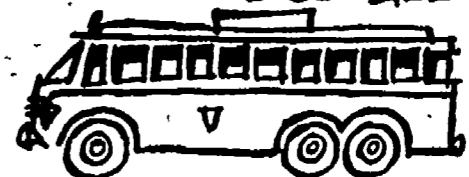


L'azienda comunale prigioniera del traffico

# Anche l'Atac perde l'autobus

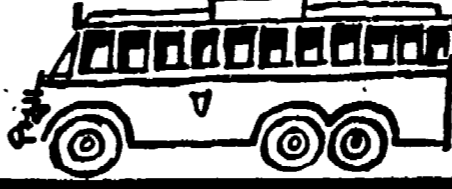
1959

56 MILA CORSE  
NON EFFETTUATE

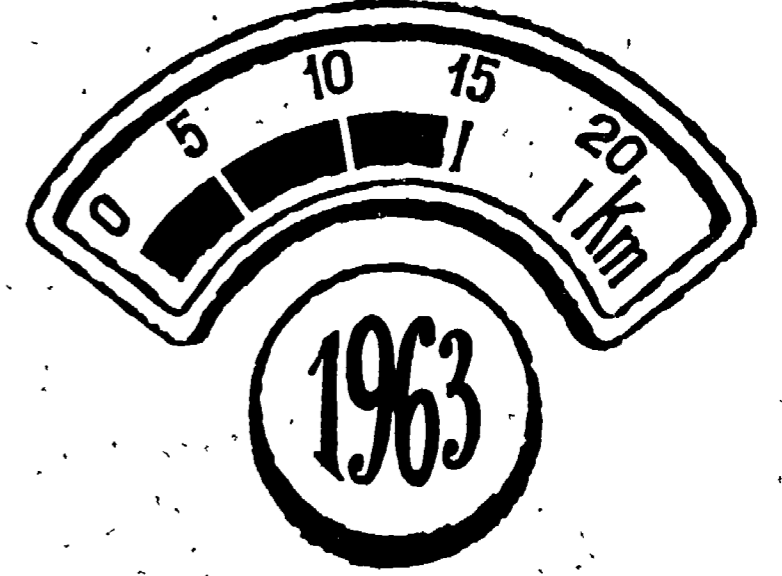
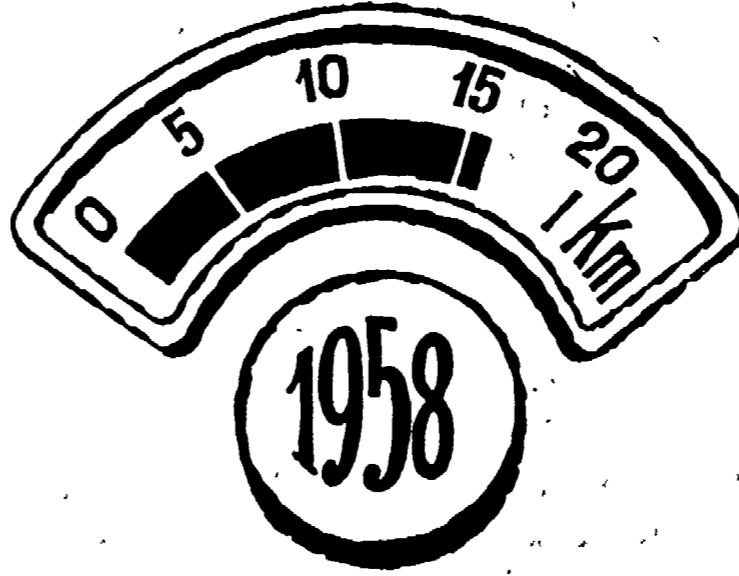


1963

124 MILA CORSE  
NON EFFETTUATE



VELOCITA' MEDIA ORARIA



**Referendum**

## Proposte dei lettori

- ◆ Hai l'automobile?
- ◆ Qual è la spesa mensile?
- ◆ Quanto tempo impieghi in media per andare e tornare dal lavoro? Qual è la distanza?
- ◆ I familiari quali mezzi usano? Si servono della macchina privata o dei trasporti pubblici? Qual è la spesa mensile?
- ◆ Quali proposte intendi formulare per il traffico? Come si possono migliorare i servizi dell'ATAC e della STEFER?

NOME e COGNOME, INDIRIZZO, LUOGO DI LAVORO:

Ritagliare e spedire a: "L'Unità" Via dei Taurini, 19 - Roma

## Intervista col presidente Giorgio La Morgia



LA MORGIA

L'ATAC: ecco una delle vittime del traffico. Nell'intervista col presidente Giorgio La Morgia, più che ogni altra cosa, spiccano le cifre della crisi progressiva, dalle « corse » interdetture per gli intasamenti di macchine (anche l'ATAC, purtroppo, perde l'autobus...), al rallentamento generale dei servizi. Il deficit aumenta paurosamente: solo per il '64, la colonna del passivo salirà a 24 miliardi di lire. E l'eredità è quella di un lungo periodo di « immobilismo », fonte di difficilissimi problemi tecnici e di pericoli gravi per l'avvenire. La situazione è seria; nessuno può se lo nascondere. Ma se, come amano dire i tecnici, si vuol risolvere il problema della « mobilità », se cioè si vuole soddisfare l'esigenza di due milioni e mezzo di persone di spostarsi spesso e rapidamente, è all'ATAC (e alla STEFER: la

Le difficoltà attuali della circolazione stradale sono ben note. Vorremmo da lei un quadro complessivo delle ripercussioni della crisi del traffico sull'attività dei trasporti pubblici. In quale misura, a parità di mezzi, la velocità media dei mezzi dell'ATAC? E, in particolare, quale è stato il rallentamento registrato sui vari mezzi di trasporto: autobus, filobus, tram? Di quanto si sono accresciuti i costi di esercizio?

ulteriori compensi al personale per le smontate in ritardo, che si verificano giornalmente in misura massiccia. Non deve inoltre essere trascurato il fatto che il continuo aumento della irregolarità del servizio provoca, oltre ad un aumento dei costi, una riduzione notevole degli incassi.

Quali soluzioni intende proporre la ATAC?

Per porre riparo a tale stato di cose, l'Azienda ritiene anzitutto necessario che ai trasporti pubblici sia assicurata la possibilità di muoversi ad una velocità commerciale sufficientemente elevata e che tale velocità, nei tronchi ove maggiore è la congestione, sia sensibilmente superiore a quella che possono realizzare i veicoli individuali.

Per porre riparo a tale stato di cose, l'Azienda ritiene anzitutto necessario che ai trasporti pubblici sia assicurata la possibilità di muoversi ad una velocità commerciale sufficientemente elevata e che tale velocità, nei tronchi ove maggiore è la congestione, sia sensibilmente superiore a quella che possono realizzare i veicoli individuali.

## Pullman a 2 piani: un primo assaggio



In relazione alla questione dei parcheggi e alle riduzioni dei marciapiedi che talvolta si presentano necessariamente.

● revisione e completamento della rete dei trasporti pubblici, tendente da una parte a rendere la rete stessa più decabrata e cioè gravitante in un modo meno accentratissimo sulla zona del centro storico (compatibilmente con il permanere in essa di gran parte delle attività direzionali e terziarie) e dall'altra a realizzare un maggior numero di collegamenti diretti, lungo le vie esterne più brevi, fra le zone periferiche della città.

attentamente esaminato nei suoi diversi aspetti di funzionalità, di interesse per gli utenti, di costo, ecc.

● sperimentazione degli autobus a due piani (a parità di superficie stradale impegnata possono trasportare un numero di viaggiatori superiore del 40% circa a quello degli autobus normali, e con un aumento inoltre della percentuale dei posti a sedere).

Nei progetti a più breve scadenza dell'Azienda, oltre alla modifica del percorso della Circolare Esterna, quali altri cambiamenti sono previsti? Su quali finanziamenti si potrà fare assegnamento?

L'Azienda, con la riforma del percorso della Circolare Esterna progettata secondo le indicazioni dei competenti assessorati comunali — Traffico ed Urbanistica — intende fissare definitivamente le direttrici e il percorso delle linee tranviarie destinate a restare in esercizio ancora per lungo tempo.

In una città come Roma, infatti, ove il continuo aumento del volume di traffico rende indispensabili frequenti innovazioni nella disciplina viaria, è necessario che anche i mezzi di trasporto pubblico possano immediatamente adeguarsi; è quindi intendimento della Azienda trasformare gradualmente tutte le altre linee tranviarie in autolinee. Si propone, altresì, per poter seguire lo sviluppo della città secondo le indicazioni del piano regolatore, di utilizzare gli autobus i quali, non avendo necessità di installazione di impianti fissi — tra l'altro molto onerosi — sono più idonei per organizzare rapidamente nuove linee o eventuali prolungamenti, e meglio si adattano alle variabili esigenze degli utenti del traffico.

Intanto, piani di riordinamento ed ampliamento della rete, interessanti quelle zone che, per i recenti insediamenti o per la costruzione di nuove strutture viarie, risultano insufficientemente servite dal pubblico trasporto, sono stati predisposti e verranno, quanto prima, proposti all'Amministrazione comunale. L'attuazione dei programmi, immediati e futuri, è ovviamente connessa alla disponibilità di vettture, all'ammortamento ed ampliamento degli impianti (rimesse ed officine), il cui finanziamento potrà essere assicurato soltanto dall'Amministrazione comunale, direttamente o mediante l'alienazione di beni patrimoniali non più indispensabili alla produzione aziendale — non potendo l'Azienda contare su altri finanziamenti.

A tal proposito, tengo però a precisare che abbiamo potuto riscontrare un vivo interessamento da parte della Giunta capitolina per i problemi aziendali: infatti, oltre ad avere ottenuto da qualche mese il conferimento di una importante area per la costruzione di un nuovo deposito, si è avuta assicurazione che, nel 1964, oltre ad un regolare versamento delle quote di rinnovo, inserite nel bilancio, sarà concesso anche un conferimento di tre miliardi: ciò permetterà di iniziare finalmente l'effettivo riordinamento e uscire da un immobilismo che, se durasse ancora, provocherebbe all'Azienda e allo sviluppo della città incalcolabili danni.

Malgrado i ritardi che anche recentemente hanno frenato il programma della costruzione di due nuovi tronchi della Metropolitana (Termini - Cinecittà e Termini - Piazza Risorgimento), si va delineando quello che sarà — purtroppo solo tra alcuni anni — l'embrione di una rete della ferrovia sotterranea romana. Nel frattempo, si torna a parlare dell'attuazione del nuovo piano regolatore. Nel quadro di queste prospettive, l'Azienda ha formulato dei progetti? In quale modo si propongono di coordinare i servizi di superficie con quelli della Metropolitana?

L'influenza che un servizio urbano di metropolitana in sotterranea determina sui trasporti di superficie è di grande rilevanza e, spesso, è tale da rendere necessari sostanziali cambiamenti alla rete di superficie. Anche in considerazione del primo tratto di Metropolitana — Osteria del Curato - Termini — sarà inaugurato fra tre anni, almeno, circa la natura di tali ripercussioni possono formularsi generiche previsioni, ma non precisi progetti: sarebbe poco saggio, in questa materia, affidarsi a schemi tecnici preconcetti e talvolta a suoi tempi e secondo le condizioni che in quell'epoca si determineranno, si potrà esaminare il problema a fondo e ci si regolerà di conseguenza.

Un coordinamento tra i servizi di su-

perficie e quelli in sotterranea, infatti, specie quando, come nel nostro caso, il servizio sotterraneo è stato progettato in funzione urbana, è uno dei più impegnativi e delicati ad attuarsi, sia ai fini della qualità del servizio offerto agli utenti, sia ai fini del controllo e della compressione dei costi di produzione; anche per ciò in tutte le più grandi e progredite città del mondo, le due gestioni — della Metropolitana e dei trasporti di superficie — hanno luogo sotto una unica direzione.

Sarebbe, a mio avviso, estremamente complicato e di realizzazione pratica quanto mai difficile (e forse inattuabile) il coordinamento tra i servizi urbani sotterranei e di superficie gestiti da enti diversi.

Qual è il suo pensiero sui rapporti tra ATAC e STEFER? Ritiene opportuna la unificazione delle due aziende comunali?

L'ATAC e la STEFER, pur se di diversa natura giuridica, sono entrambe aziende comunali. Ambedue, quindi, de-

urbano (ATAC) e l'altra nella vasta area extra-urbana (STEFER).

A mio avviso, l'azienda che ha il compito di sviluppare il pubblico trasporto nella regione, dovrebbe essere sostenuta nei suoi impegni finanziari, tramite i Consorzi ed altre forme associative, dalle Province e dai Comuni nei quali produce il servizio. In questo quadro, lo stesso Comune di Roma dovrà congruamente contribuire. Si realizzerrebbe così una più equa ripartizione dell'onere prodotto dal pubblico trasporto regionale, ed una più diretta partecipazione degli enti locali interessati alla conduzione della gestione di un'azienda così importante per la vita e la crescita dei centri urbani del Lazio.

Quanto sopra, anche e soprattutto in prospettiva dell'attuazione dell'Ente regione, ed nell'ambito del dettato costituzionale, dovrà coordinare la complessa materia, collocandola nell'organico quadro della pianificazione regionale.

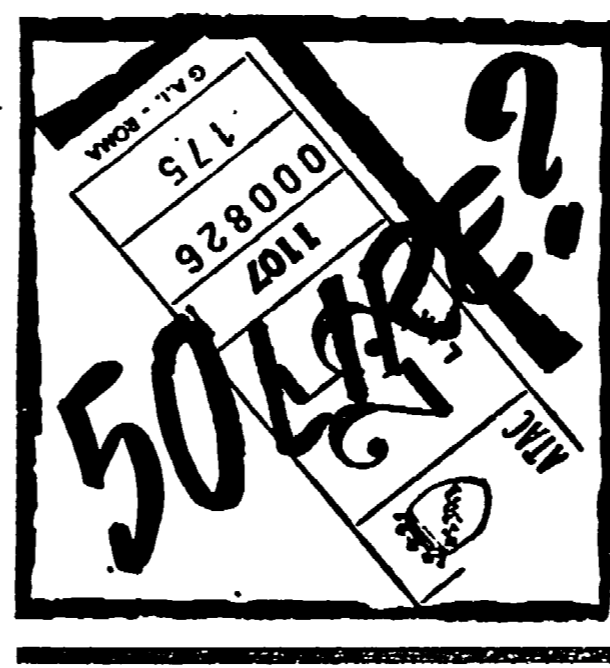
Sono già state prese decisioni sull'aumento delle tariffe? Il problema è allo studio?

Sul piano tecnico l'Azienda ha sempre curato lo studio per il perfezionamento

del sistema tariffario in vista, soprattutto, di una migliore perequazione dei prezzi del trasporto, sia in rapporto alle distanze percorse dagli utenti, sia ai costi di produzione del servizio. Recenti e più moderni studi riguardano l'automazione e la semplificazione della vendita dei biglietti e della riscossione del prezzo.

Peraltro, le decisioni riguardanti gli aumenti tariffari non sono di pertinenza dell'Azienda, bensì del Consiglio comunale. Non può però tacersi il fatto che le tariffe in vigore oggi a Roma sono le più basse tra tutte quelle praticate dalle altre città italiane e che, quindi, dal punto di vista del rapporto tra prezzo e valore dei servizi offerti, sarebbe certamente giusto un adeguato aumento tariffario. Ciò anche perché le note difficoltà finanziarie che attraverso l'Amministrazione comunale, congiunte alla modestia degli incassi provenienti dall'utenza, pongono in sempre più gravi difficoltà l'Azienda ed impediscono il necessario continuo miglioramento del servizio che, con tariffe diverse, sarebbe realizzabile.

## Biglietti più cari? Decide il Comune



## un'opera preziosa

# GRANDE DIZIONARIO ENCICLOPEDICO DEL DIRITTO

pubblicato in una edizione settimanale di grande pregio

riunisce tutti gli argomenti di diritto codificati e non codificati e ne esaurisce la trattazione con eccezionale profondità e chiarezza

uno strumento di lavoro insostituibile per avvocati, fiscalisti, magistrati, commercialisti, ingegneri, periti, dirigenti d'azienda, funzionari e per tutti coloro che hanno problemi di diritto e di pratica tributaria

IN VENDITA SOLO PER ABBONAMENTO CON DECORRENZA DAL 15 FEBBRAIO

Ad avvocati, fiscalisti, magistrati, commercialisti, ingegneri, periti, dirigenti d'azienda e funzionari è stato spedito uno specimen di presentazione dell'opera: si prega di controllare che sia stato recapitato e di prenderlo in esame. Chi non l'avesse ricevuto e chiunque desiderasse riceverlo oppure chiasse desiderasse sottoscrivere senz'altro l'abbonamento al Dizionario può compilare, ritagliare e a: Fratelli Fabbrì Editori - via Abbadesse 40 - Milano,

spedire subito questo tagliando

Il sottoscritto \_\_\_\_\_ 57  
professione \_\_\_\_\_  
abitante in via \_\_\_\_\_  
Città \_\_\_\_\_ (Prov. \_\_\_\_\_)  
chiede che venga dato corso ad un abbonamento trimestrale (L. 400) ☐; semestrale (L. 800) ☐; annuale (L. 1600) ☐ a lui intestato e allega assegno per la somma corrispondente \_\_\_\_\_  
chiede di ricevere senza alcun impegno il fascicolo di presentazione del Dizionario enciclopedico del diritto e le condizioni di abbonamento. ☐  
segnare con una crocetta il riquadro corrispondente alla forma desiderata \_\_\_\_\_

FRAATELLI FABBRÌ EDITORI