

## il problema

6

Palermo, quaranta mototaxi ecologici

Il sindaco di Palermo Leoluca Orlando ha inaugurato il nuovo servizio mototaxi Motobeeep, uno scooter ecologico progettato per gli spostamenti cittadini. Più di quaranta motoscooter sono giunti in piazza Politeama per la presentazione del nuovo mezzo. Il servizio da luglio sarà rivolto anche a chi ha problemi di deambulazione. Motobeeep è un'associazione no-profit.



Mobilità, 434 mld per otto aree urbane

Sono Spoleto, Verona, Rimini, Ferrara, Osimo, Brindisi, Brescia e Reggio Emilia le otto città interessate dal piano di riparto delle risorse per la realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa per le aree urbane. Il ministero dei Trasporti ha chiarito che la somma stanziata è di 434 miliardi di lire, pari al 60 per cento del costo ritenuto ammissibile dei progetti.

## Trasporti

Continua a crescere il traffico dei tir. Poche infrastrutture. In attesa del nuovo Piano generale del ministro, il progetto regionale non decolla. Le proposte della Filt per Milano

GRANDI OPERE DI LOGISTICA: MEGLIO L'AUTOCANDIDATURA DEI COMUNI «GRONDE» E FERROVIA PER BAIPASSARE MILANO

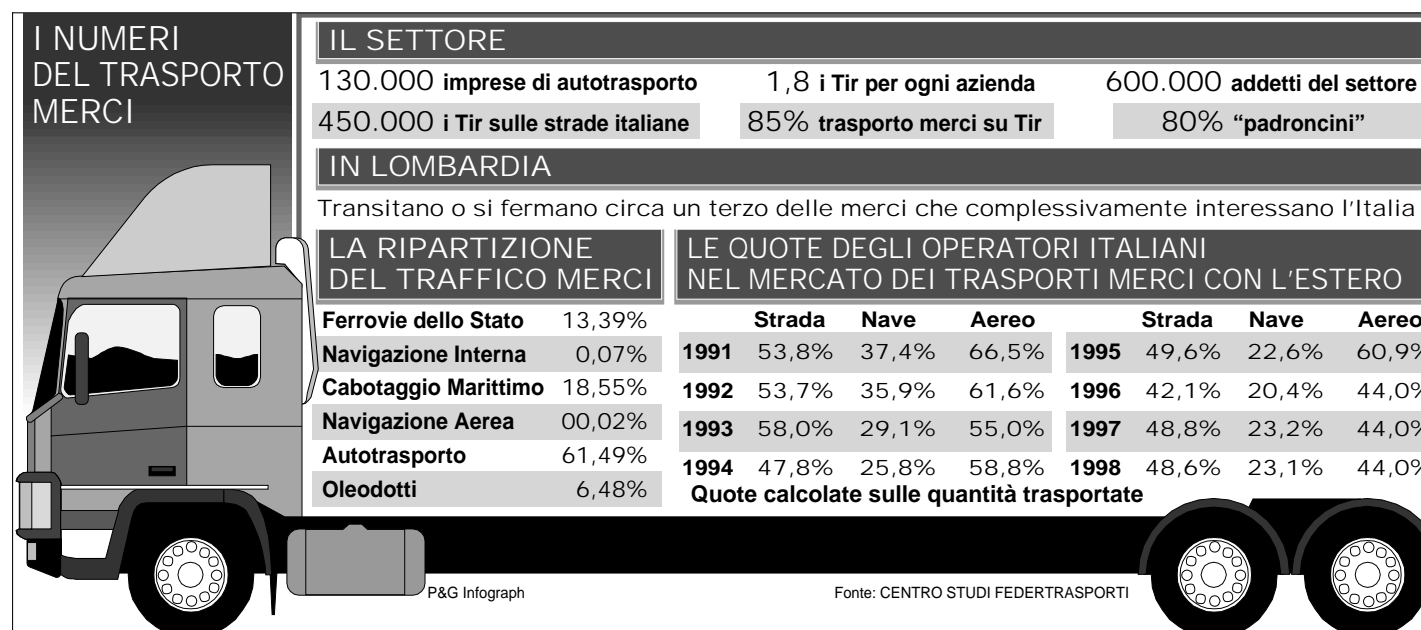
Trasporti non molto, il ministro presenterà il nuovo Piano Generale dei Trasporti, importante strumento di programmazione nel campo della mobilità, necessario per dare al nostro Paese un quadro d'interventi tendenti a migliorare il complesso sistema trasportistico. In questo ambito, il capitolo del trasporto delle merci assume una particolare importanza per gli interventi che si renderanno necessari al fine di dotare l'Italia di piani programmatici nel settore della logistica e dell'intermodalità.

La costruzione del Piano dovrà tener conto delle richieste inserite nei Piani Regionali, non come sommatoria degli interventi ma come contributo dei territori alla costruzione di un sistema integrato di politica dei trasporti. Per questo motivo è importante che in Lombardia sia stata definita una proposta in materia, da integrare con le altre proposte regionali in modo che si realizzi un intervento unitario. La Lombardia, nel campo delle merci, rappresenta un importante punto di riferimento sia per il transito, sia per la produzione industriale ed il consumo. È quindi necessario dotare questa regione di moderni ed efficienti infrastrutture di trasporto.

Esiste sul tema una sterile polemica tra quanti affermano che sono sufficienti le attuali infrastrutture (basterebbe solo efficientarle) ed altri che invece chiedono di dotare il territorio regionale di un piano organico per nuove infrastrutture da finanziare. Noi siamo per la seconda tesi, pur riconoscendo l'utilità di un equilibrio tra l'entità del costo dell'opera e il ritorno in termini economici ed ambientali.

Nella nostra regione, secondo i dati economici, transitano o si fermano circa un terzo delle merci che complessivamente interessano l'Italia. Negli ultimi anni l'aumento è stato significativo e continuerà a crescere. In mancanza d'interventi programmatici, gli operatori del settore si sono organizzati, utilizzando modalità che meglio rispondono alle esigenze dell'impresa, trascurando problemi di carattere sociale ed ambientale. I risultati sono pesantemente negativi, e segnano un deciso peggioramento della vivibilità delle nostre città.

È importante invertire la rotta, cercando di elaborare momenti di programmazione che integrino le varie modalità di trasporto ed aiutino le imprese a trovare soluzioni di sviluppo operativo. Bocciano per vari motivi il progetto di un grande Interporto come quello di Laccia-



rella (dove però ora le forze, in primis i sindacati della zona, che si sono opposte permettono che nella stessa area 100 mila metri quadrati siano adibiti ad autoporto, struttura che a regime provocherà un movimento di circa 200 Tir al giorno con conseguenze negative sulla viabilità e la qualità dell'aria) si è cercato di costruire un sistema di centri più piccoli ma diffusi, in modo da assegnare alla Lombardia un vero piano di logistica e di intermodalità.

La Filt-Cgil della Lombardia ha condiviso le scelte nell'ipotesi di Piano, ma ritiene non più rinviabile la sua attuazione. Pensiamo che il tempo dello studio sia finito e sia invece arrivato il momento di passare alla pratica realizzazione. La scelta di procedere attraverso l'autocandidatura delle realtà territoriali, per cercare di superare le contrarietà che, di norma, suscitano le iniziative calate dall'alto, ci sembra un metodo positivo che può evitare la riproposizione di fatti già accaduti. Emblematici sono i casi riferiti a Se-

grate e Montello. Questi due centri, che stentano a svolgere le funzioni per cui sono nati, dimostrano il fallimento dei soggetti delegati alla programmazione. È necessario recuperare il tempo perso, dotando Segrate della viabilità necessaria, superando il referendum della città di Albano e ridisegnando l'Interporto di Montello, affinché queste due opere riescano, in breve tempo, a decollare recuperando un grave deficit di infrastruttura.

Abbiamo già detto che la Filt lombarda ha espresso un giudizio positivo sull'ipotesi di Piano Regionale che individua, in un sistema definito di prima e seconda corona, centri di logistica ed impianti intermodali. Noi pensiamo che, accanto a questo progetto, si debba trovare una soluzione per i «consumi» di Milano. Esiste una necessità, per le merci in transito: quella di baipassare Milano e il suo nodo ferroviario. La cosiddetta cintura ferroviaria è saturata e bisogna trovare itinerari alternativi per alleggerire il

traffico sulla metropoli. Pensiamo che, con investimenti contenuti, si possano potenziare gli itinerari ferroviari a Nord e a Sud di Milano (definiti gronde ferroviarie) in modo che le merci possano avere uno scorrimento ottimale. La gronda Nord, seguendo l'itinerario Novara-Saronno-Seregno-Carnate-Bergamo-Brescia può collegare le merci provenienti dal Nord Europa, sia nelle località ad Est sia a Ovest di Milano. La gronda Sud può fare lo stesso per le merci provenienti dal Sud e dai porti di Genova e Gioia Tauro, seguendo invece la direttrice Novara-Pavia-Casalpusterleno-Cremona-Mantova-Verona.

Allo stesso tempo, è indispensabile creare almeno quattro centri di insediamenti logistici da dedicare alla distribuzione per l'area milanese. Il Comune e la Provincia di Milano, per soddisfare i «consumi» della città, dovranno farsi parte attiva, recuperando l'attuale assenza progettuale, per almeno due centri al Nord e due al Sud del capoluogo

lombardo. E per questo, l'area macro di Milano non ha bisogno, in questo momento di travagliata ma inesorabile riconversione da industriale a terziario, di altri capannoni. Ci sono aree tuttora inutilizzate delle grandi aziende dismesse.

I quattro punti per gli insediamenti logistici dovranno essere posizionati negli assi cardinali dei flussi, essere al servizio del medio/breve e lungo trasporto, a supporto dei flussi stessi e della distribuzione del collettivo. Per questi motivi ci sembra interessante la proposta di riconversione dei diversi scali ferroviari milanesi sottoutilizzati o abbandonati. L'utilizzo di queste aree come centri multimodali potrebbe rappresentare un sistema funzionale in una visione di distribuzione non inquinante, operante 24 ore al giorno e non intasante le poche ed inefficienti arterie stradali e ferroviarie, ormai al limite del collasso.

In Lombardia, oltre ai ritardi di programmazione, si devono recuperare e superare posizioni che pos-

## FIRENZE

### Transit point per la Ztl

A Firenze verrà realizzato un punto per la raccolta e lo smistamento delle merci da distribuire agli esercizi nella zona a traffico limitato. Si tratta di un «transit point» che dovrà razionalizzare il trasporto alleggerendo il traffico e riducendo inquinamento, consumi e tempi di consegna delle merci. In questa direzione è stato firmato nei giorni scorsi in Palazzo Vecchio un accordo di programma fra l'assessore alla Mobilità, Marzia Monciatti, e le associazioni di categoria.

L'accordo punta ad una riorganizzazione del trasporto delle merci in città, obiettivo comune dell'Amministrazione cittadina e degli operatori del settore. Come primo passo sarà razionalizzata la distribuzione delle merci nella zona a traffico limitato grazie all'allestimento di una «piattaforma logistica» che farà da punto di raccolta, smistamento, assemblaggio e distribuzione finale. In seguito saranno analizzate le caratteristiche e l'ubicazione delle merci e i percorsi, il numero di consegne giornaliere suddivise per genere. Una volta individuata l'area per questa «piattaforma», sarà messa a punto una campagna di informazione e sensibilizzazione e verranno cercate forme di finanziamento del progetto.

sono esser catalogate come prettamente ideologiche. Infatti, la creazione di nuovi centri intermodali, viene vista da alcune forze come un danno per l'ambiente e si promuovono azioni per frenare o bloccare l'opera, con l'obiettivo «mobile» che questa è un'iniziativa a salvaguardia della salute dei cittadini. Invece, l'esempio della Lombardia sta a dimostrare che la mancanza di opere che cerchino di organizzare ed equilibrare il trasporto su gomma con quello su ferro, per aria e con cabotaggio fluvio-marittimo, ha prodotto un vero ed enorme disordine.

Mentre discutiamo se la nuova infrastruttura provoca inquinamento, il traffico delle merci non sta fermo ad aspettare la conclusione del nostro dibattito. Gli operatori si organizzano autonomamente, senza l'intervento pubblico che può senz'altro garantire uno sviluppo del settore e tiene conto dell'equilibrio modale a salvaguardia degli interessi generali. Per questo è importante definire le priorità del Piano, per poi passare ai finanziamenti per realizzare le opere.

Pensiamo che si possa, così come è stato fatto per i collegamenti stradali e ferroviari su Malpensa, utilizzare lo strumento degli accordi di programma-quadro. La Regione Lombardia, stabilito quale centro intermodale o polo logistico debba essere realizzato, concordi con il Governo i finanziamenti e i tempi di realizzazione delle opere.

È pur vero che esistono problemi che possiamo definire oggettivi, in quanto la Lombardia, per la caratteristica dei suoi addensamenti abitativi, presenta problematiche per l'utilizzo di aree di interscambio per le merci. Ma è anche vero che gli attuali amministratori non hanno agito con l'attenzione e la solerzia che il problema merita.

Vi è anche un problema legato alle procedure che deve essere affrontato e visto nella prospettiva di un'accelerazione degli interventi. Oggi basta un solo Comune per fermare la realizzazione di un'opera che può avere interesse nazionale, se non europeo. E pur in presenza di questi vincoli pubblici, il nostro territorio è stato deturpato da interessi privati. Bisogna trovare un giusto equilibrio tra interessi generali e particolari, privilegiando quelli di interesse collettivo.

Si può adottare, per verificare l'applicabilità dei progetti presenti nel Piano, quello che le F.S. praticano per le opere interessate dal progetto di Alta Capacità. Il metodo è quello della conferenza istruttoria prima di passare a quella definitiva. In tutta sostanza, una serie di interventi ed iniziative per favorire e realizzare in tempi rapidi il Piano e quindi dotare la Lombardia di un efficace strumento per regolare e favorire lo sviluppo del trasporto delle merci.

G A R E • B I L A N C I • A S T E • A P P A L T I

# LA LEGGE È UGUALE PER TUTTI.

( SU L'UNITÀ PERÒ COSTA MENO )

Se la pubblicità è un obbligo per legge, il risparmio, è un diritto. Con l'Unità potete acquistare spazi per gare, bilanci, aste ed appalti ( legge n°67/87 e D.L.vo n°402 del 20/10/98 ) ad un prezzo decisamente promozionale, certi di essere letti dalle persone che contano. Il prestigio di una grande visibilità alla portata di tutti gli Enti e Ministeri.

Per informazioni e preventivi telefonare allo 06 • 69996414 o allo 02 • 80232239

Quotidiano di politica, economia e cultura

## l'Unità

