

◆ Presentato uno studio sul traffico in 18 città in occasione di «Urbania», il salone delle politiche di sviluppo urbano. In circolazione troppe auto. Non decolla il trasporto pubblico

Il grande ingorgo Federtrasporti accusa «Sindaci immobili»

«I Comuni devono dimostrare più coraggio invece fanno solo soldi con sosta e multe»



Ivano Pais

ONIDE DONATI

ROMA L'ideale sarebbe un energico «alzati e cammina» pronunciato da chi sta molto in alto. Sogliono a Lazzaro i grandi centri urbani di oggi: non si muovono. Solo che i sindaci delle cento città non hanno a portata di mano soluzioni miracolistiche per liberarsi dal grande ingorgo che li assedia. Così - secondo quanto sostiene la Federtrasporti - si sono fatti forse più furbi che lungimiranti: i parcheggi? un affarone; le multe? un toccasana per i bilanci comunali che sconfinano «nel taglieggiamento dei cittadini». E le strade? Intasate, intasissime, con i bus che non «sfondono», le metropolitane che quasi non esistono, i taxi «abbordabili» unicamente da chi ha un reddito medio (mentre non decollano i sistemi di taxi collettivi e i car-sharing).

Una situazione desolante e deprimente quella delineata ieri dalla «mappa sulla mobilità» nei 18 principali Comuni, sorta di check up sull'Italia metropolitana che verrà ulteriormente approfondito a Padova dal 24 al 27 febbraio nel corso di un salone specializzato denominato «Urbania». Desolante e deprimente perché, accusa la Federtrasporti (che riunisce 160 aziende di trasporto pubblico con 100 mila addetti e circa 11 mila miliardi di fatturato), quel che si potrebbe realisticamente fare non si fa e perché i costi economici e sociali che gravano su ogni cittadino sono immensi. Basterebbe, tanto per dare un ordine di grandezza, che la velocità commerciale degli autobus aumentasse di un chilometro l'ora e i miliardi risparmiati dai bilanci pubblici sarebbero 200. Oggi i bus viaggiano intorno ad una media di 13-14 chilometri l'ora (ma con «frenate» fino a 12). Se andassero un po' più forte di una bicicletta, diciamo sopra i 20, il risparmio sarebbe l'equivalente di una «manovrina» finanziaria. Il premio lumaca va a Napoli con 11,98 km/ora nel '97 (ma nel '96 erano 9,60), seguita da Palermo (12,86 km), Milano

(13) Roma (14), Genova, Bologna, Firenze, Bari, Reggio Calabria e Bergamo tra i 15 e i 16 km. Un po' meglio Torino e Padova (16), mentre Perugia e Venezia «sfrecciano» rispettivamente a 20 e 24 km.

Velocità queste ultime accettabili che quasi ogni città potrebbe raggiungere se... «Se la cultura dei cittadini cresce e se gli amministratori locali avessero più coraggio», dice il presidente di Federtrasporti Enrico Mingardi. Che con brutalità aggiunge: «Sapete perché nessuna amministrazione comunale va a fondo con i provvedimenti sul traffico? Perché hanno un impatto forte sulle abitudini delle persone e sugli interessi di alcune categorie forti. Nessun sindaco che aspira alla riconferma potrà mai presentare un piano urbano del traffico un anno prima delle elezioni, sarebbe destinato a sicura sconfitta». L'unico modo per uscire da questa situazione è «commissariare le amministrazioni indampienti, penalizzare le città che non

hanno fatto i piani del traffico». Senza scelte, il destino delle città è segnato: verranno letteralmente «cannibalizzate» dalle auto. Sono 41 milioni le quattro ruote che circolano in Italia e in vent'anni sono aumentate del 94,1%, in 12 anni del 44,4%. I motorini, coi quali ci si muove meglio ma che inquinano come e più delle macchine, sono 7 milioni. Roma «ospita» 1.723.263 auto, Milano 854.193, Napoli 642.942. Il capoluogo campano è anche quello con le macchine più vetuste: il 63% è stato immatricolato da oltre 10 anni contro il 26% di Bergamo, il 27% di Bologna, il 32% di Milano, il 38% di Roma. L'età media delle auto in Italia è di 8,7 anni; prima degli incentivi alla rottamazione era di 9,9.

L'«amore» per la macchina è

ANNO 1997	Parco circolante nel comune	circolante con età maggiore di 10 anni	anzianità parco mezzi (anni)	velocità commerciale (Km/h)
BARI	170.649	41,18	7,8	15,50
BERGAMO	73.186	25,84	11	15,00
BOLOGNA	221.331	27,41	12,6	15,03
CAGLIARI	113.975	35,99	9	15,16
CATANIA	200.263	53,74	12,8	14,70
FIRENZE	221.622	29,09	9,8	15,81
FORLÌ	68.333	28,64	12,6	20,67
GENOVA	307.104	31,34	12,6	15,00
MATERA	29.207	39,13	16	20,00
MILANO	854.193	32,07	12,4	13,00
NAPOLI	642.942	62,92	7,6	11,98
PADOVA	123.997	31,03	12,2	16,00
PALERMO	377.898	44,46	6	12,86
PERUGIA	102.255	33,95	9,1	19,53
REGGIO C.	92.442	39,92	7,3	15,00
ROMA	1.723.263	38,60	11,4	14,00
TORINO	578.607	38,60	9	16,00
VENEZIA	122.265	32,26	14	24,80

inversamente proporzionale a quello per i bus che vedono perdere passeggeri su passeggeri, salvo al sud. Molte le città che riescono a rispettare la legge che impone di coprire con i biglietti almeno il 35% dei costi: 42% a Venezia, 41% a Perugia e Bergamo, 38% a Bologna, Torino, Firenze. Fuori legge Roma (25%), Cagliari (16%), Reggio Calabria (15%). Capitolo sicurezza: «Va male», dicono gli studi preparati per Urbania. In ambito urbano avvengono il 73% degli incidenti (il 66% la media negli altri paesi europei), tra il '93 e il '97 nelle 18 città italiane gli incidenti sono passati da 43.200 a 57.900, 1 ferito da 56.900 a 78.400. Calo nei decessi: da 772 a 630. E le multe? 5 milioni e mezzo nel '97 ma solo 8.500 per omesso uso delle cinture.

Dopo gli anni del boom il motorino entra in crisi

ROMA Dopo anni di boom, è crisi nel settore dei ciclomotori: a fine gennaio sono stati consegnati ai concessionari 18.286, esattamente il 46 per cento in meno rispetto allo stesso mese del '98, quando le consegne erano state 33.869. Sono i dati che ha diffuso ieri l'Ancm, l'associazione dei costruttori italiani di cicli e motocicli. «L'incertezza dei potenziali acquirenti - commenta l'Ancm - e l'effetto annuncio generato dai nuovi incentivi allo studio hanno di fatto bloccato le vendite». Una situazione definita particolarmente «grave nel segmento ciclomotori che, come già in dicembre, segnano un meno quarantasei per cento in meno delle consegne ai concessionari». Prosegue invece la crescita del targaio, «anche se meno accentuata - si legge nella nota diffusa dall'Ancm - rispetto all'anno scorso, grazie agli scooter (crescita che ha fatto segnare un più 36,8 per cento) e alle moto vere e proprie» che segnano un rialzo del 14,8 per cento. Arriva, intanto, la marmitta catalitica anche per le due ruote. Sono stati presentati i ciclomotori catalizzati con emissioni in regola con la direttiva Ue 97/24, che entrerà in vigore a giugno e consentirà ai sindaci delle grandi città italiane di bloccare i motorini inquinanti.

L'INTERVISTA

Zanonato: «Sbagliano i piani noi li facciamo»

ROMA «Mai sentito tante sciocchezze tutte insieme». Flavio Zanonato, sindaco diessino di Padova, la città che a fine mese ospiterà «Urbania», chiede al giornalista di ripetere una, due, tre volte le affermazioni del presidente della Federtrasporti: amministrazioni comunali che fanno soldi coi parcheggi, sindaci che non hanno il coraggio di presentare i piani urbani del traffico... «Dai, non potevano essere loro, sarà stata qualche associazione ambientalista... Se non obblighi gli automobilisti a pagare un prezzo per la sosta poi chi ci sale sui mezzi della Federtrasporti?».

Giuro, erano loro!

«Io il piano urbano del traffico ce l'ho pronto. Lo stiamo presentando alle forze sociali dopo tre anni di studio senza temere contraccolpi elettorali. E poi abbiamo appallato la tramvia. Prima di Natale abbiamo ampliato la parte pedonalizzata del centro. Certo, facciamo pagare i parcheggi ma non perché siamo cattivi: chiunque si sia cimentato con l'abc dei trasporti sa perfettamente che la politica di monetizzazione della sosta è una parte fondamentale della più complessiva politica del traffico».

E la città cosa dice? I commercianti sono tranquilli?

«I rapporti vanno costruiti con attenzione. Abbiamo un tessuto commerciale vastissimo, il nostro centro storico è una specie di centro commerciale ante litteram, un complesso di negozi di qualità elevata in un contesto urbanistico progettato ben

prima dell'avvento della motorizzazione. Ci si arriva coi mezzi pubblici, la tramvia sarà tangente a questo sistema di negozi al quale noi chiediamo di vendere insieme al prodotto commerciale anche la bellezza di stare in città. Fino ad oggi siamo riusciti a coesistere».

Mai unoscontro?
«L'ultima pedonalizzazione l'abbiamo fatta d'accordo con i commercianti, prima di Natale. I negozi interessati hanno avuto grosse soddisfazioni. Qualche problema c'è stato con i residenti ai quali abbiamo sottratto degli spazi che venivano usati per la sosta. Discutendo e confrontandoci siamo comunque riusciti a trovare un'alternativa soddisfacente».

E il mezzo pubblico che gradimento ha?

«Il mezzo pubblico quando si mescola al traffico privato è sempre sfavorito perché meno rapido e più scomodo. L'utenza è fatta prevalentemente di anziani e studenti. Sta ritornando come una grande esigenza perché per le automobili non c'è rimedio altro spazio fisico. Diverterà interessante se acquisterà velocità, l'unico modo per renderlo vantaggioso rispetto alla motorizzazione privata. Con la tramvia, 7 chilometri e 700 metri il primo dei due lotti, penso che molti padovani si convinceranno a lasciar perdere la macchina. La sede propria e le soluzioni tecnologicamente molto avanzate ne fanno una infrastruttura straordinariamente utile e vantaggiosa».

O.D.

l'Unità

Un quotidiano utile di Politica, Economia e Cultura

ABBONARSI ...È COMODO

Perché ogni giorno ti sarà consegnato il giornale a domicilio e se vorrai anche in vacanza.

...È FACILE

Perché basta telefonare al numero verde **167.254188** o spedire la scheda di adesione pubblicata tutti i giorni sul giornale.

...È CONVIENE

ABBONAMENTO ANNUALE

7 numeri **510.000 (Euro 263,4)**
6 numeri **460.000 (Euro 237,6)**
5 numeri **410.000 (Euro 211,7)**
1 numero **85.000 (Euro 43,9)**

ABBONAMENTO SEMESTRALE

7 numeri **280.000 (Euro 144,6)**
6 numeri **260.000 (Euro 134,3)**
5 numeri **240.000 (Euro 123,9)**
1 numero **45.000 (Euro 23,2)**

