

Da vedere

duemila aziende

5

l'Unità

Tr a g u a r d i

Per le macchinette che distribuiscono in uffici, strade e piazze generi di conforto, arriverà l'ora X dell'ingresso in Europa

Dopo le monetine e i gettoni l'orizzonte si tinge di euro e il cappuccino rischia il tilt

DALL'INVIATO MARCO FERRARI

Ci vorranno quattromila e cinquecento tir per ritirare le monete circolanti in Italia al momento della sostituzione della lira con l'Euro il 1 gennaio del 2002. Dove andranno a finire? Come saranno smaltite? Chi le conterà? E soprattutto quanto tempo occorrerà per il riaccredito nella nuova valuta?

Se lo chiedono con una certa preoccupazione le duemila aziende che operano nella distribuzione automatica riunite sino a domenica alla Fiera del Mare di Genova per «Venditalia 2000», rassegna del settore giunta alla seconda edizione.

Un rebus di non facile soluzione aggravato dalle ottantotto versioni delle monete Euro che varieranno da Paese a Paese a seconda della zecca di fabbricazione. Dunque mettetevi l'animo in pace, l'inizio del 2002 sarà pieno di incognite per chi usa le macchinette obbligate ad ingurgitare i nuovi Euro. I più infastiditi scenari disegnati dalla Confida, l'associazione di categoria dei distributori automatici, promettono niente cappuccini, promettono niente cappuccini per gli impiegati, tè senza zucchero, sigarette in tilt, Coca-Cola che non viene giù, Pepsi che esce senza che ci sia il bicchiere, preservativi bloccati, portelli di sicurezza inceppati e via dicendo. E poi che succederà con l'adeguamento dei prezzi agli standard europei, con l'Euro a 2.000 lire, con la faticosa questione dei resti di ben otto tipi di monete? «I riciclatori elettronici», spiega Lucio Pinetti, direttore generale di Confida, hanno una sensibilità elevata. Il rischio è che riconoscano la moneta coniata in Italia, ma rifiutino quella fabbricata altrove. Vedo all'orizzonte molte macchinette inceppate, altre ferme, altre ancora con il mal di testa. Insomma prevedo un periodo di disservizi oltre ad un blocco momentaneo del settore finché l'Euro non sarà davvero operante.



In alto, un distributore di chewing gum degli anni 50

E poi tutti quei resti proveranno di fatto una immobilizzazione di capitali».

Troppo allarmismo? Troppo pessimismo? «Considerato che circa mille miliardi sono affidati alle banche dalle aziende di settore», dice il presidente della Confida, Marco Gastaldi, «e che solo il 10-15% è caratterizzato da monete, cerchiamo una banca che ci aiuti in vista dell'Euro». Non che oggi i problemi non manchino poiché gli istituti bancari non ne vogliono sapere di mettersi a contare monetine e dunque le società di distribuzione sono costrette a fare

sacchetti di 500, 100 e 50 lire da riciclare presso autostrade, centri commerciali, coop e negozi. Anche perché la distribuzione automatica è ormai entrata nella nostra vita di tutti i giorni. Il settore, infatti, ha un giro d'affari di duemila miliardi (20% produzione, 20% prodotti per distribuzione e 60% gestione). Se le macchinette non fanno ancora parte del nostro paesaggio urbano (se ne vedono sempre più in luoghi legati alla mobilità come metropolitane e stazioni ferroviarie), certamente fanno parte del paesaggio lavorativo. Su un totale di 517.000

macchinette in servizio, più del 90% è collocato all'interno di aziende ed è dunque destinato a chi ha la titolarità d'accesso. Si tratta in gran parte di distributori di prodotti alimentari: il 62% sono macchinette piccole da caffè (la cui produzione vede l'Italia in primo piano nel mondo), il 21% macchinette grandi per bevande calde, il 12% per prodotti refrigeranti, il 5% snack. Di queste duecentomila funzionano a moneta, 140.000 con sistemi cashless e il restante a capsule e cialde. Solo il 5% è distribuito in luoghi pubblici. Esiste una macchinetta ogni 100

abitanti, le consumazioni erogate ogni anno sono 2 miliardi e tre milioni pari a 1 milione e trecentomila all'ora o se volete 360 al secondo calcolate sulle otto ore lavorative. Se l'epoca di Charlie Chaplin alle prese con «Tempi moderni» sembra lontana, l'automatico irrealista domina ancora la nostra fantasia, come testimoniano «2001 Odissea nello spazio» e «Alien 4» mentre l'automatico reale tormenta ancora il quotidiano di molti italiani, Fantozzi in testa. Ma ormai le macchinette sono entrate nell'immaginario catodico: basta vedere gli



Matrimoni

INFO

Riforma per i bagni

È stato firmato nei giorni scorsi il protocollo di intesa per il trasferimento della gestione degli stabilimenti balneari del Comune di Genova all'Amiu. Attualmente i tre bagni marini (Nervi, San Nazaro e Vesima) occupano stabilimenti 30 lavoratori a cui si aggiungono, durante l'estate, 118 operatori stagionali.

La prima condizione per il rilancio di queste strutture è che sia stabilita l'apertura per tutto l'anno», spiega Roberto Delogu, consigliere comunale del Prc. Nei bagni San Nazaro, per esempio, si potrebbe allestire un'utenza per coprire la piscinarella rendendola così agibile anche durante l'inverno, al servizio dei bambini.

spot che circolano in televisione in questi giorni in cui il distributore automatico è spesso utilizzato come testimonial o come arma comparata di messaggi competitivi. L'Italia difatti non è messa tanto male a macchinette.

Se la leadership europea spetta alla Germania con metà del mercato, il nostro Paese e la Francia sono appiattite al secondo posto con il 13%. E se finora il consumo è quasi interamente occupato dagli alimentari, in futuro avremo sempre più macchinette nel cambio di monete, nel rilevamento di persone, nella sicurezza, nel controllo degli accessi oltre che in settori come la tabaccheria, la sanità, l'editoria. Euro permettendo, ovviamente, visto che dovranno essere sostituiti quasi tutti i sistemi di pagamento. Un'ora X attesa con ansia, anche se la distribuzione automatica ha mostrato nel tempo di sapersi adeguare alle modernità.

I primi distributori arrivarono in Italia negli anni '50 e i primi accettatori selezionavano una sola moneta, quella da 50 lire. Negli anni Sessanta l'adeguamento delle consumazioni da 50 a 65-75 lire porta ai primi gettoni (ricordate il Faema dentellato?) e a dispositivi di cambio moneta. In quel periodo la società Ismea realizza una nuova gettoniera in grado di riconoscere sia le 100 che le 50 lire introducendo di fatto il principio della rendita di resto. Quando negli anni Settanta la moneta in Italia comincia a scarseggiare si afferma il gettone in sostituzione delle poche e introvabili 100 e 50 lire (le monete da 5 e 10 lire in alluminio non erano riconoscibili). Molti ricorderanno che le banche furono costrette a ricorrere ai miniassegni.

Il cambiamento in gettoni diventa un atto necessario agevolato dalla nascita dei primi lettori di banconote e poi dalle macchine obliteratrici. Alla fine di quel decennio il prezzo della consumazione è salito a 333 lire (1.000 lire uguale tre gettoni). Solo negli anni Ottanta sbarcano in Italia i sistemi di pagamento elettronico (cashless) e le prime schede magnetiche. Adesso una nuova rivoluzione targata Bruxelles. Camion di monete che se ne vanno (dove?) e camion di monete che arrivano nelle banche, nei centri commerciali e nei negozi.

Un sincronismo da rispettare che metterà a dura prova gli oltre mezzo milione di distributori automatici dislocati nella Penisola e quanti li fanno funzionare alle prese con l'esigenza di una rapida sostituzione delle vecchie lirette con il nuovo Euro. Un parto difficile dopo una gravidanza a dir poco tumultuosa.

Genova: quattro progetti in gara

La «sopraelevata» s'arrenderà al piccone?

Il simbolo della città dell'acciaio, la sopraelevata, ha i mesi contati. L'orologio batte frenetico in tempo dell'addio. I tecnici inglesi della High Point Rendel e del Symonds Group Limited, incaricati dal Comune di Genova di realizzare lo studio di fattibilità del miglior sistema di attraversamento della città, hanno selezionato quattro progetti di sostituzione della obsoleta sopraelevata: due optano per la soluzione ponte, altri due per la soluzione tunnel. Entro settembre-ottobre dalle «semifinali» si passerà alla finale e quindi entro l'anno dovrebbe essere dichiarato il vincitore del concorso internazionale. «Una volta presa la decisione», assicura il sindaco di Genova Giuseppe Pericu, «si potrà convocare la conferenza dei servizi e, se le gare saranno completate in tempi brevi, aprire i cantieri nel 2001». L'obiettivo, anche se non esplicito, è quello di abbattere la sopraelevata entro il 2004 quando Genova sarà capitale europea della cultura. Non è detto, però, che tutta la sopraelevata finisca in altoforno, almeno non subito. Sicu-

ramente la nuova strada a mare garantirà di «liberare» il centro storico dalla morsa d'acciaio, ma la parte di levante dovrebbe restare in vita per l'afflusso alla Fiera. Una cosa è certa: oltre a problemi di paesaggio urbano (sollevati da Renzo Piano, ripresi da Bohigas e Winkler), la sopraelevata ha problemi di peso da sopportare con il traffico che scorre a ritmo continuo giorno e notte. I piloni trasmettono costantemente un sordo e poco rassicurante brusio che qualcuno ha persino quantificato in decibel.

Nata nel 1965 su progetto dell'ingegner De Miranda, inaugurata dopo solo due anni e mezzo di lavori, costata poco più di un miliardo e settecento milioni, la sopraelevata collega direttamente lo svincolo autostradale di Genova Ovest con la zona della Fiera permettendo così di superare il centro città. In questo esempio di Express way style newyorchese circolano circa 60 mila auto al giorno ad una media di 50 chilometri l'ora. Una velocità consentita dal fatto che l'arteria è sospesa a sei metri da terra, non ha

incroci a raso, semafori e intoppi pedonali ed ha un solo svincolo aggiuntivo. Un pregio di scorrevolezza a cui fanno da contraltare tanti difetti: l'inquinamento che irradia in città, i rumori che produce, la visuale che toglie al centro storico e la separazione che provoca tra la città e il Porto Antico diventato, dopo le Colombiane del '92, il cuore delle attività turistiche, ludiche e culturali di Genova.

Tra i quattro progetti scelti il meno costoso (400 miliardi) è quello del tunnel a due tubi interno al porto, partendo da sotto la linea ferroviaria di San Benigno (verso la Lanterna) ed arrivando al Molo Vecchio per complessivi 1.440 metri di lunghezza. Da qui prende l'avvio un raccordo che si unisce alla viabilità ordinaria e quindi a ciò che resterà della sopraelevata in Corso Quadrato. I due tubi verranno costruiti a terra in segmenti e posati sul fondale dragato.

Secondo progetto sotterraneo quello del tunnel esterno (1.600 metri di lunghezza e sempre 400 miliardi di costi) che collega San Benigno alla zona delle riparazioni

navali, a levante del Porto Antico e dell'Acquario. Questa scelta comporta però il passaggio in zone giudicate strategiche dall'Autorità Portuale. Passiamo ai due progetti di ponte. Uno interno al porto (costo 700 miliardi) congiungerebbe San Benigno a Calata Gadda con piloni di 75 metri; uno più esterno, tra ponte Paleocapa e Molo Giano, con una campata di 350 metri e piloni di 75 metri, costo 700 miliardi, prevede una seconda campata di 200 metri per immergersi in ciò che resterà della sopraelevata a Corso Saffi.

La soluzione ponte sembra essere avvantaggiata poiché permette lo smaltimento di un maggior numero di auto e determina un segno forte nella città, come avviene in altre metropoli affacciate sul mare. Come controindicazioni ci sono i danni d'immagine alla Lanterna e i vincoli del vicino aeroporto Cristoforo Colombo. Non ci sarebbero problemi per le grandi navi crociera e per i traghetti in grado di passare sotto a piloni di 75 metri. Per entrambi i progetti di ponte si ipotizzano tre anni per

la costruzione. Resta l'incognita dei finanziamenti. I fondi statali sono considerati possibili, ma non certi. Di qui l'idea di un piano di finanziamento attuabile con il pagamento di un ticket o con l'aumento dei pedaggi autostradali per chi uscirà a Genova. Sono stati invece eliminati altri progetti riguardanti tracciati a monte che prevedevano l'attraversamento della città con strade sotterranee considerate troppo costose e non inclini a soddisfare i flussi del traffico cittadino.

Se la sopraelevata cadrà, nessuno potrà più restituire a Genova il quartiere di Madre di Dio e il Ponte Reale, abbattuti per fare posto a quell'arteria che segnava in trionfo la civiltà della macchina al pari degli svincoli micidiali cantati da Francesco De Gregori. I genovesi si mostrano intanto sostanzialmente cauti sull'abbattimento della sopraelevata, abituati a quella strada ormai inquadrata nel paesaggio e considerata una poderosa macchina della visione urbana e soprattutto preoccupati da nuove gabelle.

M. F.

