

Cresce la domanda di trasporti pubblici efficienti, ma la risposta è sempre meno adeguata

Un tram che costa tanto e non arriva mai

UNDICI MILIONI di persone ogni giorno sulgono in Italia su un mezzo di trasporto urbano o extraurbano: autobus, filobus, tram. Vengono e vanno dal luogo di abitazione a quello di lavoro e di studio; si affollano su mezzi vecchi e spesso sgangherati, lenti e scomodi. Con l'inurbamento

e il sovraffollamento delle grandi aree metropolitane, la richiesta di mobilità è aumentata, ma le aziende pubbliche non sono state in grado di darle una risposta sufficiente. Mentre la rete dei trasporti pubblici si dimostrava inadeguata alle esigenze, impiegati e operai, commesse e

studenti hanno cercato di risolvere il problema attraverso l'acquisto di un'auto privata. Dodici milioni di macchine corrono oggi sulle nostre strade. Ma l'uso individuale del mezzo di trasporto, invece di consentire una maggiore mobilità, ha ottenuto lo scopo contrario,

La difficile convivenza fra mezzi pubblici e privati

di MIRIAM MAFAI

TORINO SI È ARRESA: ha ufficialmente rinunciato, il mese scorso, alla sua metropolitana. È un atto di ragionevolezza e di modestia. La città ridimensiona le sue ambizioni sbagliate, rifiuta l'obiettivo fantascientifico dei due milioni di abitanti che si era assegnata negli anni del boom, ripiega (ma è poi davvero un ripiegamento?) su soluzioni umanamente più accettabili. Il faraonico complesso costruito con le celebrazioni del centenario dell'unità d'Italia, nel 1961, abbandonato e fatiscente, è quasi il simbolo di un'epoca ormai definitivamente chiusa. La rinuncia alla metropolitana è il segno di una realistica presa d'atto della realtà: i 180 miliardi già stanziati dallo Stato saranno utilizzati per riorganizzare i collegamenti tra Torino e i 200 comuni del circondario, nell'ambito di un nuovo piano comprensoriale dei trasporti. Il traffico congestionato, l'insufficienza e la lentezza dei trasporti urbani ed extraurbani, il deficit di gestione dell'azienda municipale, hanno raggiunto, nel capoluogo piemontese, livelli non più sostenibili. È prevista, per il 1976, un deficit di 60 miliardi contro i 14 del 1975. In città il ricavo per ogni passeggero è oggi di 60 lire a viaggio contro un costo di oltre 200 lire; era di 56 lire contro 184 nel 1973. La tendenza ad una ulteriore divaricazione tra costi e ricavi sembra inarrestabile.

Il fenomeno però non è solo torinese: la situazione non è diversa a Milano, a Bologna, a Firenze, è molto più grave a Roma. Certo ci sono aziende meglio amministrate; altre appesantite da un eccesso di personale, o da una più cattiva utilizzazione. (Non si spiega altrimenti perché Napoli con lo stesso numero di abitanti di Torino e di viaggiatori trasportati, abbia il doppio dei dipendenti e quasi il doppio di deficit.) Ma il quadro generale ha caratteristiche di omogeneità: tutte le aziende di trasporto urbano sono in deficit, divengono il servizio è inadeguato alle esigenze.

Complessivamente, il deficit delle aziende municipali sfiorerà, nel 1976, i 600 miliardi ed è destinato ad aumentare ancora l'anno prossimo. I servizi funzionano in modo sempre peggiore e costano alla collettività sempre di più. In alcune ore del giorno, la città come Roma, viene vivata alla parata. La moltitudine si va riducendo di anno in anno. A Bologna, grazie alla chiusura del centro storico al traffico privato ed alla istituzione di corsie preferenziali per autobus raggiunti da una velocità nella storia di 15 chilometri, è un record. A Roma il mezzo pubblico cammina, mediamente, a quattrocento metri orari. Si va molto più rapidamente a piedi. Ci si sposta più facilmente, rimpuntando in con la carriera o il tram a cavalli.

La situazione ha un costo difficilmente quantificabile: se riferita alle ore perse per raggiungere il posto di lavoro o alla salute dei cittadini. I medici concordano nel ritenere che una delle cause dell'aumento del

l'aggressività va ricercata anche nella congestione del traffico. Sul fronte dei lavoratori, faticosi e scontenti, è fortemente aumentato nel corso degli ultimi anni il tasso di mobilità.

«Le malattie più frequenti sono l'ulcera, l'artrite, ma è preoccupante anche l'aumento dei disturbi nervosi», dice Alvaro Ferraci, segretario nazionale della Federazione italiana autoferrotranvieri e internavigatori (Fiat). «Il lavoro in mezzo al traffico brucia un uomo nello spazio di una decina di anni. Il nostro è il settore nel quale si registra la più alta percentuale di pensioni indirette, cioè alle vedove».

In termini più immediatamente economici, il deficit delle aziende di trasporto pubblica, nel 1973, per circa 40.000 lire per

abitante nelle più grandi città italiane. È la collettività nel suo complesso, utenti e non utenti che paga un servizio del tutto insufficiente.

Secondo Giuseppe Giacchetti, che rappresenta nel Consiglio Nazionale della Economia e del Lavoro le aziende municipalizzate, una delle cause essenziali della inadeguatezza del servizio è del suo pesante deficit, va individuata nell'insurbamento incontrollato e nel conseguente non controllato allargamento dell'area metropolitana.

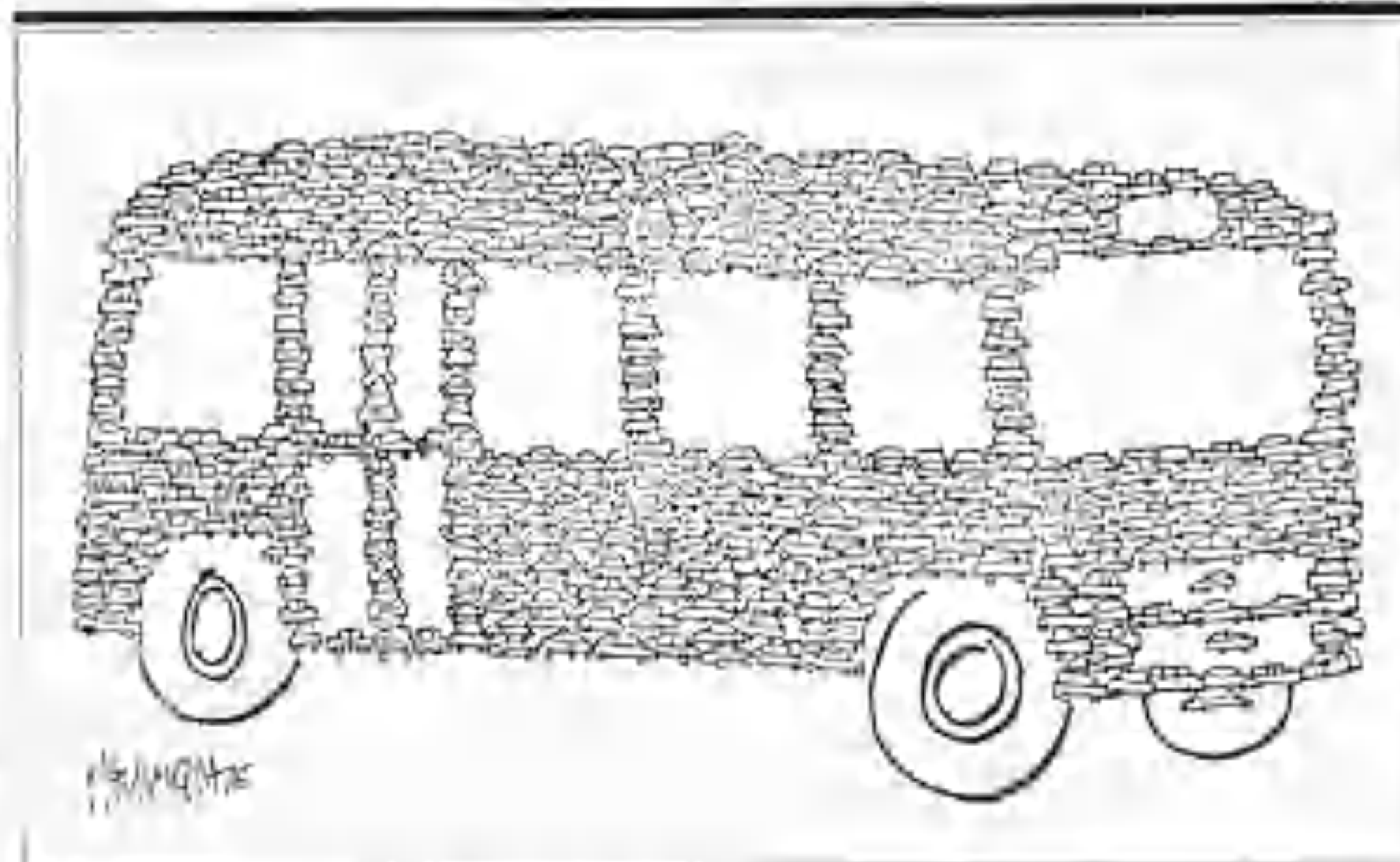
All'inizio insomma fu l'emigrato, anzi l'immigrato. Centinaia di migliaia di contadini o di figli di contadini di Caverzere, Guardiagrele, Casamassima, Sbiaco, Barletta, si precipitarono, all'inizio degli anni '60, su Milano, Torino, Roma, alla ricerca

di un alloggio, un salario, una casa, un autobus o un tram. Nel giro di dieci quintenni, anni le città si sono intasate, sono cresciute le orrende periferie di ghetti e dormitori, da quali la mattina all'alba bisogna uscire per andare a lavorare. Milioni di persone assommate, operai, studenti, impiegati e commesse, muovono nell'assalto di autobus, tram, corriere, treni, vetture di periferia, ferrovie suburbane. In venti anni, tra il 1951 e il 1971 la popolazione dei grandi centri urbani (Torino, Genova, Milano, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Palermo) è passata da 6 milioni 500 mila a 9 milioni 300 mila con un incremento del 39 per cento; ma nelle corrispondenti aree metropolitane la popolazione è passata da 3 milioni 300 mila a oltre 20 milioni, con un aumento del 130 per cento.

Trasportare quotidianamente quasi milioni di persone casa-lavoro, casa-scuola, casa-fabbrica, era ed è rimasto un problema di gigantesche dimensioni.

Alla crescente domanda di trasporti, la società avrebbe dovuto dare una risposta, programmatica e politica, si profetizza invece trasformare il problema della mobilità da sociale a individuale, rimandandolo alla soluzione all'incremento della motorizzazione privata. Nel 1948 avevamo in Italia una macchina per ogni 112 abitanti, nel 1973 una ogni 3,5, un indice superiore in Europa soltanto alla Germania Federale. Nelle aree metropolitane la circolazione privata è ancora più alta: c'è una macchina ogni 2,5 abitanti a Torino, una ogni 3 a Milano, Bologna, Firenze e Roma. Lo sviluppo del mezzo pubblico di trasporto conosceva nello stesso periodo incrementi assai più modesti, il rapporto mezzo pubblico/mezzo privato evolveva sempre più a favore del secondo. Le aziende pubbliche disponevano nel 1968 di 22.000 autobus, una per ogni 45 macchine private; nel 1973 di 37.000 autobus, una per ogni 390 macchine private. Nelle città e nelle strade di autostrada per arrivare ai luoghi di lavoro si sta sempre più stretti. La convivenza tra mezzo pubblico e mezzo privato si sta rivelando impossibile. Ci avviciniamo all'indice di mobilità vero per un sovraffollamento di vetture.

Stanno quindi giunti ad una situazione pressoché insuperabile. La complessiva inefficienza del sistema, esasperata dall'aumento del costo dovuto alla crisi energetica ed all'aumento del prezzo del petrolio, spinge alla ricerca di soluzioni radicali che impediscano il soffocamento delle città e la totale paralisi. In questa prospettiva deve prevedersi la graduale sostituzione del mezzo pubblico a quello privato, sottoguidando così le «oziosità» e gli «squilibri» dovuti al disordinato sviluppo degli anni precedenti. Ad una soluzione positiva devono concorrere insieme le autorità centrali, gli enti locali (Regioni e Comuni), i sindacati, l'industria automobilistica. Cerchiamo di capire come. (2. continua)



Un deficit di 600 miliardi

LE AZIENDE MUNICIPALI di trasporto pubblico urbano ed extraurbano sono in Italia 99. Il loro deficit è in costante aumento: è stato, nel 1973, di oltre 412 miliardi, sarà di circa 600 miliardi nel 1976. Tre anni fa gli introiti coprivano ancora circa il 60 per cento delle spese mentre oggi non arrivano ad un terzo delle uscite. Su questo deficit complessivo grava per circa

l'80 per cento il deficit delle aziende delle otto più grandi città italiane: Roma, 14 lire (contro 104); Napoli, 119 lire (contro 304); Palermo, 91 lire (contro 227). L'aumento del deficit è dovuto al crescente costo del lavoro, alla disordinata estensione della rete che ha dovuto seguire i piani di lottizzazione della speculazione immobiliare ed edilizia, e alla progressiva diminuzione della velocità delle vetture.

Il rapporto tra ricavo e costo è il seguente, nel 1973, per ogni viaggiatore trasportato: Torino, lire 55 (contro 184 di costo); Genova, 57 lire (contro 182); Milano, 87 lire (contro 218); Bologna, 51 lire (contro 162); Firenze, 36 lire (contro 83); Roma, 14 lire (contro 104); Napoli, 119 lire (contro 304); Palermo, 91 lire (contro 227). L'aumento del deficit è dovuto al crescente costo del lavoro, alla disordinata estensione della rete che ha dovuto seguire i piani di lottizzazione della speculazione immobiliare ed edilizia, e alla progressiva diminuzione della velocità delle vetture.

DALLA PRIMA PAGINA / Adesso il problema Fiat è il ritorno del presidente alla guida dell'azienda

Due Agnelli, troppi fratelli

«Qualcuno dice che i comunisti sono più per bene, ma non più bravi. V'è d'accordo?»

«Io dico che il tempo che hanno avuto è sempre stato più che per fare che per deludere. Posso dire però che quando ci siamo incontrati hanno detto: discordanza di questo. Non si può ancora sentirsi dire: «ma che cosa vi date?»»

«Ma cosa ha fatto Umberto in questi anni?»

«Ha fatto molto, come i parenti, ha preso per buono le cose che gli sembravano buone. Qualcuno magari non lo era, ma è andato avanti lo stesso e ha cambiato la Fiat».

«E che senso?»

«Nel senso che non è più una azienda verticalistica affidata al manager provvidente. Siamo diventati una holding in cui i dirigenti dei vari settori hanno ampia autonomia. È difficile dire fino a che punto l'autonomia crei i talenti, ma tanta sta che uomini come Tafarelli alla Fiat Auto, Borezza ai veicoli industriali, Rossignolo ai componenti, De Pieri alla Fiat Brasile, Bombi alla Fiat, sono molto cresciuti. Naturalmente c'è un rischio che ognuno proceda per con-

to suo, bisognerà che qualcuno ne faccia da collante».

«La farà Giovanni o lo farà Umberto?»

«Fino a dire che non ci saranno drammi, ma non posso negare che il problema del reinsediamento dell'avvocato Agnelli esiste. I fratelli dovranno trovare una ripartizione del compito».

«Secondo lei come vivrà questo problema?»

«Voi italiani dite che siamo monarchici, che amiamo parlare della dinastia. Però questi rapporti umani di anno in anno, per nostra fortuna, non portano al dramma di una parte Giovanni e l'altra Umberto come un figlio a cui ama dire di sì, dall'altra c'è un sentimento molto forte del clan. Il capo del clan resta Giovanni».

«Mi parli di come è cambiata la Fiat, e mi spieghi perché in questi tempi è tornata di moda. Ne ho parlato con molti sindacalisti e l'impressione è che non vi amano ma vi rispettano».

Incomincio anche io a essere ostinista sull'azienda».

Stanno pensando di tornare in Brasile una impresa molto più grande di quanto che Togliattigrad».

«Perché più pesante?»

«Perché il governo industriale è più debole. Abbiamo dovuto costruire una grande fabbrica perché una volta abbiamo dovuto mandare quasi tutti i quadri».

«Quale dei fratelli si occuperà della Fiat Brasile?»

«Sono ineccezione loro, al momento, ma io penso che non si senta tanto di una spartizione territoriale e territoriale delle competenze. Quanto del ruolo, penso che Umberto potrà occuparsi prevalentemente della produzione e Giovanni della politica estera e finanziaria».

«Dottor Chiusano come mai oggi lei pensa a voce alta?»

«Cosa vuol dire?»

«Voglio dire, come mai è uscito dal riserbo della eminenza grigia?»

«Perché fra le cose cambiate c'è anche questa, il rapporto con la stampa. Non è che abbiamo deciso di par-

larsi tutti a ruota libera e di sentirci tutti riscrivere a ruota libera. Ma è finita il confine stesso stretto, è finita la possibilità di audacia, e tutto il tempo in cui mi pensavo: «Se dico questo che cosa ne direi Giovanni? Che cosa ne direi Umberto?»».

«E' vero che è stata lei a far cadere la candidatura di Giuseppe Muzia alla Fondazione Agnelli?»

«La Fondazione Agnelli da qualche tempo è in frigidore. A questo punto bisogna scegliere: o si rilancia con un grande nome come Napoleone, Altomare, Sylla Lubini, oppure si sceglie la ripresa graduale, senza fare il presidente. Io sono per questa soluzione e penso che passerà, che il direttore sarà Pacini».

«Senta Chiusano, ma questa faccenda della Innocenti va o non va in porto?»

«Sono i sindacati e il governo che devono decidere. Se vogliono fare il cavio affare lo facciamo».

«Cattivo affare perché?»

«Ma perché con la metà

di quello che si spenderebbe a Lainbrate si occupa lo stesso numero di operai nel meridione e in un fabbrico perfetto non in una che sa vedere ovunque ridapparsi».

«E l'occupazione degli operai Innocenti?»

«Non vorrei dire delle cose avvenute, ma so che il "furore" nell'area milanese; il ricambio del personale e di 12.000 operai al mese. Possibile che con un simile ricambio non si possano assistere quelli della Innocenti?»

«Non siamo in un periodo di disoccupazione?»

«Bisogna distinguere: l'ingegnere De Benedetti ha fatto una strada nell'area torinese e ha scoperto che mancavano diecimila operai specializzati, che ci sono diecimila posti di lavoro vacanti. C'è dunque un problema di riqualificazione e di specializzazione. La disoccupazione vera e terribile è un'altra, quella giovanile, ma se tutti vogliono fare i geometri, i ragionieri, o come meta finale gli impiegati non ne usciranno mai, bisogna che

una parte del giovani accetti di entrare nei servizi, nel terziario».

«Questa Fiat va o non va?»

«Negli ultimi tre mesi le vendite sono aumentate, questo ci consente di mandare in mano il meccanismo più complesso. Abbiamo trovato al meglio le previsioni per il '76, almeno per il primo semestre perché non si può escludere che l'entusiasmo per il nuovo sistema creditizio, comunque il quadro Fiat è presto fatto, si prende l'aiuto illecito della crisi gravissima il sottile meccanismo economico resta, va e grazie solo l'impresa, avrà un ottimo decollo. In Commissione un certo ottimismo è lecito. Secondo me i nostri problemi sono di contenuto più che di ripartizione. Non conta tanto o solo, voglio dire, un rapporto formalmente diverso con il sindacato, conta che il sindacato sappia che non gli verrà data una Fiat nuova, ma una Fiat, fargli nella grande strada, ma non possono serie e documentabili. L'Innocenti rientra fra queste, non facciamo la beneficenza, facciamo l'industria e cerchiamo di farla bene».

GIORGIO BOCCA