

Con i pneumatici incollati all'asfalto

Un rapporto del Cnel esamina la disastrosa situazione del trasporto pubblico: in 25 anni le auto sono aumentate di 61 volte, gli autobus di 9 volte

Uno dopo l'altro, sull'onda del dibattito seguito al terremoto elettorale, vengono al pettine tutti i nodi del nostro sviluppo distorto, che in nome dei consumi privati ha completamente trascurato, dalla casa alle scuole, agli ospedali, al verde pubblico, gli essenziali servizi sociali e le attrezzature collettive. Oggi è la volta dei trasporti con la prospettiva della paralisi senza scampo che minaccia le nostre maggiori aree metropolitane (dove vive il 60 per cento della popolazione) grazie a una politica che ha esclusivamente incoraggiato e mitizzato le quattro ruote e abbandonato al loro destino i mezzi pubblici.

Lo sciopero degli addetti all'industria automobilistica ha così riproposto all'attenzione generale il problema, al quale il mese scorso ha dedicato un suo voluminoso rapporto il Cnel (Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro).

Pochi dati sono sufficienti a dare un'idea dell'irresponsabilità della nostra classe di governo. Il numero delle auto private circolanti (13,4 milioni) è aumentato in venticinque anni di 61 volte, mentre il numero degli autobus è aumentato solo di 9 volte; negli ultimi cinque anni la popolazione delle otto grandi aree metropolitane è aumentata del 7,3 per cento, i mezzi pubblici solo del 2 per cento; per ogni autobus esistente ci sono in circolazione 353 automobili.

Mai è stata nemmeno abbozzata una politica del trasporto pubblico. Il primo programma quinquennale dava ai trasporti in generale oltre 4.000 miliardi, e di essi solo 5,7 per cento (235 miliardi) ai trasporti urbani dei quali solo il 36,6 per cento (79 miliardi) sono stati investiti. Anche i programmi successivi (« Documento programmatico preliminare »), pur riconoscendo gli errori commessi, hanno continuato con pervicacia nella vecchia strada: solo 286 miliardi per il '70-'75, solo 217 miliardi per il '76-'80,

vale a dire meno del 5 per cento del totale.

Forse, commenta il rapporto del Cnel, non è un male che una programmazione del genere sia fallita. E infatti, tra il '68 e il '72, la rete ferroviaria è aumentata solo di 78 chilometri, le linee tranviarie sono diminuite di 100 chilometri, le reti di ferrovie metropolitane rimaste invariate (43 chilometri in tutta Italia tra vecchie e

nuove, contro i 348 della sola Londra, i 169 di Parigi, i 172 di Mosca, i 79 di Berlino); mentre sono aumentate di 1.900 chilometri le autostrade che, come è noto, servono soprattutto a favorire la motorizzazione privata, ad assicurare minimi costi e massimi profitti ai costruttori e a collegare rapidamente collegi elettorali.

Per tacere di un'altra considerazione molto importante: che cioè, causa prima dello sfacelo del trasporto pubblico, e quindi del caos, della congestione, dell'inquinamento, della paralisi e dei relativi costi sociali, è stato il rifiuto di qualsiasi politica di assetto



Gli intasamenti stradali sono uno spettacolo di tutti i giorni

del territorio, per cui tutto è andato a rimorchio della speculazione edilizia. Si sono « pubblicizzati i costi di urbanizzazione e privatizzati profitti e rendite ».

Quali le proposte del Cnel? Ovviamente, cominciare a fare il contrario di quanto si è fatto finora: mettere le Regioni, cui è stata trasferita la competenza nel campo dei trasporti, in grado di preparare piani e programmi, istituire consorzi, coordinare trasporti e assetto urbanistico, mentre lo Stato dovrà provvedere a una legge-quadro e ai necessari investimenti. I sindacati reclamano dall'industria la costruzione dei famosi 30.000 autobus promessi da tempo, di cui non se n'è ancora visto uno. □

Così, mentre nel 1973 gli italiani hanno speso oltre 1.600 miliardi per

24-7-1975