

## TRAFFICO IN CIFRE

## I MOTORI A SCOPPIO SCOPPIANO: RADDOPPIATI IN 20 ANNI

La ragione è, pitagoricamente, nel Numero. Nel senso che oggi, e non solo nelle grandi città, l'assedio portato con pervicace ostinazione da un immenso esercito di automobilisti (noi) ad altrettanto vasta schiera di cittadini (sempre noi) e di altri automotanti con-correnti (noi, ancora una volta) stringe tutto e tutti in un abbraccio letteralmente soffocante, precisamente paralizzante. Siamo troppi, noi e le nostre piccole case su ruote. Ce le portiamo appresso con sciagurata ostinazione, come le chiocciole i loro logaritmicomici. Spesso con altrettanto magmatica lentezza.

Il Numero, dicevamo. Anzi: i numeri. Spiegano infatti le cifre, con impietosa precisione, che lungo la nostra penisola, si muovono quotidianamente più o meno 41 milioni di veicoli a motore, più di un terzo dei quali concentrati nelle nove

**ASSEDIO A 4 RUOTE**  
Circolano nel Paese 41 milioni di veicoli un terzo dei quali in nove aree urbane

no sono Roma e provincia con 2.500.000 automezzi in circolazione, tallonata dappresso da Milano (2.400.000). Seguono, è il caso di dirlo, a ruota, Torino (1.500.000), Napoli (1.484.000) e così via. Complessivamente all'assedio della Penisola partecipano quotidianamente 31 milioni di automobili, 3 milioni di autocarri, appoggiati dalla fanteria leggera (6.300.000 motocicli e

maggiori aree urbane: Milano, Roma, Torino, Genova, Venezia, Napoli, Bologna, Firenze e Palermo. In pole position ci sono

2.600.000 ciclomotori) ai quali vanno aggiunti 76 mila autobus e 1.400.000 fra motrici, rimorchi e motocarri. Altri numeri dicono che negli ultimi 20 anni gli italiani scappamenti sono pressochè raddoppiati (+95%) mentre per restare al veicolo - principe, l'automobile, il ritmo di crescita è pari al 44,4% negli ultimi 12 anni. Ci apprestiamo a vivere, anzi già lo facciamo, in un mondo a scoppio. Chi si appiada è perduto. Mentre il trasporto pubblico arranca e perde consensi e utenti. A Napoli, dove però la crisi rallenta, i bus viaggiano mediamente a 11,98 km/h, 13 a Milano, 14 a Roma. Si tratta di velocità che persino un podista dilettante è in grado di mantenere per oltre sessanta minuti.

L'armata, per ora invincibile, delle quattrotte ruote dispone di un mezzo ogni due italiani. Il Numero ci ucciderà?



## A Napoli l'auto elettrica è pubblica

Da marzo ottanta vetture a batteria saranno a disposizione di cittadini e vigili. Un computer controllerà i veicoli rilevando i flussi di traffico in tempo reale

ELIO SPADA

Siamo circondati. L'assedio si protrae ormai da decenni ed è difficile, quasi impossibile, farlo cessare. Un epistemologo di scuola bathesoniana la chiamerebbe «situazione di doppio vincolo». Anche perché assediati ed assediati coincidono quasi alla perfezione in un rapporto speculare dai connotati kafkiani. Sicché il 70% degli spostamenti complessivi che si verificano in Italia riguarda le città; il 70% degli incidenti stradali è appannaggio dei centri urbani; il 70% degli italiani vede nel traffico il peggior nemico del «disagio urbano». La triade è perfetta. I dati sono contenuti in un'indagine condotta da Acinnova per conto dell'Automobile club di Milano su 11 città e aree metropolitane.

Il problema traffico è comprensibilmente oggi al centro di un dibattito più complessivo che riguarda la tutela dell'ambiente e lo sviluppo sostenibile mentre si moltiplicano proposte e progetti per sottrarre alla morsa delle quattrotte ruote città, centri storici e polmoni degli assediati - assediati: dai semafori intelligenti i cui chip «annusano» la corrente di traffico regolandone il flusso secondo necessità in tutta l'area cittadina, al blocco totale della circolazione nelle aree urbane in presenza di picchi acuti e costanti di inquinamento da smog.

L'ultimo tentativo, in ordine di tempo, su questo versante, l'ha ideato e lo realizzerà in via sperimentale, il Comune di Napoli, cui spetta il poco invidiabile primato degli ingorghi. Dal prossimo marzo, infatti, con tremila lire l'ora, i cittadini potranno lasciare l'automobile in un parcheggio e noleggiare uno dei veicoli a trazione elettrica, a metano o ibridi (metano più elettricità)

che l'Amministrazione metterà a disposizione. Si tratta di ottanta vetturine costruite dalla Fiat, con le quali sarà consentito circolare nel centro partenopeo anche nelle zone e nei periodi di traffico limitato.

È, quello delle vetture ecologiche a tariffa, uno dei cardini su quali si basa il «Progetto Atena» con il quale il Comune di Napoli scenderà in campo contro traffico e smog. L'iniziativa, una «delle più avanzate d'Europa» secondo l'azienda torinese, durerà un anno ed è finanziata con 42 miliardi dal ministero della Ricerca scientifica.

Scientifica. Ogni ottanta veicoli, 25 potranno essere utilizzati dai cittadini mentre gli altri 55 saranno a disposizione dei vigili urbani e di altri servizi

**TRASPORTI ECOLOGICI**  
**Car sharing bus a chiamata taxi collettivo**  
**Le esperienze italiane e straniere**

Le esperienze italiane e straniere

Ma non è tutto. Informazioni sull'intensità del traffico e su altri parametri significativi verranno inviate al conducente per indirizzarlo lungo percorsi più agevoli. Insomma, la controffensiva per spezzare l'arembaggio del traffico nei centri urbani verrà dalle sinergie prodotte dall'unione fra telematica e tecnologia automobilistica.

Sulle vetture utilizzate nel «Progetto Atena» non saranno installate batterie tradizionali al piombo ma al nichel, molto meno inquinanti mentre sul tetto delle auto un pannello solare fornirà energia accessoria in grado di ridurre il prelievo energetico dalle batterie.

Insomma, la guerra all'ingorghi, sia pure fra alti (pochi) e bassi



Una immagine di traffico a Napoli

Cacciapuoti/Nuovelleprese

(molti) procede. E in qualche modo si estende anche ad altre città d'Italia come Torino, che con il progetto Elektra park ci ha provato anche se con scarso successo; Venezia dove è in atto un'esperimento di car sharing, una specie di auto «in affitto collettivo» e Palermo dove il Comune pensa di introdurre il car sharing usando anche venti vetture a trazione elettrica.

All'estero «l'auto condivisa» è già realtà consolidata. In Svizzera, Olanda, Germania e Austria, sono già trecento le città che hanno adottato questo sistema fin dal 1991. E oggi il car sharing

coinvolge complessivamente poco meno di 40 mila persone a disposizione delle quali sono circa 1800 veicoli e 800 zone di parcheggio.

Come si vede, che l'utilizzo differenziato del trasporto pubblico (car sharing, car pooling, bus a chiamata e così via) possa costituire, se non la soluzione finale, almeno un robusto antidoto all'asfissia dei centri storici urbani, è convinzione e speranza diffusa. Il presente, nel frattempo, è lento, inquinato e ingestibile. Ma il movimento nazionale di liberazione dall'auto sta uscendo allo scoperto.

La guerra all'ingorghi, sia pure fra alti (pochi) e bassi

coinvolge complessivamente poco meno di 40 mila persone a disposizione delle quali sono circa 1800 veicoli e 800 zone di parcheggio.

Come si vede, che l'utilizzo differenziato del trasporto pubblico (car sharing, car pooling, bus a chiamata e così via) possa costituire, se non la soluzione finale, almeno un robusto antidoto all'asfissia dei centri storici urbani, è convinzione e speranza diffusa. Il presente, nel frattempo, è lento, inquinato e ingestibile. Ma il movimento nazionale di liberazione dall'auto sta uscendo allo scoperto.

## IN BREVE

### Siamo i più virtuosi d'Europa nel riciclare batterie al piombo

Siamo, in Europa, i più «virtuosi» sul fronte del riciclaggio delle batterie per auto e industriali al piombo, con una percentuale di raccolta, nel 1998, del 95% che corrisponde a 164.000 tonnellate di batterie su una produzione annua di 175.000 tonnellate. Non solo. Il costo legato al recupero non viene ad incidere granchè sulla collettività, 800 lire per batteria, rispetto alle 15.000 della Germania o alle 8.200 della Svezia. I dati provengono dal Consorzio obbligatorio per la raccolta e il riciclaggio delle batterie al piombo e dei rifiuti piombosi, che si finanzia attraverso un sovrapprezzo di vendita applicato alle batterie messe sul mercato e provenienti che derivano dalla cessione delle batterie alle imprese. Il Consorzio, dal 1992 a oggi è riuscito a recuperare e neutralizzare ben 200 milioni di litri di acido solforico (30 milioni nel solo '98) e nel 1998 ha riciclato 87.000 tonnellate di piombo.

### Modena, con l'asfalto silenzioso il Comune dichiara guerra al rumore

Il Comune di Modena dichiara guerra al rumore. Il piano di risanamento acustico adottato dall'Amministrazione, uno dei primi in Italia, prevede tra l'altro l'uso di asfalto a bassa rumorosità, la costruzione di schermi acustici nell'arredo urbano, l'adozione di protezioni acustiche nelle scuole, negli ospedali e in tutte le zone protette. L'asfalto a bassa rumorosità è già stato sperimentato in un tratto di viale Barozzi. Il Comune di Modena è stato il primo in Italia a dotarsi, fin dal 1988, di una mappa del rumore urbano designata su oltre 1500 punti di rilevamento. La mappa è stata poi aggiornata nel biennio '95-'96 con 300 nuovi rilevamenti e nel 1998 con ulteriori 500. Principale responsabile dell'inquinamento acustico è il traffico, al quale va aggiunto il rumore proveniente dai convogli in transito lungo la ferrovia Bologna-Milano e dallo scalo merci. Rientrano, tra gli interventi di risanamento, anche i provvedimenti di riduzione del traffico e della velocità in zone densamente popolate. Il risanamento acustico verrebbe a costare attorno agli 11 miliardi.

### In Calabria nuova occupazione dalla raccolta differenziata

Dall'emergenza-rifiuti alla creazione di nuova occupazione. È partito in Calabria un piano per la raccolta differenziata che offre possibilità di lavoro a circa 1.200 persone in tutta la regione. Gli operatori ecologici coinvolti in un lavoro di raccolta «porta a porta» saranno circa 700 e saranno selezionati ed assunti dalle cooperative sociali e dalle associazioni di volontariato del posto. Altri 500 circa saranno i tecnici di impianti che renderanno operativi e funzionanti gli impianti di smistamento e di riciclaggio.

### Ripetitori tv e telefoni cellulari Controlli a tappeto sull'elettrosmog

L'Italia «passata al setaccio» sull'elettrosmog da ripetitori Tv e telefonia cellulare. I ministeri dell'Ambiente, delle Telecomunicazioni, della Sanità, dell'Industria, dei Lavori pubblici e dei Beni culturali hanno deciso infatti di attivare un monitoraggio per appurare se Regioni e Comuni hanno applicato il decreto sulle radiofrequenze entrato in vigore il 2 gennaio scorso. Secondo il sottosegretario all'Ambiente, Valerio Calzolaio, «alcune Regioni e Comuni si sono già mossi, mentre altri non hanno fatto nulla. Per questo vogliamo compiere un monitoraggio capillare». Secondo l'attuale normativa di legge il limite massimo di esposizione è di 20 volt al metro che sale a 6 volt al metro nelle abitazioni e negli edifici pubblici o scolastici in cui la permanenza supera i quattro ore.

## Oasi Lipu, dove convolano le cicogne

Un progetto per la reintroduzione del migratore: già 40 i «matrimoni»

Esiste un grande uccello, molto comune un tempo in Italia, che i nostri figli (e nemmeno noi) non hanno mai visto. Almeno dal vivo. Un uccello migratore che, secondo quanto raccontavano le madri ai pargoli fino a non molti anni fa, svolgeva anche il ruolo, per così dire, di «corriere dei piccoli». Anzi, dei neonati. Visto che la tradizione attribuisce loro, insieme ai cavoli, il compito di portatrici di bambini. Il lettore più attento avrà già capito che stiamo parlando delle cicogne bianche, un uccello quasi scomparso dal nostro Paese, dato che le rotte migratorie della specie ci sorvolavano ormai senza scalo, andata e ritorno per l'Africa, due volte l'anno. Non si riproducevano più le cicogne, in Italia, da tre secoli, a causa di spietato bracconaggio e indiscriminato utilizzo di concimi chimici, fitofarmaci e pesticidi che hanno reso il nostro

ambiente, per loro, del tutto insospitale. Siamo, purtroppo, in buona anzi cattiva compagnia, visto che anche nel resto d'Europa, negli ultimi 40 anni, la riduzione della specie si è avvicinata al 50%. Praticamente una strage. Così, anche nei Paesi nordici, è ormai quasi una rarità da antiche stampe, scorgere su un cammino la massa scura e frastagliata del nido, e la silhouette slanciata della cicogna che vi abita. Da molto tempo, dunque, le cicogne non nidificavano in Italia visto che ancor prima di atterrare, quando negli anni Cinquanta tentarono di atterrare in Italia, furono accolte a colpi di doppietta dai bracconieri.

Ma a volte ritornano. Anche le cicogne, simbolo di felicità e fecondità. Merito della Lega italiana per la protezione degli uccelli che da più di dieci anni è impegnatissima nella realizzazione

**A VOLTE RITORNANO**  
I grandi uccelli erano quasi scomparsi a causa di inquinamento e bracconaggio

di un progetto per la reintroduzione della cicogna sul suolo italiano. Così, nel 1985, nella piemontese Racconigi, sorse il primo centro cicogne Lipu recentemente ampliato con la creazione di una istituzione. E un altro «matrimonio» è stato celebrato a Silea, dove una coppia di cicogne ha nidificato in libertà. Le cicogne, dunque, tornano a riprodursi in Italia. E alcuni mesi fa una decina di esemplari nati in cattività nel Bioparco romano, sono state trasferite nel centro Lipu di Treviso. Primavera è alle porte e a Silea i grandi uccelli bianchi potranno allevare i loro primi piccoli in li-

berità.

Insomma, la guerra all'ingorghi, sia pure fra alti (pochi) e bassi

Insomma, la guerra all'ingorghi, sia pure fra alti (pochi) e bassi



Coppia di cicogne al nido. Foto di A. Gariboldi, archivio Lipu

