

Le riforme viaggiano anche in automobile (privata) I russi scoprono gli ingorghi nella città dei grandi viali

Mosca a quattro ruote travolta dal traffico

Mosca è soffocata da un numero crescente di auto. Auto che si rompono e rimangono ferme in mezzo a strade tenute in pessimo stato. I giganteschi viali deserti sono stati ingoiati dagli ingorghi. Nella corrente automobilistica non si vedono più i taxi. Una volta privatizzati sono spariti dalla circolazione. Neanche sui marciapiedi ci si sente sicuri: solo lo scorso inverno ci sono stati 22 mila ricoveri a causa di scivoloni sull'asfalto malridotto e gelato.

PAVEL KOZLOV

MOSCA. Dio creò l'uomo e l'uomo creò la macchina. Ora il partito più numeroso di Mosca, quello dei pedoni, contesta la benedetta creatura non potendone proprio più. Nessuno, neppure l'onnipotente Gai (la polizia stradale), è in grado di accertare quante vetture circolano giornalmente per Mosca. Ufficialmente il parco macchine della città conta 1 milione e 400 mila unità e se ancora all'inizio degli anni '90 il tasso di crescita annuo non superava 50 mila, nel 1993 se ne sono aggiunte 200 mila mentre nei soli primi dieci mesi del 1994 sono state immatricolate altre 190 mila all'incirca di cui una buona parte rappresenta l'usato acquistato in mezza Europa ma soprattutto in Germania, Olanda e nel Baltico. Per non parlare delle «inonmarki» (auto di produzione estera) sempre di seconda mano, targate Ucraina e Belarus dove non si deve pagare ancora un'enorme tassa, proibitiva, sulle importazioni imposta in Russia per facilitare la vendita dei prodotti delle case automobilistiche nazionali. Già i cortili dei caseggiati sono stipati di «conchiglie», piccoli garage smontabili fatti di sottili lamierie ondulate che proteggono dalle precipitazioni ma non dai furti. Ma la vera babilonia succede nelle strade, quelle larghe che una volta sembravano a prova di traffico e mandavano in visibilibio i turisti europei.

ostacolando il traffico. Altro punto dolente: i provvedimenti delle autorità cittadine che hanno introdotto alcuni mesi fa sensi unici in tutto il centro. Terza questione: la pessima preparazione e spesso la totale negligenza per le regole del traffico di tanti guidatori soprattutto tra i cosiddetti «nuovi russi» (al mercato nero avere la patente senza fare gli esami costa da 600 a 1000 dollari). E sopra ogni altra cosa lo stato delle strade stesse che non vengono riparate e quando ci si risolve a farlo gli sbarramenti restringono lo spazio utile fino a renderlo impraticabile.

Il taxi a Mosca è purtroppo in via di estinzione. Prima della riforma camminavano in città oltre 17 mila «Volga» colore giallo con quadretti nei fianchi e la lucetta verde sul parabrezza. Insufficienti per una metropoli ma pur sempre un giovamento per chi aveva fretta. Nel cuore della crisi economica dei primi anni '90 i conducenti di taxi organizzarono due-tre scioperi clamorosi bloccando il centro a suon di clacson per protesta contro la mancanza di auto nuove, contro il racket e casi di loro colleghi aggrediti da malviventi caucasici. E venne la privatizzazione. Alcuni autoparchi, quasi metà dei 21, contrassero accordi di affitto con il Comune fino al completo logoramento delle macchine. Gli altri divennero società per azioni vere e proprie. Il bilancio è triste: di taxi sono rimasti meno di quattromila e anche quelli sono pressoché introvabili in quanto gli autisti preferiscono stare al servizio di ricchi privati oppure si affollano alle stazioni ferroviarie e negli aeroporti, controllati ormai da gruppi criminali che stabiliscono anche le tariffe: uno «strappo» dall'aeroporto internazionale in città di notte può venire a costare anche 300 mila lire. Il

governo di Mosca, nel tentativo di riparare, si è rivolto a produttori stranieri. L'esperimento con le «Mercedes», però, è fallito alla grande. Non soltanto giravano a vuoto perché i clienti si rifiutavano di pagare l'equivalente di due marchi tedeschi per chilometro, ma cinque auto su totale di cento sono state chiamate e non sono mai tornate. Meno male che i banditi hanno lasciato vivi gli autisti. Qualche giorno fa un tassista, pur lamentandosi della sua auto sgangherata, alla domanda se era disposto a cambiarla con un'altra, straniera, nuova di zecca ci ha commentato: «Non sono un suicida».

Esiste, tuttavia, un rifugio per chi non si vuole avventurare nella selva del traffico e dei taxi-fantasma: il marciapiede. Anzi, esisterebbe perché tale termine non è accettato dal «Mosdor», l'ente moscovita preposto alla riparazione delle strade che da decenni conduce una battaglia asprissima contro quello addetto agli alloggi per il diritto di scalfare sull'altro il dovere di asfaltare «la parte competente della pavimentazione stradale». E non è affatto una parte trascurabile. Si tratta di 4.590 chilometri di marciapiede lungo quasi tremila chilometri delle strade cui si devono assommare altri 2.390 chilometri che occupano i marciapiede nei cortili, parchi e giardini. La difficoltà sta nel fatto che gli stabilimenti che producono l'asfalto e le 500 squadre che lo mettono fanno capo appunto ai ministri degli Esteri di Dodici più Svezia, Austria e Finlandia. L'iniziativa è stata presa tre giorni dalla riunione di Bruxelles che ha in agenda la discussione sull'associazione della Slovenia all'Unione europea. Un progetto che è ora ostacolato dalla vertenza tra Roma e Lubiana. Nella lettera pubblicata ieri dal quotidiano Delo Drnovsek ha detto di ritenere definitivamente risolti i problemi con l'accordo di pace del 1947, il trattato di Osimo del 1975 e l'intesa di Roma del 1983. Quegli accordi furono stipulati dall'Italia con il governo di quella che allora era la Jugoslavia e comprendeva anche la Slovenia. Se l'Italia continuerà a porre problemi che riguardano la storia dei rapporti fra i due paesi, ha scritto il



Traffico nel centro di Mosca

Marco Lamorgese/Photo News

Lettera del premier sloveno Dmrovsek ai paesi dell'Unione europea

«Lubiana non ha debiti con Roma»

NOSTRO SERVIZIO

LUBIANA. La Slovenia non intende cedere alle richieste dell'Italia sui beni abbandonati dagli esuli. Lo ha ribadito il primo ministro sloveno Janez Dmrovsek in una lettera inviata ai ministri degli Esteri di Dodici più Svezia, Austria e Finlandia. L'iniziativa è stata presa tre giorni dalla riunione di Bruxelles che ha in agenda la discussione sull'associazione della Slovenia all'Unione europea. Un progetto che è ora ostacolato dalla vertenza tra Roma e Lubiana. Nella lettera pubblicata ieri dal quotidiano Delo Drnovsek ha detto di ritenere definitivamente risolti i problemi con l'accordo di pace del 1947, il trattato di Osimo del 1975 e l'intesa di Roma del 1983. Quegli accordi furono stipulati dall'Italia con il governo di quella che allora era la Jugoslavia e comprendeva anche la Slovenia. Se l'Italia continuerà a porre problemi che riguardano la storia dei rapporti fra i due paesi, ha scritto il

premier sloveno ai Dodici, questo innescherà inevitabilmente, in risposta, delle richieste di parte slovena sulle colpe e sui danni provocati dal regime fascista (1941-43).

I rapporti Italia-Slovenia - ha aggiunto Dmrovsek - sono fondati sul diritto internazionale e solo il principio dei «pacta sunt servanda» può essere alla base di una nuova Europa. Comportamenti diversi - ha aggiunto il premier - «rimetterebbero sul tavolo tutti i problemi nati dalla prima e dalla seconda guerra mondiale e ciò potrebbe minacciare l'equilibrio politico europeo».

Sul contenzioso fra Roma e Lubiana è intervenuto ieri anche il ministro degli Esteri italiano Antonio Martino, augurandosi che la conclusione del negoziato con la Croazia possa avere un «risultato positivo contagioso» anche per i rapporti con la Slovenia. Martino ha affrontato l'argomento respon-

dendo alle domande dei giornalisti al termine dell'incontro con il collega austriaco Alois Mock, in visita a Roma. «Ho informato il collega Mock - ha detto il ministro - sull'andamento del negoziato con la Slovenia, e gli ho ribadito la volontà del governo italiano di condurre in porto al più presto il negoziato per dare il via al mandato negoziale per l'adesione della Slovenia all'Unione europea». Martino ha detto di aver riferito a Mock delle «fasi altalenanti» di questa trattativa. «Ho espresso anche la convinzione - ha detto - che, grazie ai nostri sforzi, la polemica della Slovenia, in parte prelettorale, non abbia conseguenze negative».

Sull'argomento il ministro Mock ha rilevato che la Slovenia è tra le Repubbliche ex comuniste quella che ha fatto maggiori passi avanti nell'economia di mercato e nelle riforme sociali. Secondo Mock, tuttavia, «non è stato molto opportuno» da parte del governo sloveno, non dar seguito alle trattative di

Aquileia, «non accettando un compromesso, che era stato siglato dal ministro degli Esteri sloveno dell'epoca. Tale compromesso, secondo Mock, era «molto buono e accettabile».

Secondo Piero Fassino, responsabile esteri del Pds, «le relazioni tra Italia e Slovenia sono ad un passaggio delicato». «Per riannodare i fili di un'intesa - ha aggiunto Fassino - è necessario che ciascuno dei governi calibri ogni atto con estremo senso di responsabilità». «Purtroppo - ha detto l'esponente del Pds - non va in questa direzione la nervosa lettera inviata dal primo ministro sloveno Dmrovsek ai ministri degli Esteri dell'Unione europea. Auguriamo che il governo italiano non segua Lubiana in inutili irrigidimenti ed assuma invece un atteggiamento che favorisca il superamento dell'attuale contenzioso italo-sloveno, evitando allo stesso tempo all'Italia un imbarazzante isolamento in Europa».

DA GHILARZA A STINTINO. VIAGGIO IN SARDEGNA

MINIMO 30 PARTECIPANTI

Partenza da Bologna il 28 dicembre. Trasporto con volo di linea. Durata del viaggio 6 giorni (5 notti). Quota di partecipazione: lire 1.280.000. Supplemento camera singola lire 120.000.

Itinerario: Bologna - Alghero (Nuoro-Orghosolo-Oriстано-Tharros-Ghilarza-Stintino) - Bologna.

La quota comprende: volo a/r, le assistenze aeroportuali, i trasferimenti in pullman privato, la sistemazione in camere doppie presso l'albergo Carlos V* di Alghero (4 stelle), la pensione completa (alcuni pranzi e cene in ristoranti caratteristici), il cenone di fine anno, tutte le visite previste dal programma, un accompagnatore.

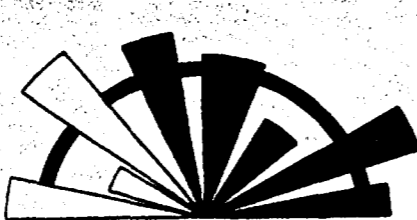
CAPODANNO A CAPONORD

Copenaghen, Oslo, Tromsø, Caponord, Stoccolma

MINIMO 20 PARTECIPANTI

Partenza il 27 dicembre da Milano. Trasporto con volo di linea. Durata del viaggio 8 giorni (7 notti). Quota di partecipazione L. 2.690.000 (Partenza da Roma e da Venezia quotazione su richiesta). Supplemento camera singola L. 420.000. Itinerario: Italia/Copenaghen/Oslo/Tromsø/Caponord/Alta/Stoccolma/Italia.

La quota comprende: volo a/r, le assistenze aeroportuali, la sistemazione in camere doppie in alberghi di prima categoria e lusso, la mezza pensione, tutte le visite previste dal programma e un accompagnatore dall'Italia.



L'Unità vacanze

MILANO VIA F. CASATI, 32 Telefoni (02) 6704810-844 fax (02) 6704522 Telex 335257

L'AGENZIA DI VIAGGI DEL QUOTIDIANO

I VIAGGI PER I LETTORI

I paesi, le storie, le genti e le culture

SOGGIORNO IN SENEGAL

MINIMO 10 PARTECIPANTI

Partenza da Milano il 26 dicembre. Trasporto con volo speciale Eurolloy. Durata del viaggio 8 giorni (7 notti). Quota di partecipazione Lire 2.300.000.

Itinerario: Milano/Dakar/Milano.

La quota comprende: volo a/r, le assistenze aeroportuali, la sistemazione in camere doppie presso l'albergo Domaine de Nianing (3 stelle), la pensione completa, le bevande ai pasti, il cenone di fine anno. L'albergo, situato a poca distanza da M'Bour, dispone di due ristoranti (di cui uno sulla spiaggia), quattro piscine e campi da tennis, i bungalow e le villette (tutte con aria condizionata), sono distribuite in un esteso giardino tropicale. L'equipe di animazione organizza spettacoli e attività sportive.

VIAGGIO NEL NUOVO SUD AFRICA

MINIMO 15 PARTECIPANTI

Partenza da Roma il 29 dicembre. Trasporto con volo di linea Alitalia. Durata del viaggio 12 giorni (9 notti). Quota di partecipazione L. 4.600.000. Supplemento camera singola L. 580.000. Supplemento partenza da altre città lire 110.000.

Itinerario: Italia/Johannesburg/Soweto/Bongani (Parco Kruger) /Città del Capo (Table Mountain e capo di Buona Speranza) (Stellenbosch)/Sun City/Johannesburg/Italia.

La quota comprende: volo a/r, le assistenze aeroportuali, i trasferimenti interni, la sistemazione in camere doppie in alberghi di 3 e 4 stelle e lusso, la sistemazione presso il «Bongani Mountain Lodge» della riserva Bongani, la prima colazione, la pensione completa durante il soggiorno nella riserva (compreso il cenone di fine anno), tutte le visite previste dal programma, l'assistenza di ranger durante il soggiorno e le visite nella riserva e nel Parco Kruger (safari con fuoristrada), un accompagnatore dall'Italia.

A PECHINO, XIAN E NEI VILLAGGI DELLO YUNNAN

MINIMO 30 PARTECIPANTI

Partenza da Roma il 25 dicembre. Trasporto con volo di linea. Durata del viaggio 15 giorni (12 notti). Quota di partecipazione Lire 3.450.000. Supplemento camera singola L. 465.000.

Itinerario: Italia/ Pechino/ Dali / Lijiang / Dali / Kunming / Xian / Pechino / Italia.

La quota comprende: volo a/r, le assistenze aeroportuali, il visto consolare, la sistemazione in camere doppie in alberghi di prima categoria e nei migliori disponibili nelle località minori, la pensione completa, due banchetti e due spettacoli teatrali, tutte le visite previste dal programma, un accompagnatore dall'Italia, le guide locali cinesi.

VENT'ANNI DOPO RITORNO IN VIETNAM

(Viaggio attraverso i luoghi e la storia che hanno appassionato una generazione)

MINIMO 30 PARTECIPANTI

Partenza da Roma il 28 dicembre. Trasporto con volo di linea. Durata del viaggio 13 giorni (10 notti). Quota di partecipazione L. 4.120.000 - visto consolare L. 55.000 - supplemento partenza da altre città italiane lire 170.000 - supplemento camera singola L. 425.000.

Itinerario: Italia/Hong Kong/Hanoi-Halong-Hanoi-Vinh-Quangtri-Hue-Ho Chi Minh Ville (Delta del Mekong)/Hong Kong/Italia.

La quota comprende: volo a/r, le assistenze aeroportuali, i trasferimenti interni, la sistemazione in camere doppie in alberghi di prima categoria e nei migliori disponibili nelle località minori, la pensione completa e la mezza pensione ad Halong, Hanoi e Ho Chi Minh Ville, il cenone di fine anno, la visita guidata di Hong Kong, tutte le visite previste dal programma, l'assistenza di guide locali vietnamite di lingua francese o inglese, un accompagnatore dall'Italia.

UNA SETTIMANA A PECHINO

MINIMO 15 PARTECIPANTI

Partenza da Roma il 25 dicembre. Trasporto con volo di linea Finnair. Durata del soggiorno 9 giorni (7 notti). Quota di partecipazione Lire 2.130.000. Supplemento camera singola lire 320.000.

Itinerario: Italia/Pechino/Italia

La quota comprende: volo a/r, le assistenze aeroportuali, il visto consolare, i trasferimenti interni, la sistemazione in camere doppie presso l'albergo New Otani (5 stelle), la prima colazione, un pranzo durante l'escursione alla Grande Muraglia la visita guidata alla Città Proibita, la cena di fine anno, un accompagnatore dall'Italia.