

# CRIPEL - FRIULI- VENEZIA GIULIA

Comitato Regionale Imprese Pubbliche Enti Locali

Nota introduttiva di MARIO DECARLI (presidente del C.R.I.P.E.L. - Comitato Regionale Imprese Pubbliche Enti Locali del Friuli-Venezia Giulia)

Nell'attuale situazione politico-economica una nuova prospettiva si sta aprendo a quel settore del trasporto pubblico di persone, che per tanti anni era stato trascurato e sacrificato ad altre scelte. Anche in questa prospettiva

I BACINI DI TRAFFICO

collettivi — bisogna chiedersi chi dovrà pagare il relativo onere.

E giustamente osservava il presidente dell'Ente Parchi, Sibilla, nel suo intervento alla recente «Confederazione» sui problemi economici e finanziari

DEL

FRIULI- VENEZIA GIULIA

la essere dedicato al trasporto pubblico urbano senza l'apporto di un certo intervento in suo appoggio. In realtà continua ad avere validità il discorso dell'indispensabilità dell'intervento dello Stato nel presupposto, da una parte, che «i reali interlocutori dello Stato sono al riguardo le Regioni» e, dall'altra, che «il reale problema, oggi, per l'impresa pubblica di trasporto non è tanto e solo l'ammortamento del costo dell'autobus, quanto il costo del suo esercizio». Diviene quindi «del tutto improprio e non conveniente scindere il finanziamento dal costo di gestione o attribuire l'onere dell'uno allo Stato e dell'altro agli Enti locali». Ognuno deve fare la propria parte: le Regioni debbono elaborare i loro piani di coordinamento «sulla base delle effettive esigenze dei comprensori» e diventare esse «i veri interlocutori dello Stato sul problema del trasporto»; lo Stato deve affrontare la questione del finanziamento al settore «in modo globale e senza scissione tra interventi e politiche degli acquisti per gli Enti locali»; le aziende infine debbono essere sempre stabilizzate seriamente al livello operativo.

Solamente nel necessario equilibrio nella distribuzione delle risorse — come sottolineano dal presidente della C.I.S.P.E.L., avv. Eggen, nella relazione all'omonima conferenza economica nazionale — la politica pubblica

ATTI DEL CONVEGNO DI STUDIO

svoltosi a Gorizia il 2 marzo 1974

## S O M M A R I O

Nota introduttiva di MARIO DECARLI (presidente del C.R.I.P.E.L. - Comitato Regionale Imprese Pubbliche degli Enti Locali del Friuli-Venezia Giulia) . . . . . pag. I

Apertura dei lavori . . . . . » V

### RELAZIONE E COMUNICAZIONI

I bacini di traffico: relazione dell'on. dr. ANTONIO MARZOTTO (membro della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, membro della Giunta Esecutiva della C.I.S.P.E.L., presidente della FEDERTRASPORTI . . . . . » 7

Quadro di riferimento, metodologie di ricerca e primi risultati: comunicazione del dr. ing. CLETO MORELLI (consulente del Ministero del Bilancio e della Programmazione e dell'Amministrazione Regionale del Friuli-Venezia Giulia) . . . . . » 25

Comunicazione del prof. ing. MATTEO MATERNINI (direttore dell'Istituto di strade e trasporti dell'Università di Trieste e presidente del CERTUM - Centro Esperimenti e Ricerche Trasporti Urbani e Metropolitan) . . . . . » 35

La politica regionale dei trasporti pubblici ed i bacini di traffico: comunicazione del prof. ing. PAOLO PELLIS (docente di Tecnica del Traffico e della Circolazione, nell'Università di Trieste) . . . » 41

Bacini di traffico e zone socio-economiche: comunicazione di MARIO DECARLI (presidente dell'A.C.E.G.A.T. - Azienda Comunale dei Servizi Elettricità, Gas, Acqua e Trasporti di Trieste) . . . . » 47

I bacini di traffico nel breve, nel medio e nel lungo periodo: comunicazione di RUGGERO BATTELLINI (segretario generale dell'Unione Sindacale Provinciale C.I.S.L. di Trieste) . . . . . » 55

Habitat estensivo, automobile e trasporti collettivi: comunicazione del dott. RAIMONDO STRASSOLDÒ (direttore dell'Istituto di Sociologia Internazionale di Gorizia) . . . . . » 59

**Habitat estensivo, automobile e trasporti collettivi:  
comunicazione del dott. RAIMONDO STRASSOLDO  
(direttore dell'Istituto di Sociologia Internazionale  
di Gorizia)**

I problemi del trasporto e del traffico sono stati oggetto di riflessione da parte della sociologia urbana soprattutto per i loro riflessi sull'organizzazione sociale ai diversi livelli. Soprattutto la diffusione dell'automobile fu attentamente studiata nelle sue motivazioni e nelle sue conseguenze; ma anche la ferrovia suscitò al suo apparire grande interesse tra i sociologi-socialisti della scuola di Saint-Simon.

La *mobilità* è una caratteristica fondamentale della società urbano-industriale, che la differenzia nettamente dalla civiltà rurale tradizionale, che è radicata alla terra.

L'avvento dei sistemi tecnologici di trasporto, ferrovia ed automobile, ha introdotto un'importante differenziazione nella struttura dell'insediamento, perchè ha privilegiato alcune linee di collegamento ed alcuni nodi, serviti da ferrovia o strada rotabile, su altri, raggiungibili solo con i mezzi tradizionali. La pianura, spesso evitata per le sue difficoltà idrauliche (paludi, ecc.) acquistava un netto vantaggio sulle aree collinari e montane, e si iniziava il processo di redistribuzione della popolazione, dalle alture alla pianura. Le città servite da ferrovie e strade distanziavano immediatamente, nella corsa allo sviluppo, i centri urbani tagliati fuori; e nell'ottocento lo sforzo delle municipalità per l'ottenimento di una stazione ferroviaria era veramente questione di vita o di morte. Molti degli attuali capoluoghi di provincia hanno potuto emergere dalle città concorrenti grazie soprattutto alla stazione, e tutta la struttura urbanistica delle città ottocentesche fu largamente condizionata dalle ferrovie.

E tuttavia, pur con la loro enorme importanza nella costruzione degli stati nazionali, nella formazione di coscienze unitarie, nel mettere in comunicazione aree lontane e nel costruire mercati e sistemi economici trans-nazionali, le ferrovie non hanno avuto conseguenze sociologiche pari a quelle

dell'automobile, perchè non sono riuscite ad incidere profondamente nella istituzione di base della società, la famiglia.

La ferrovia ha inciso sullo sviluppo delle città, delle nazioni, dei mercati; ma l'automobile ha profondamente modificato i quartieri, i modelli di residenza, la famiglia. Questi fenomeni erano più evidenti nelle aree in cui la motorizzazione privata ha raggiunto da decenni indici quasi di saturazione: e soprattutto gli Stati Uniti.

Tra le conseguenze principali dell'automobile sono 1. il sorgere dei vasti quartieri «suburbani» a villette unifamiliari immerse nel verde, 2. le trasformazioni della morale sessuale e familiare.

La costruzione di estesi quartieri residenziali a bassa densità è evidentemente correlata con la disponibilità di automobili private. Questa tendenza, mentre sembra rispondere a radicati ed atavici bisogni umani, porta ad importanti conseguenze negative: sul piano socio-culturale, si hanno pericoli di privatizzazione, isolamento, autoemarginazione dalla partecipazione alla vita pubblica, ecc.; sul piano territoriale si ha il consumo di grandi estensioni di spazio, e l'allargamento a macchia d'olio delle città, che si circondano, oltre che di cinture industriali, anche di cinture «pavillionaires», a villette. Oltre che al consumo di spazio questo fenomeno comporta anche naturalmente grosse spese per le opere di urbanizzazione primaria e secondaria; inoltre, rendendo il pendolare suburbano schiavo della propria automobile, scatena un circolo vizioso di congestione del traffico, deperimento del trasporto urbano, deterioramento del centro storico delle città, che il traffico rende pressochè inabitabile, ecc.

Nel nostro paese queste conseguenze dell'auto privata hanno cominciato a manifestarsi solo recentemente, con la motorizzazione di massa degli anni tra il '50 e il '60; ma in un paese ad altissima densità di popolazione come il nostro gli effetti negativi non hanno tardato a manifestarsi. I costi dei terreni nelle aree urbane hanno molto limitato, in Italia, l'espansione dei quartieri a villette unifamiliari, che hanno potuto svilupparsi soprattutto nei centri minori; ma hanno, ad esempio, avviato il fenomeno della «seconda casa» in aree collinari o montane, raggiungibili nei week end grazie all'automobile. E questo fenomeno ha ben presto sollevato le preoccupazioni degli urbanisti e di coloro che hanno a cuore la conservazione del paesaggio.

Gli effetti dell'automobile sul comportamento familiare e sessuale sono forse meno noti ma altrettanto profondi. Certo non si può attribuire l'attuale permissività solo all'automobile: lo sviluppo economico, la diffusione della libertà individuale nelle diverse sfere sociali, i vari movimenti di emancipazione, hanno il loro merito o responsabilità; ma è certo che

la disponibilità, da parte dei giovani, di quell'alcova mobile che è l'automobile ne ha grandemente favorito la liberazione del controllo familiare nelle fasi di scelta e corteggiamento del partner.

Il vivissimo interesse dei giovani per l'automobile è dovuto a diversi fattori — l'apparentemente naturale «istinto» per la meccanica dell'uomo, il piacere del movimento e della potenza, lo spirito agonistico e competitivo, ecc.; ma è dovuto anche alla funzione dell'automobile come strumento di libertà sessuale. Essa ha determinato il sorgere di un'istituzione — la grande balera in luoghi isolati, raggiungibile solo in automobile — che rappresenta soprattutto per le aree rurali una vera rivoluzione; i giovani non sono più costretti ad incontrarsi nelle proprie case o sul corso principale del paese, sotto gli occhi di compaesani e parenti, ma possono eclissarsi completamente. Questi fenomeni sono da noi solo all'inizio; ma i romanzieri americani degli anni '20 ne hanno efficacemente descritto il primo apparire, e le profonde implicazioni culturali e anche *politiche*, negli Stati Uniti.

Non c'è quindi da meravigliarsi se praticamente gli unici a lamentarsi del blocco domenicale del traffico privato siano stati gli operatori di locali di divertimento e i giovani.

Queste note volevano solo essere una premessa ad alcune considerazioni sugli effetti socio-culturali prevedibili da un rinsavimento dell'ubriacatura automobilistica e un ritorno ai mezzi tradizionali di trasporto — i piedi e il mezzo collettivo.

Il tipo di mobilità cui ci stiamo avviando in verità non sembra affatto un puro e semplice ritorno a mezzi di trasporto pre-automobile, ma un sistema più articolato e complesso in cui ogni mezzo, tecnologico e non, può essere utilizzato ottimizzandone i vantaggi e minimizzandone le disfunzioni.

In misura crescente sembra che il pendolarismo casa-lavoro sarà articolato su una gerarchia di mezzi di trasporto, da quelli più individuali e capillari a quelli più «massicci» e collettivi.

E' chiaro infatti che da certi modelli residenziali, che rappresentano grandi conquiste umane, non si può facilmente tornare indietro; nè si può tornare a metodi di organizzazione del lavoro basati sulla coincidenza di residenza ed ufficio (o officina) se non per poche categorie privilegiate.

La villetta unifamiliare (o qualche sua variazione) è un modello ed un'aspirazione così universalmente diffusa che non sembra lecito impedirne l'acquisizione anche da parte delle categorie che le condizioni economiche oggi costringono alla vita di condominio o di alveare. I vantaggi per l'equilibrio mentale, per l'allevamento della prole, ecc., della casetta con

orto e giardino sembrano indiscutibili, anche se altri modelli di abitazione possono essere più adatti a determinate categorie di persone (coppie giovani senza figli, anziani, ecc.).

Stabilito questo vincolo, ne consegue che non è l'insediamento che deve adattarsi al sistema di trasporto, ma viceversa è il sistema di trasporto che deve adattarsi all'habitat. Si tratta di una proposizione normativa, non di una generalizzazione empirica; perchè finora la funzione del «circolare» ha troppo spesso avuto un trattamento privilegiato e predominante rispetto a quella dell'abitare.

Secondo autorevoli tendenze moderne anzi il «circolare» non è, contrariamente a quanto sostenevano gli urbanisti moderni del CIAM e gli ingegneri del traffico loro epigoni, una funzione al pari delle altre (lavorare, abitare, ecc.) ma una funzione puramente strumentale.

Il modello d'insediamento in cui la villetta unifamiliare costituisce lo elemento prevalente è necessariamente un modello estensivo piuttosto che intensivo, che richiede trasporti capillari piuttosto che di massa, e quindi trasporti in cui non è possibile spingere le economie di scala e le economie esterne oltre un certo limite. Ma la maggior quota di reddito individuale e sociale che va al trasporto può essere ampiamente compensato dalle soddisfazioni dell'habitat estensivo.

Evidentemente il trasporto pubblico non può sostituire l'automobile individuale in un habitat di questo genere; il bacino di raccolta di utenti che fa capo ad una fermata deve avere dimensioni demografiche superiori ad una certa soglia e quindi deve avere una certa ampiezza territoriale. Le autolinee che servono un insediamento residenziale a villette non possono avere la frequenza di fermate di un autobus urbano. Si pone quindi il problema del tragitto casa-fermata; e purtroppo gli apologeti della bicicletta difficilmente riusciranno a convincere la gente che, anche nei giorni di gelo, vento e pioggia, la bicicletta sia un buon sostituto dell'automobile.

L'automobile mantiene quindi la sua funzione primaria, di mezzo di trasporto capillare ed individuale, da «porta a porta», e mezzo di trasporto estremamente flessibile, per le prestazioni speciali, non quotidiane (acquisti, turismo). Ma nel sistema di trasporti quotidiani, pendolari, essa dovrebbe essere parzialmente sostituita dal mezzo pubblico; il che pone immediatamente problemi di infrastrutture (parcheggi alla fermata e stazioni). Di qui l'importanza fondamentale di identificare le aree in cui si svolge il movimento quotidiano, pendolare, cioè i bacini di traffico; perchè queste costituiscono l'area di operazioni del trasporto pubblico.

Trasporto pubblico significa, su queste distanze (scala territoriale del-

la «città-regione» articolata in «comprensori») trasporto su strada. La ferrovia ha indubbi vantaggi nei collegamenti tra città-regione, mentre all'interno della città-regione, e soprattutto di una città-regione di dimensioni ridotte e piuttosto dispersa sul territorio, come gran parte del Friuli-Venezia Giulia, la protagonista del trasporto pubblico sarà senza dubbio l'auto-linea.

La ricerca sociologica non rivela grosse resistenze all'uso del mezzo pubblico, quando questo sia frequente, ragionevolmente veloce, e comodo. L'utente sembra risentire soprattutto l'irregolarità del servizio, l'incertezza circa la possibilità di trovare posto, e in certi casi la tortuosità del tragitto; sembra chiaro che un miglioramento dei servizi in queste caratteristiche potrebbe facilmente persuadere molti automobilisti pendolari a lasciare la automobile. Se a questo si aggiunge qualche miglioramento del confort, tenendo conto che le esigenze relative ai tragitti pendolari sono diverse da quelle relative alle lunghe gite, non c'è dubbio che gli utenti del mezzo pubblico aumenterebbero in misura notevolissima; a questo naturalmente stimolati dal prezzo e dal razionamento della benzina.

Del resto abbiamo nella vicina Repubblica slovena un ottimo esempio di rete di trasporto pubblico capillare, frequente, a prezzi bassi, e in generale efficiente.

E tuttavia anche lì hanno conosciuto il boom della motorizzazione.

Ma qui si entra in un discorso che non è più tecnico-economico, ma psicologico e sociologico, sull'automobile come strumento d'evasione, come simbolo di prestigio, come «sposa meccanica», come arma per scaricare l'aggressività, come guscio in cui isolarsi come in un ritorno all'utero materno, come espressione della volontà di potenza, come oggetto di vagheggiamento estetico, ecc.

L'automobile è certo anche tutte queste cose, e il suo strepitoso successo nel sistema sociale — successo che ha spinto alcuni a parlare del rapporto uomo-automobile come una simbiosi, una irreversibile mutazione nell'evoluzione della specie umana — si spiega non solo per la sua utilità come strumento di trasporto, ma anche in base a quelle varie considerazioni. Tuttavia l'improvviso e lieto abbandono della «sposa meccanica» nelle domeniche di austerità ha evidenziato che, come in tutti i rapporti che coinvolgono profondamente la psiche umana, v'è una buona dose di ambivalenza, di amore-odio, di sensi di colpa e di risentimenti latenti. Gli aspetti psicologici del rapporto uomo-automobile non dovrebbero quindi preoccupare soverchiamente i tecnici del territorio e del trasporto. I valori di cui dovrebbero tenere conto sono ben altri.

Sono i valori della socialità, del contatto umano tra individui e gruppi appartenenti a categorie differenti; contatti che possono trovare nel mezzo pubblico una favorevole occasione. L'automobile ha chiuso ed isolato ognuno di noi nel suo guscio di latta, il mezzo pubblico può riaprirci al gruppo e alla comunità. Certo le diversità di comportamento e mentalità ad es. tra studenti ed impiegati, tra lavoratori e massaie può far sorgere anche qualche frizione, ma incomparabilmente prevalenti sembrano le conseguenze del mezzo pubblico sul piano dei rapporti umani, dell'eguaglianza sociale, della comunicazione tra categorie.

E sono anche — cosa non trascurabile — i valori dell'ecologia, dell'ambiente, perchè il mezzo pubblico potrà limitare l'espansione del traffico privato, renderà meno pressanti le esigenze di continuo accrescimento delle reti viarie, permetterà la finalizzazione delle risorse verso servizi sociali più essenziali.

Infine è ben probabile che lo sviluppo dei mezzi pubblici potrà mettere freno alla spaventosa «escalation» degli incidenti stradali. Uno degli aspetti più alienanti della nostra civiltà era il fatalismo, la tranquillità, quasi lo humor con cui ci siamo abituati ai massacri, alle mutilazioni, alle distruzioni di intere famiglie o di gruppi di giovani fatti a pezzi dall'automobile. Ci meravigliamo a volte della crudeltà dei «secoli bui», del medioevo o del rinascimento; ma quelli erano secoli in cui un incidente «stradale» — il bambino che finiva sotto le ruote del carro — era una tragedia che scuoteva l'intero paese, era ricordato per anni e veniva immortalato, se il bambino si salvava, negli ex-voto dei santuari. Oggi ogni comunità perde annualmente diversi suoi membri sulle strade, e nessuno si scompone — il prezzo del progresso!

Se la riforma dei trasporti pubblici servirà a fare rivivere la coscienza del valore della vita, e a restituirci il senso dell'orrore per la strage sulle strade, avrà realizzato uno scopo che va ben al di là dell'efficienza, della economia e del confort.