



Stanno per ricominciare le scuole e il primo problema all'ordine del giorno sono le auto e l'allarme per l'inquinamento

Traffico, battaglia d'autunno

Roma punta sulla sosta a pagamento, Napoli su pedonalizzazione e domeniche a piedi. In tutti i grandi centri investimenti per parcheggi «scambiatori» e nuovi mezzi pubblici

ROMA Vacanze estive? Una cartolina ingiallita ormai per molti. E per chi è rimasto in città a luglio ed agosto? Anche per loro finisce la «pachia»: torna il tormentone-traffic con strade congestionate, parcheggi che scarseggiano e lo smog di nuovo in agguato. Il tutto peggiorerà a giorni, con la riapertura delle scuole. Allora, che fare? Le città d'Italia s'attrezzano. Per tutti, un solo grido: centri storici blindati. Ma le strategie d'assalto sono tante: si va dalla sosta a pagamento e le tecnologie avanzate (Roma e Bologna) alla pedonalizzazione spinta con domeniche a piedi e blocchi programmati del traffico (Napoli), dai semafori intelligenti (Milano) alle corsie preferenziali per i bus (Torino).

Partiamo allora con la capitale dove il cuore della strategia anti-traffic del Comune è la sosta a pagamento che si allargherà sempre di più nelle zone semicentrali (oggi sono 30.000 i parcheggi a tariffa), per esempio all'Università e al Policlinico. Lo scopo è quello di regolare una risorsa scarsa come i parcheggi ed evitare così le ricerche di un posto e la sosta selvaggia. Parallelamente alle zone «blu» proseguirà anche la creazione di parcheggi di scambio nei principali snodi di comunicazione (ad esempio nel Laurentino per la metro B). In quasi cinque anni di amministrazione, fanno sapere al Comune, sono stati destinati ben 4.000 miliardi di lire per la mobilità: ci sono cantieri in tutte le linee ferroviarie della città, è partito il finanziamento per l'ammodernamento ed il prolungamento della linea A della metro e per la metro C. Proseguirà poi la fase sperimentale del progetto per i varchi elettronici nel centro storico. Si sono tinte di blu anche le strade di Bologna dove dal

primo di settembre è partita la seconda fase del piano-sosta che ha coinvolto anche buona parte della periferia: sono 21 mila i posti auto a disposizione e per chi è in possesso di un abbonamento al bus o lascia una bici in deposito è gratuita la sosta presso i parcheggi scambiatori. Nel capoluogo emiliano, inoltre, il vigile elettronico si chiama «Sirio» e dovrebbe entrare in funzione dal prossimo dicembre con ben dieci varchi telematici. Infine, l'amministrazione sta persino pensando di limitare il traffico ripristinando il tram su rotaie.

A Napoli, invece, la parola d'ordine è pedonalizzazione. «Il Comune», spiega l'assessore al Traffico, Massimo Paolucci - punta a chiudere il centro storico alle auto private, sull'esempio di quanto è già stato fatto in una delle principali strade della città, Via Toledo, che è diventata isola pedonale con soddisfazione anche dei commercianti». Inoltre, a settembre ed ottobre ci saranno le domeniche a piedi (una al mese), con lo stop a tutte le auto dalle 10 alle 13, mentre riprenderanno i blocchi fissi il lunedì ed il giovedì, dalle 8.30 alle 16.30, per le auto non catalitiche. Al Comune poi, ha sottolineato Paolucci, «sono stati assegnati 80 auto ibride, di queste, 45 saranno a disposizione dei cittadini come mezzi in affitto posteggiati nei parcheggi di scambio». Quanto alla tariffazione dei posti, ha rilevato, «attualmente sono 13.000, entro ottobre saranno 16.000 e si punta ad arrivare entro l'anno prossimo a 25.000, passando gradualmente dal centro storico ai quartieri spagnoli».

Veniamo a Milano dove il Comune sta lavorando sulla semaforizzazione intelligente; si tratta di un si-

stema integrato, ha spiegato l'assessore alla Mobilità Giorgio Goggi, «con una sala operativa che rileva il traffico, per valutare i luoghi in cui si formano gli ingorghi e intervenire tempestivamente, variando i tempi dei semafori». Con questo sistema è stato calcolato una riduzione del 10% della congestione e dell'inquinamento. La prima tranché sarà operativa a metà del '99. Altro punto importante della strategia anti-traffic, sono i parcheggi di interscambio: per ora ce ne sono circa 15.000 ed entro il '99 ne saranno realizzati altri quattro. Nella città dell'auto, Torino, l'emergenza traffico è meno grave rispetto ad altre città, assicura Biaggio Burdizzo, direttore della Divisione mobilità del

Comune, «perché siamo partiti in tempo con la sosta a pagamento nel centro storico e la promozione dei mezzi pubblici». «Siamo così riusciti - ha detto - a ridurre del 20-25% del traffico al centro». I posti auto a pagamento sono 25.000 ed entro il '99 ne saranno attivati altri 10.000 semicentrali. Saranno poi aumentate le corsie preferenziali per i mezzi pubblici, che hanno già consentito un aumento della velocità dei veicoli pari a circa il 15-10%. Importante poi, l'utilizzo della telematica con un progetto che prevede un sistema integrato, con semafori intelligenti e rilevamento dell'inquinamento atmosferico.

Francesca Parisini

I NUMERI DELL'INQUINAMENTO

Emissioni medie di CO e NO2 nelle sei città nel gennaio 1998 (in milligrammi al metro cubo) e delle diminuzioni registrate dal 1994 al 1998.

Città	Ossido di carbonio		Biossido di azoto	
	Concentrazione	Variaz.	Concentrazione	Variaz.
Roma	10,57	-12%	133	0
Milano	6,06	-39%	109	-36%
Torino	9,28	-16%	123	-23%
Genova	9,35	-1%	120	-32%
Firenze	8,18	-24%	124	-7%
Palermo*	10,27	-58%	114	-50%

* Il confronto è tra il 1997 e il 1998

P&G Infograph

ANALISI

«Ma l'aria è più pulita»

ROMA. Aria più pulita nelle città italiane, almeno per quanto riguarda gli inquinanti tradizionali, monossido di carbonio e biossido di azoto, riconosciuti come quelli che più degli altri concorrono al degrado della qualità dell'aria urbana. Più pulita però a Milano e meno a Roma dove, soprattutto il biossido di azoto resta «critico». Questi dati emergono da un'indagine capillare sulla stagione «di smog» 1997-98 elaborata da «M&T», la newsletter del gruppo Fiat, su alcune grandi metropoli italiane.

A dimostrare questo miglioramento dell'atmosfera cittadina sono i dati sulle giornate di «chiusura» al traffico per motivi ambientali in sei città (Torino, Milano, Bologna, Firenze, Roma e Napoli): 86 giorni nella stagione 1992-93 e soltanto 3 (a Firenze) nella stagione 1997-98 cui si devono aggiungere però 18 giorni di limitazioni programmate a Napoli. Entrando nel «noccioolo duro» dell'inquinamento cittadino esaminato da «M&T» nel mese di gennaio (il mese più a rischio in cui si sono registrati il 60% degli interventi limitativi del traffico) si vede come si «muovono» le città esaminate (Roma, Milano, Genova, Torino, Firenze e Palermo) nel corso degli anni 1994-1998.

Per l'inquinamento da monossido di carbonio (CO), le medie ponderate dei valori di emissione sono in flessione in tutte e sei le città e sono lontane dal livello di attenzione fissato per questo inquinante in 15 milligrammi al metro cubo.

L'andamento della concentrazione di CO resta comunque molto legato alle condizioni climatiche, il 1996 e il 1998 che hanno registrato un gennaio piovoso hanno anche fatto registrare meno CO. Roma risultata la città con l'inquinamento da CO più evidente (anche se sotto i limiti) pari a 10,57 milligrammi al mc, mentre Milano quella in migliori condizioni con 6,06 milligrammi al mc di media. Per le altre città i valori medi di emissione da CO per il gennaio 1998 sono di 8,18 mcg/mc a Firenze, 9,28 a Torino, 9,35 a Genova, 10,27 a Palermo. Osservando invece il trend di diminuzione dell'anidride carbonica nelle città tra il 1994 ed il 1998 si osserva poi che questo inquinante è restato quasi stabile a Genova, solo -1% in 5 anni, è diminuito solo del 12% a Roma, mentre è in calo vertiginoso, del 58%, a Palermo, ma in questa città il confronto è tra il '97 e il '98.



Ivano Pais

INTERVISTA

«Motorini troppo inquinanti. Incentiviamo la rottamazione»

L'assessore capitolino Tocci spiega come si salveranno le città.

ROMA. La ricetta per Roma? «La tariffazione della sosta. Il blocco delle auto è una misura d'emergenza non valida per curare la malattia del traffico». Walter Tocci, vice-sindaco e assessore alla mobilità del Campidoglio, ne è convinto. Ma l'autunno «caldo» delle città partirà con una dichiarazione di guerra. A chi? Ai motorini. «Perché è vero - sottolinea Tocci - le due ruote inquinano più delle automobili». Ma come, vice-sindaco, un anno fa quasi si implorava l'uso del ciclomotore. Ed esso... «Non c'è dubbio: il motore a due tempi inquinava l'aria più dell'auto privata. Firenze al riguardo è più avanti di noi. Ma sia Roma che le altre città guardano con interesse a questa iniziativa». E cioè?

«Incentivi per motorini elettrici. Il 26 e il 27 ottobre prossimi ci incontreremo a Firenze in un convegno per chiedere all'imprenditoria di questo settore di produrre ciclomotori ecologici e al Governo incentivi per rottamare i ciclomotori inquinanti». Ma intanto le città scoppiano per l'inquinamento, il traffico, i disastri dei cantieri... E i mezzi pubblici restano quelli di sempre: insufficienti. Come se ne esce? «È bene che la discussione che si è fatta in estate sull'inquinamento sia ben presente sia al Governo che al Parlamento che sta preparando la finanziaria del '99. Noi auspichiamo che sia confermato l'impegno che aveva preso il ministro Costa insieme ai sindaci delle grandi città metropolitane per una grande poli-

Il governo deve finanziare la politica dei sindaci

tica nazionale di investimento di metropolitane e tranvie. Per avvicinare le grandi città italiane a quelle europee. Ma voglio anche ricordare che le capitali europee hanno un volume di investimento sul trasporto pubblico che è di mille miliardi l'anno. Quindi bisogna dare alle cit-

tà italiane di più se non lo stesso livello di investimento. Altrimenti staremo sempre a parlare di cose contingenti. Bisogna modificare la struttura delle città italiane realizzando quella rete di trasporto su ferro che manca in quasi tutte le nostre metropoli. Come dire, state battendo cassa? Non solo. Vogliamo cambiare il carattere storico dell'Italia. In questo momento tutte le metropoli hanno dei cantieri in corso, delle opere in progettazione. È la prima volta in questo secolo. Chiediamo di non fermare il programma di investimento avviato dai nuovi sin-



Il vice sindaco e assessore alla mobilità di Roma Walter Tocci, sopra traffico in un viale della capitale

Ivano Pais

Torniamo all'inquinamento. È stata un'estate bollente per l'ozono. Roma soprattutto ha subito 16 giorni consecutivi di allarme. Ma adesso, come per miracolo, non se ne parla più. Il problema è caduto nel nulla? «No. Il problema è serio ma si è fatta troppa confusione. I giornali e i mezzi di informazione hanno raccontato male. Tutte le città italiane hanno adottato misure che con il tempo hanno fatto diminuire di gran lunga le emissioni di ossido di carbonio: la catalizzazione delle auto, il bollino blu, le isole pedonali e la tariffazione della sosta. Adesso però, avendo in gran parte migliorato questo problema, con la nuova legge ci apprestiamo a fare una campagna sul benzene. Che è un inquinante molto più grave. Sull'ozono, ripeto, si è fatta confusione. La legge, per il livello di attenzione, dice

soltanto di dare una buona informazione ai cittadini. I blocchi del traffico a Ferragosto non servono. Farli sarebbe stato poco serio. Il traffico non c'è». Dunque, il problema più grave non è l'ozono ma il benzene. Come intendete muovervi? «Le leggi del '92 ci davano solo l'ossido di carbonio. E tutte le amministrazioni hanno adottato una politica fortissima contro questo inquinante. Con risultati notevoli. Adesso, l'anno scorso per l'esattezza, è stata approvata la legge che parla anche del benzene. E forti dei successi ottenuti ci stiamo concentrando sul benzene. Sapendo però che sarà una battaglia ancora più difficile». Dopo le vacanze i problemi di sempre. La gente è stanca. Non ne può più di fare la gincana tra i cantieri, di aspettare un bus che non passa. I vostri appelli alla pazienza non bastano più. «Non credo che la gente abbia perso la pazienza. È chiaro a tutti invece che stiamo facendo opere che non si realizzavano da 50 anni. In tutte le città. Nella sola Roma ci sono 700 cantieri aperti».

Maristella Iervasi

La strategia delle aziende pubbliche chiamate a far fronte alle esigenze del trasporto. Arrivano autobus nuovi ed ecologici

A Napoli nuovi mezzi elettrici all'interno dei Quartieri Spagnoli, Milano ristruttura l'intera rete pubblica.

ROMA. Mezzi pubblici più numerosi, nuovi, silenziosi e meno inquinanti. Questo l'impegno per i prossimi mesi delle aziende di trasporto pubblico delle grandi città italiane che puntano ad accrescere l'appeal delle vetture collettive scapito delle auto private. L'Azienda municipalizzata Napoli è in prima fila nel processo di ringiovanimento del parco autobus.

«Con la vendita dei Bbc - spiega al Comune - il numero dei mezzi pubblici è passato da 320 vetture (in maggioranza vecchie) a 750 ed in seguito diventeranno 860». Ci sono inoltre i lavori in corso per completare entro il 2000 la prima tratta della metropolitana.

«Si comincerà poi - ha detto il di-

rettore operativo dell'azienda, Renato Muratore - ad attivare linee anche all'interno dei Quartieri Spagnoli, con piccoli bus (alcuni elettrici) che possono percorrere le strette stradine dei Quartieri, cui saranno destinati anche 21 bus ibridi di prossima consegna».

Un aiuto al miglioramento del servizio pubblico napoletano, ha concluso Muratore, «potrà venire dall'aumento dell'entità della multa per i viaggiatori abusivi, che a fine mese passerà da 10.000 a 50.000 (e per chi paga dopo più di due mesi la sanzione salirà ad oltre 150.000 lire)».

L'Atm di Milano si presenta all'appuntamento dell'autunno con la rete completamente ristrut-

turata (durante l'estate sono state sistemate le strade e sostituiti i binari).

Proseguirà inoltre, fa sapere l'azienda, il piano di svecchiamento del parco autobus ed all'inizio dell'anno prossimo circoleranno poi venti primi Eurotram, mezzi all'avanguardia a basso inquinamento ed alta capienza.

Operazione «ringiovanimento» in atto anche a Torino, dove l'Atm ha deliberato l'affidamento della fornitura di 290 autobus entro il 1999.

L'intervento, rileva l'azienda, consentirà di sostituire circa il 40% dell'intero parco autobus dell'Atm, portandone l'età media da 9 a 6 anni.

Oltre alla facile accessibilità per disabili, i nuovi mezzi hanno caratteristiche di elevata silenziosità, motori di tipo Euro 2 con emissioni inquinanti che sono assolutamente contenute ed un considerevole aumento dei posti a sedere.

A Roma, dalla metà di settembre, quando riapriranno le scuole, l'Atac assicurerà 7.000 corse in più di bus e tram. Altra novità è poi costituita da un servizio navetta con minibus elettrici all'interno del Policlinico Umberto Primo.

Per il prossimo futuro è inoltre prevista l'attivazione del «Jumbo»: si tratta di un tram di nuova concezione, lungo 31 metri, con una capienza che può arrivare fino a 300 passeggeri.

Marzio Barbagli da anni studia le reazioni degli automobilisti

Il sociologo: «Ad esasperare i cittadini è la lentezza nel risolvere questioni aperte»

BOLOGNA. «Il traffico è sicuramente uno dei problemi principali sentiti dai cittadini: sono loro stessi a ricordarlo ad ogni sondaggio. E certo ne chiedono una soluzione in tempi brevi, ma fino a che punto possa arrivare questa esasperazione è ben difficile dirlo». Marzio Barbagli, sociologo bolognese, da anni sale sui taxi della città per intervistare chi è alla guida, quindi ha un'idea piuttosto chiara di quale sia lo stato d'animo di chi vive in mezzo al caos delle strade. «Non mi sembra però che la situazione possa far pensare a future insurrezioni degli automobilisti, e nemmeno posso ipotizzare quanto l'ansia provocata dal traffico incida sullo stress di una persona che ha comunque mille altri problemi.

Certo è che non aiuta a stare meglio». Le strade delle grandi città sono praticamente inagibili: code ai semafori, aria irrespirabile, parcheggi introvabili e un continuo fiume di auto. Secondo il sociologo però non è nemmeno il tempo perso al volante a fare arrabbiare i cittadini, ma la lentezza con cui si risolvono i problemi. «Sistemare il traffico nelle grandi città non è certo semplice, mi basta vedere che a Bologna i progetti impiegano spesso anni a diventare realtà: ci sono ostacoli pratici e a volte ostilità. Però i cittadini di solito hanno solo la percezione della lentezza, della mancata risoluzione delle questioni aperte, ed è questo a infastidirli. Inoltre i piccoli passi

avanti in genere non hanno un'immediata visibilità». Lo scenario che si prospetta comunque non sarebbe tale - secondo il sociologo - da far temere che qualche automobilista impazzito si metta a sparare ai passanti, esasperato dall'ennesima coda. «Il problema comunque non va sottovalutato, e sarebbe un errore farlo - ha aggiunto Barbagli - perché guidare in mezzo al traffico costa un grande dispendio di energie, stanca e svuota. E la mancanza di parcheggi infastidisce gli automobilisti forse ancora di più di una circolazione caotica. I cittadini sono esasperati dall'impossibilità di vivere bene a causa di un traffico eccessivo. Quindi questo è un disagio che varrà molto».