scalcagnati, solo tre città con la metropolitana (Roma, Milano e Napoli). Alla gente si chiede di viaggiare a targhe alterne, ma, poi, muoversi con i mezzi pubblici è quasi impossibile. Anche Milano, che è arrivata alla sua terza rete metropolitana (settanta chilometri) e ha un altissimo numero di bus, tram e filobus, non si salva. Come tutte le grandi città, soffre di due «mali» che s'intrecciano, si sovrappongono: il «pendolarismo» e le dimensioni. Ormai, Milano è un gigantesco comune, cresciuto fino a inglobare i municipi della «cintura». I confini sono scomparsi. L'area metropolitana, qui, è già qualcosa in più di un progetto. Quando l'inquinamento oltrepassa i livelli di guardia, la giunta regionale fa viaggiare a targhe alterne tre milioni e mezzo di persone: Milano, cioè, e gli abitanti di 34 comuni nel dintorno. Ed è iniqua, la legge del «pari e dispari»: chi risiede a Milano, dispone di mezzi pubblici in linea di massima efficienti, ha autobus e tram, persino i filobus. Ma un milione e mezzo, due milioni di pendolari, devono

prendere d'assalto linee ferroviarie e autobus. Che sono insufficienti. La metropolitana? Corre sotto tutta la città, lambisce i primi comuni dell'ex «cintura», e qui si ferma. A Roma, il problema è diventata una malattia. La metropolitana è un fantasma, ha due sole linee. Che servono uno spicchio di città. Anche i bus, come i tram, sono vecchissimi (dieci anni di media). Vecchi e pochi. Ci sono interi quartieri dove la gente può contare su una o due linee. Nelle zone della periferia, la gente scommette su arrivi e partenze. Tempo medio per attraversare Roma con i mezzi pubblici: due ore e mezza. Così, nessuno si stupisce: per spostarsi, per lavorare, per fare la spesa, l'automobile è indispensabile. Conferma tutto una recente indagine del «Centro studi sistemi di trasporto» (gruppo Fiat). Anche se, quasi secondo inerzia, i mezzi pubblici un poco aumentano, la gente li usa sempre meno. Dall'87 all'89, la municipalizzata Atac ha perso il 12 per cento dei passeggeri. Accade lo stesso nelle città medio-grandi del sud, a Palermo (meno 12,7 per cento), a Taranto (meno 15, un record al contrario), a Catania. Veramente, perde colpi anche Milano in due anni, i mezzi di superficie (tram e bus) si sono ritrovati con una diminuzione dei passeggeri del 2,8 per



Ecco il rapporto tra numero di abitanti e mezzi pubblici (per Roma, Milano e Napoli non sono state considerate le metropolitane)

cento (ma la metropolitana ha guadagnati il 6 per cento, la «perdita» è stata ampiamente compensata). La sorpresa, piuttosto, viene da Napoli, dove i passeggeri degli autobus sono aumentati del 4 per cento. Forse perché le «targhe alterne»,

che li gestisce) sono una rarità. Dopo Napoli, con le targhe alterne, nel 1987 ci ha provato Bari («pari e dispari» tutti i giorni, però nella pausa del pranzo c'è il via libera). Altro esempio di crescita «incontrollata». Primo problema, la città è letteralmente

spaccata in due dalla ferrovia. Pochi mezzi, e «attraversare» è un'avventura. Inoltre, come tutti i grandi centri, è invasa ogni giorno da migliaia di pendolari. Ancora, fanno lo shopping a Bari gli abitanti di tre regioni (Puglia, Calabria, Basilica-

ta). L'inquinamento? Anche con le targhe alterne, a Bari resta altissimo. La città rimpiange i vecchi filobus, che sono stati levati di mezzo dieci anni fa, e si sbrana per i parcheggi. Piccolo esempio di inefficienza. In centro, tempo fa è stato costruito un

«silos» con tremila posti macchina. Che nessuno usa. È in piedi, infatti, l'ipotesi di farne un mercato coperto. Mentre si aspetta che qualcuno decida, il «silos» resta chiuso, e vuoto.

E la Sicilia? Anche questa regione si scopre inquinata e caotica. Messina viaggia a targhe alterne da tre giorni. Catania ci sta pensando su, ma è quasi fatta. La giunta deciderà lunedì prossimo il provvedimento, sembra riguarderà solo il centro storico. Strano? Ma no. Perché le banche, la questura, l'anagrafe, tutti gli uffici sono concentrati qui, in quest'area piccolissima del centro storico. Che ogni giorno, così, si trasforma in un labirinto trafficato e impossibile. La «cetta al contrario» è sempre la stessa: servizi pubblici inefficienti, scelte sbagliate, e crescita smisurata. Catania, per questo, sembra Milano lentamente, ha inghiottito i comuni vicini. Ormai, da Acireale a Misterbianco, è un'unica città. Il Comune, ufficialmente, ha solo 360 mila abitanti. Ma combatte ogni giorno con il traffico di un milione di automobili.

«Ancora l'indagine del «Centro studi sistemi di trasporto». Mediamente, gli autobus d'Italia viaggiano a 15 chilometri l'ora. Detiene il record (positivo) Verona 16 chilometri. In alcune città, si conferma il disastro. A Palermo, gli autobus si muovono a sei chilometri l'ora. A Napoli, non si arriva a dieci. Come mai? Mancano le corse «protette», riservate ai mezzi pubblici, cioè, e in qualche modo controllate, custodite. E, di nuovo, sono pochi, pochissimi, i bus (tram) che ogni Comune mette in strada. La frequenza delle corse è, ovunque, irrisoria: a Cagliari come a Torino, fuori del centro, passa un bus mediamente ogni venti minuti. Al sud, veramente, è un po' peggio. Un cittadino di Palermo, o di Napoli, aspetta trenta minuti. Questo, però, è solo un dato «medio» significa che, in alcune zone, la gente attende ore

Mani sporche? Quando il sapone non basta ci vuole Cyclon.

Cyclon Lavamani pasta al limone per il lavoratore e chi si dedica al fai-da-te. Elimina tutte le macchie ed i grassi più ostinati.

Cyclon Lavamani liquido al profumo di limone per la cucina e il fai-da-te. Pulisce a fondo, ma delicatamente, eliminando gli odori più persistenti.

Cyclon Lavamani senza acqua per l'automobilista ed il campeggiatore. Rimuove ogni tipo di sporco anche senz'acqua.



cyclon
LAVAMANI