Primo bilancio di un esperimento positivo anche se attuato male dalla amministrazione comunale

DAI BUS GRATUITI UNA SPERANZA per sconfiggere il caos cittadino

Quando i comunisti erano accusati di demagogia - Un nuovo assetto della capitale - Roma e le altre città - Una nuova scala di priorità negli investimenti - Chiusura del centro alle auto private e metropolitane di superficie

Nel gennaio 1970, quando il gruppo consiliare comunista in Campidoglio richiese in una mozione la realizzazione immediata della gratuità del trasporto urbano, insieme ad altre misure riguardanti il traffico, non furono poche le voci che si levarono per accusarci di demagogia e di essere i fautori della ulteriore emarginazione del mezzo pubblico.

Non si volle comprendere il carattere dirompente che la linea della gratuità del servizio poteva avere per invertire la grave tendenza all'uso illimitato dell'auto privata, che sta determinando progressivamente la paralisi delle aree metropolitane.

Certo — lo abbiamo sempre affermato — la gratuità di per sè non risolve tutti i problemi della mobilità dei cittadini, la cui garanzia è data dall'assetto delle città, dalla rapidità degli spostamenti e dalla frequenza del mezzo pubblico, dai collegamenti tra le zone delle città. E tali obiettivi si possono conseguire soltanto con una politica urbanistica e degli insediamenti sottratta alla speculazione edilizia e con una nuova politica del traffico, che dia effettiva priorità al mezzo pubblico.

Ma la gratuità apre problemi di scelta politica decisivi per garantire lo sviluppo del trasporto pubblico collettivo, senza i quali le città italiane — ma non solo italiane, come è dimostrato dalle esperienze delle metropoli estere — saranno sempre più condizionate dallo sviluppo della motorizzazione privata, costringendo la collettività a destinare ad essa una parte sempre crescente sia degli investimenti sia del reddito. Non a caso nel quadriennio 1966/69 si sono spesi in Italia ben 33.000 miliardi per il trasporto su strada (85% del totale), di cui oltre 20.000 per l'auto privata.

E' evidente, infatti, che — scegliendo la via della gratuità del trasporto urbano — si apre una spirale a favore del mezzo pubblico che condiziona in modo rilevante anche le future scelte di investimento degli Enti Locali e dello Stato.

Lo stesso esperimento effettuato in questi giorni a Roma — nonostante i limiti riguardanti il modo con cui è stato attuato, il periodo prescelto e l'assenza di qualsiasi misura tesa a limitare il traffico privato — ha dimostrato che la gratuità è in grado di far tornare al mezzo pubblico una forte componente di cittadini (l'aumento rispetto allo anno precedente ha superato il 50% dei passeggeri trasportati) che erano stati costretti all'uso dell'auto privata.

Ma ciò ha anche reso esplicito a centinaia di migliaia di cittadini, che si sono stipati fino all'inverosimile sui mezzi pubblici, le responsabilità delle Giunte dirette dalla DC per aver operato contro le aziende pubbliche limitandone gli investimenti, che sono stati, invece, utilizzati per favorire l'uso dell'auto privata. Per questo oggi cresce a Roma la pressione dei lavoratori, degli studenti, dei cittadini perchè la gratuità diventi un fatto permanente, correggendo nel contempo i fatti negativi, cioè garantendo l'effettiva priorità ed il potenziamento del mezzo pubblico e limitando l'uso dell'auto privata.

Diventa, in tal modo, fatto politico di massa l'esigenza di una nuova priorità degli stanziamenti verso i consumi sociali — tra cui il trasporto pubblico — che il nostro Partito, le forze di sinistra, le organizzazioni sindacali e democratiche hanno posto al centro dello scontro politico in atto nel Paese.

A Roma questo problema non è nuovo: già più volte i lavoratori romani sono scesi in lotta, giungendo lo scorso anno ad uno sciopero generale unitario cittadino per una nuova politica dei trasporti, che segnasse una svolta nelle scelte capitoline. L'esperimento della gratuità ed alcuni provvedimenti parziali nella politica del traffico sono il frutto di queste lotte e dell'azione tenace e continua del nostro Partito. Oggi occorre incalzare la Giunta per imporre subito fatti decisivi ed irreversibili a favore del mezzo pubblico, respingendo ogni rinvio. Per questo rivendichiamo che la gratuità prosegua senza soluzione di continuità, che sia garantita la priorità al mezzo pubblico chiudendo il centro storico alle auto private, che siano realizzate le «metropolitane di superficie» (collegamenti rapidi su itinerari interamente riservati da periferia a periferia), che siano subito stanziati i fondi per lo sviluppo del mezzo pubblico.

E' una battaglia non facile: molti sono ancora coloro — prima di tutto la DC e gran parte delle forze di governo — che difendono la politica dell'automobile e la distorsione dei consumi che comporta, in omaggio alle scelte della FIAT, di Pirelli, delle grandi concentrazioni monopolistiche del petrolio e del cemento. Costoro hanno ben presente che la scelta del mezzo pubblico nelle aree metropolitane è una linea di tendenza che apre grossi problemi anche al livello nazionale: come si può, infatti, accettare che lo Stato continui ad investire migliaia di miliardi per le autostrade (2600 miliardi nell'ultimo quinquennio) ignorando i trasporti urbani e pendolari (88 miliardi nello stesso periodo), mentre le città sono congestionate e prossime alla paralisi?

La lotta per imporre la gratuità ed una nuova politica del trasporto nelle aree metropolitane — che sia finanziata sempre più dallo Stato e non soltanto dai Comuni — è ormai in atto nell'intero Paese. Innanzitutto a Bologna, dove la Giunta di sinistra ha già deciso un programma organico in questo senso, che sta discutendo democraticamente con i consigli di quartiere e di fabbrica. Ma anche nel Mezzogiorno dove a Palermo, Taranto, Brindisi ed in altre località il movimento operaio e gli studenti hanno imposto analoghe misure. Così come avviene in una serie di altre città.

E' in atto un grande movimento articolato per i trasporti, che può e deve crescere avendo momenti di sintesi specie a livello regionale. E' un movimento che dimostra la possibilità di mettere in campo uno schieramento unitario e di massa capace di conquistare subito con la lotta misure importanti e di avviare a soluzione problemi di riforma ed una nuova scala di priorità negli investimenti a favore dei consumi sociali.

Giulio Bencini

Così nelle altre città

BOLOGNA

Un piano discusso con i cittadini

Gratuità totale nelle fasce orarie di maggiore frequenza e sempre per gli studenti - Duecento nuovi autobus - Disincentivazione del traffico privato

«BOLOGNA non deve soffocare»: questo è lo slogan che sintetizza il nodo del traffico che l'Amministrazione comunale intende risolvere con misure radicali, ma senza forzare la mano ai cittadini, anzi con una presa di coscienza generale della sua gravità e della necessità assoluta di risolverlo nel migliore dei modi.

Per questo motivo nel capoluogo della regione Emilia-Romagna il discorso sul traffico ha investito l'intera collettività con un'opera capillare di pubblicizzazione delle iniziative che si intende porre in atto. Iniziative che sono già state discusse in consiglio comunale in occasione del bilancio preventivo dell'azienda trasporti municipale, ma che hanno trovato base di dibattito ben più ampio nei diciotto quartieri cittadini e negli incontri della giunta e dei quartieri con le organizzazioni della società civile, a cominciare da sindacati, commercianti, organizzazioni del tempo libero, artigiani.

Il piano non si limita a considerare la necessità del potenziamento del trasporto pubblico, con la sua gratuità totale del servizio nelle fascie orarie di maggiore frequenza (fino alle nove ogni mattina e dalle 17 alle 20) e ad ogni ora per gli studenti e con l'acquisto di altri duecento autobus, ma pone il suo punto di forza, si qualifica con un'organica azione parallela di disincentivazione del traffico privato nel centro storico ed in altre parti della città particolarmente congestionate.

Accanto alle corsie alternate per gli autobus, che di fatto limiteranno la mobilità delle auto private, verranno aumentati i sensi unici, verranno interrotti gli itinerari di attraversamento del centro storico, saranno estese le zone di pedonalizzazione sia nel centro storico che nei quartieri periferici, saranno fatte rispettare con maggiore severità le soste, mentre le tariffe dei parcheggi verranno adattate ad un criterio di progressività tale da scoraggiare, per il loro costo, le soste prolungate in modo da permettere la rotazione dei veicoli e quindi offrire automaticamente maggiore spazio alla sosta per brevi periodi di tempo. In queste misure si è tenuto conto anche delle esigenze dei veicoli commerciali che potranno disporre di aree di scarico effettivamente rispettate dagli automobilisti.

La lotta al traffico significa anche lotta agli inquinamenti: tutti gli autobus della ATM verranno dotati di depuratori, mentre la diminuzione dei veicoli privati in circolazione comporterà una diminuzione dello inquinamento atmosferico e anche di quello sonoro.

Queste sono, assai sinteticamente, le misure che verranno adottate in città. Ma la operazione traffico viene estesa all'intero comprensorio, poichè è ormai cosa fatta il Consorzio delle linee urbane (ATM) con quelle extraurbane (APT) che ogni giorno trasportano migliaia di «pendolari» nella cintura industriale che circonda Bologna.

PERUGIA

Traffico privato dimezzato

Come si è scoraggiato l'uso dell'auto - Corse potenziate, agevolazioni per i lavoratori e abbonamenti familiari in attesa del servizio gratuito

GIUGNO 71: duemila chilometri percorsi e diciottomila cittadini trasportati ogni giorno. Gennaio '72, novemila chilometri giornalieri e trentottomila trasportati.

Questo il rapporto tra le prestazioni odierne dell'ATAM e quelle fornite qualche mese fa. La lotta all'uso indiscriminato del mezzo privato sta riscuotendo a Perugia (una città di 130 mila abitanti) notevoli successi, mentre, seppure affrontato con maggiore dispiegamento di mezzi in altri centri del paese (recente l'esempio di Roma dove la «municipalizzata» ha garantito il trasporto gratuito dei cittadini per alcuni giorni) non sembra abbia dato i risultati che si attendevano.

Perchè? Abbiamo girato la domanda al presidente della Azienda trasporti municipalizzati, compagno Giometti.

«E' impossibile pensare di limitare l'uso del mezzo privato, garantendo magari l'accesso gratuito sui mezzi pubblici, senza però mettere in atto una serie di misure in grado di scoraggiare il cittadino a servirsi della propria auto».

Un esperimento simile a quello romano, con la sola variante che il trasporto gratuito è stato garantito nelle ore pomeridiane dalle 14 in poi, è stato condotto dalla «municipalizzata» perugina, dal 19 al 24 dicembre. I risultati sono andati al di là delle previsioni più ottimistiche: i passeggeri in più trasportati sono stati circa 122 mila, pari al 55%, con un aumento giornaliero di media superiore alle settemila unità. Significa che in quei giorni quasi la metà dei perugini hanno rinunciato a servirsi dell'auto per i propri spostamenti e soprattutto per affluire al centro. La circolazione ne ha enormemente beneficiato e la città non è rimasta, come tutti gli anni, paralizzata dal caos del traffico.

«Adesso — ci dice il suo presidente — l'ATAM si muove verso altri traguardi». Punta, in un prossimo futuro (sulla data non ci si può ancora pronunciare), al trasporto gratuito per tutti i cittadini. La misura sarà naturalmente graduale. Intanto si tratta di completare il programma di ristrutturazione della azienda, che prevede l'acquisto di altri 16 pullman.

Per raggiungere l'obiettivo della gratuità del servizio verrà seguita una via diversa da quella delle fasce orarie (che sta tentando la «municipalizzata» di Bologna e che sarebbe impossibile per una azienda economicamente debole e di recente formazione come quella perugina), istituendo sin da ora tariffe agevolate per alcune categorie di lavoratori. Gli operai dell'Angora Spagnoli per i trasporti spendono 800 lire ogni mese e mezzo. Analogamente è stata stilata dal consiglio di amministrazione dell'azienda una delibera, che dovrebbe fra pochi giorni essere approvata dal Consiglio comunale, che prevede tariffe speciali per famiglie. Se un nucleo familiare stipula per esempio quattro abbonamenti, uno solo costerà prezzo intero. Il secondo godrà di uno sconto del 25%, il terzo del 50% e il quarto del 75%.

PALERMO

È la DC che blocca la gratuità

Un accordo fra sindacati, azienda comunale e Giunta - Nuova politica tariffaria, divieti di parcheggio e ristrutturazione dell'azienda trasporti

A PALERMO l'impotenza della DC a risolvere la crisi municipale impedisce al Consiglio comunale di ratificare e rendere così esecutivo un importante accordo raggiunto già due mesi fa tra sindacati, Azienda trasporti e giunta comunale che non solo stabilisce la gratuità (non temporanea ma definitiva) del mezzo pubblico almeno nelle ore di punta, ma che soprattutto (a differenza di quanto è stato fatto a Roma) stabilisce un preciso collegamento tra questa misura e un altrettanto necessario ribaltamento della politica del traffico urbano per scoraggiare l'uso del mezzo privato, e insieme potenziare i servizi pubblici di trasporto.

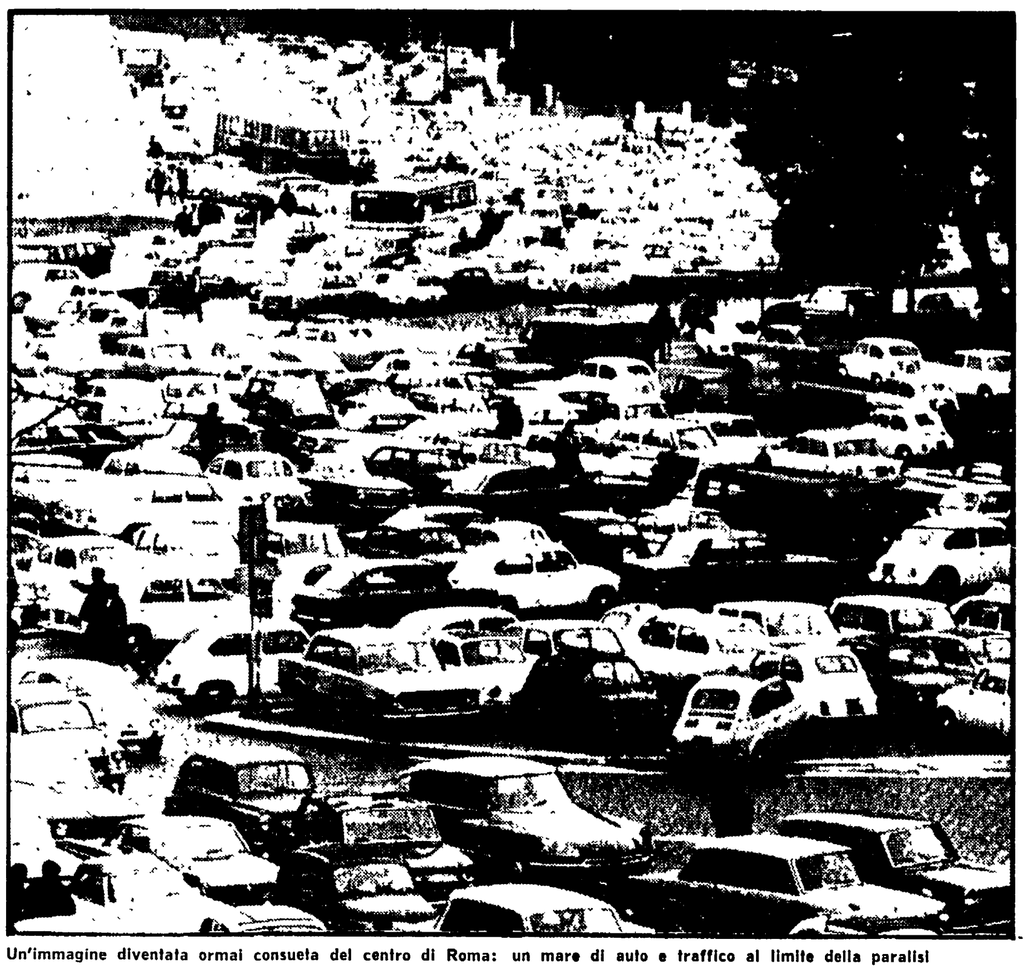
L'accordo segna la positiva conclusione di otto mesi di trattative imposte dalle organizzazioni dei ferrotranvieri sulla scorta dei risultati di una interessante consultazione lanciata dagli stessi sindacati tra gli utenti del mezzo pubblico e che — con le migliaia di risposte ad un questionario distribuito sugli autobus — ha fornito una significativa testimonianza del carattere tutt'altro che corporativo della iniziativa del personale dell'AMAT. Ed ecco in sintesi gli elementi-cardine dell'accordo.

1) una nuova politica tariffaria basata sulla utilizzazione gratuita degli autobus da parte della cittadinanza almeno dalle ore 6 alle 7,30 del mattino (ma i sindacati propongono al consiglio comunale di portare alle 8,30 il limite per le corse gratuite in modo che ad approfittarne siano non solo gli operai ma anche gli impiegati); sulla distribuzione di tessere gratuite a tutti gli studenti per due corse giornaliere gratuite in qualsiasi orario, nonchè sulla istituzione di tessere impersonali (cioè utilizzabili anche da uffici, collettività, ecc.) a tariffa ridotta, che verranno poste in vendita negli esercizi pubblici, fino a quando non sarà introdotto il principio della gratuità permanente e generalizzata dei servizi di trasporto;

2) una nuova politica del traffico urbano fondata sul divieto di parcheggio in tutto il centro per le auto private almeno nelle ore «strategiche» e sulla adozione di tutta una serie di altre misure (percorsi preferenziali, blocchi a tempo del centro, ecc.) che da un lato portino all'aumento della velocità commerciale dei mezzi pubblici e dall'altro alla riappropriazione della città da parte del pedone;

3) una ristrutturazione generale dell'azienda municipale fondata per prima cosa sull'immediato raddoppio degli automezzi in circolazione.

Non siamo, come si vede, a misure «rivoluzionarie» l'iniziativa dei sindacati e dei lavoratori è valsa a condannare azienda e giunta e ad affermare alcuni principi in direzione di un capovolgimento della politica dei trasporti urbani e, in definitiva, dello stesso assetto della città.



Un'immagine diventata ormai consueta del centro di Roma: un mare di auto e traffico al limite della paralisi

Il giudizio dei tre sindacati

I sindacati autoferrotramvieri aderenti alla CGIL, CISL e UIL hanno preso posizione sul provvedimento dell'autobus gratuito. Dopo aver ricordato lo sciopero generale per i trasporti del 22 ottobre '70, con cui si aprì una vera e propria vertenza con il comune, i sindacati rilevano che con tutti i suoi limiti la gratuità ha dimostrato la disponibilità del cittadino a rinunciare al mezzo individuale solo che abbia un'alternativa positiva, un servizio pubblico efficiente, comodo e rapido. L'esperimento si è svolto — prosegue il comunicato — con un parco vetture ridotto per la mancata consegna di 130 bus, per la non osservanza della legge antismog e la carenza di personale (mancano circa mille unità).

La linea di fondo che i sindacati intendono seguire — si rileva nella presa di posizione unitaria — è quella di liberare il centro cittadino dal traffico individuale; di istituire subito percorsi riservati al mezzo pubblico e le «metropolitane di superficie»; tariffe privilegiate e gratuite a favore di lavoratori, studenti, pensionati per lo meno in alcune ore del giorno, abbonamenti a basso costo per una linea e l'intera rete; potenziamento degli organici e del parco vetture.

Cosa dicono i lavoratori dei nove giorni di gratuità

Tramvieri, edili e metalmeccanici: «Bene, ma ci vogliono più vetture»

Il consiglio operaio della Fatme: proseguire con la gratuità per lavoratori e studenti — L'impegno degli autoferrotramvieri perchè la prova non fallisse nonostante la mancanza di mezzi e di personale — Un edile: «Con i soldi che spendo per gli autobus potrei pagarmi l'affitto» — Provvedimenti in favore dei pendolari

Da ieri mattina, terminato l'esperimento, si è tornato a pagare sugli autobus dell'ATAC e della STEFER

Bus gratis: l'esperimento conclusosi due giorni fa ha riportato il problema dei trasporti al centro del dibattito, e dello scontro politico a Roma. Questo primo provvedimento è stato voluto, imposto si può dire, da un vasto movimento di lotta che ha visto protagonisti i lavoratori. Proprio perchè la classe operaia romana ha preso coscienza in modo particolare della necessità di affrontare alla radice il problema dei trasporti e del traffico urbano, abbiamo voluto sentire il parere di alcuni lavoratori delle categorie che più si sono impegnate nella battaglia.

Gli ostacoli

«Gli autoferrotramvieri, che hanno dato un contributo di lotta decisivo — dice Di Loreto, controllore dell'ATAC — anche questa volta hanno visto l'esperimento sostanzialmente nel senso giusto e hanno fatto di tutto perchè non vi fossero ostacoli. Per fare un esempio: noi abbiamo una posizione abbastanza precisa, sulla soppressione del bigliettaio; diciamo cioè che il provvedimento può essere preso solo nel quadro di un più vasto disegno che potenzi notevolmente il trasporto pubblico; ma, dopo una trattativa, abbiamo anche accettato che un certo numero di autobus circolassero col solo autista per evitare qualsiasi intralcio e soprattutto che venissero soppresse delle vetture, il che poteva compromettere l'esito dell'esperimento e con questo anche l'ulteriore sviluppo della battaglia».

Si può fare un primo bilancio, cifre alla mano? «Certamente si può dire — interviene Barbaresi del sindacato autoferrotramvieri CGIL — che circa duecentomila persone hanno rinunciato all'automobile, dimostrando una volta per tutte che i cittadini sono disposti a lasciare sotto casa l'automobile se ottengono certi vantaggi.

Non è unicamente problema di risparmiare le 50 lire, non basta questo a mio avviso, ad orientare la grande massa dei cittadini verso un diverso tipo di consumo: occorrono provvedimenti più organici e generali quali la chiusura del centro alle auto, percorsi preferenziali e metropolitane di superficie, oltre alle opportune misure di politica tariffaria».

«La categoria è convinta — dice Marinucci dell'ATAC — del valore politico della gratuità, ma ciò non deve in alcun modo significare un aggravamento delle condizioni di lavoro per il personale.

Va detto inoltre che l'azienda, se avesse rispettato gli accordi siglati con i sindacati, avrebbe potuto trovarsi in una situazione ben diversa sia per quel che riguarda gli organici che il parco vetture: lo stesso esperimento avrebbe potuto avere un esito ancora migliore».

• • •

Il consiglio operaio della FTME si era posto, già alcuni mesi fa il problema dei trasporti e in particolare della gratuità in alcune ore del giorno; i lavoratori si erano incontrati con gli autoferrotramvieri, si erano anche recati in comune con una folta delegazione. Ci incontriamo con un gruppo di delegati, presso la sede del consiglio di fabbrica. «A mio avviso non è stato raggiunto l'obiettivo — dice Moriggi — di decongestionare la città dal traffico. Bisogna infatti eliminare i mezzi privati dal centro cittadino, in questo modo si può aumentare la frequenza degli autobus e la loro velocità, quindi indurre i cittadini a lasciare l'automobile per recarsi al lavoro».

«Il traffico è notevolmente diminuito in questi giorni — interviene De Feo —; soltanto che per prendere l'autobus si debbono fare lunghe attese alle fermate perchè le vetture sono troppo poche. Per affrontare fino in fondo il problema dei trasporti, comunque, bisogna sensibilizzare tutte le categorie, estendere il collegamento e i contatti tra i lavoratori e mettere in piedi una vasta mobilitazione e iniziative comuni di lotta».

«La mia impressione — sostiene Cerri — è che l'esperimento sia stato fatto un po' in sordina come se da parte di molte forze politiche allo interno del Comune stesso si sia voluto sabotarlo. Il giudizio in ogni caso è positivo; ora bisogna andare avanti mantenendo la gratuità dei mezzi pubblici per operai e studenti, quindi in certe ore del mattino e del pomeriggio. Su tali obiettivi si possono costruire importanti collegamenti tra tramvieri e metalmeccanici anche per affrontare la stessa questione della produzione di autobus».

• • •

Gli edili sono particolarmente investiti dal problema del trasporto. Dice Giuseppe Tosti: «Abito a Portuense e lavoro all'EUR; ogni giorno prendo tre mezzi al mattino e altrettanti al pomeriggio; spendo circa settemila lire al mese e passo quattro ore sull'autobus; per non contare le spese della mia famiglia; complessivamente potrei pagarci l'affitto coi soldi spesi per i trasporti».

Mezzi veloci

«Bisogna considerare che la maggior parte degli edili — dice Taglialatela della Sogene — sono pendolari e passano ore e ore sui mezzi spendendo una grossa parte del loro salario; la gratuità dei bus deve interessare anche loro che poi sono i più disagiati; non deve essere limitata alla città. Per noi che in genere dobbiamo attraversare Roma da un capo all'altro, è estremamente importante anche avere un mezzo veloce; potremmo alzarci mezz'ora prima al mattino invece di partire da casa che è ancora notte. Bisogna quindi liberare il centro dalle auto private».

Interviene un delegato della Cogeco: «Il trasporto dovrebbe essere gratuito come la scuola dell'obbligo; un servizio sociale offerto senza pagare niente, perchè muoversi, spostarsi è una necessità. Perlo meno si potrebbe attuare la gratuità nelle ore di punta per favorire i lavoratori e gli studenti».

«Se non altro, in questi giorni — dice un altro edile dei Beni Stabili mentre la discussione sul problema diventa sempre più animata — in questi giorni sono stati favoriti i disoccupati. Spesso infatti non si può andare a cercare il lavoro nei cantieri perchè non ci sono neppure le cento lire per prendere l'autobus».

a. ci.

L'esperimento in cifre

Questo il bilancio in cifre dell'esperimento dei «bus gratis». I dati che pubblichiamo riguardano tutti e nove i giorni dell'esperimento sui mezzi dell'ATAC. Mancano invece i dati della STEFER che non sono stati resi ancora noti. Le cifre fra parentesi si riferiscono al numero dei passeggeri trasportati negli stessi giorni dell'anno scorso.

30 dicembre
1 milione e 594 mila (1 milione 244 mila): incremento del 30 %

31 dicembre
1 milione e 234 mila (826 mila): incremento 49 %

1° gennaio
555 mila (319 mila): incremento 73 per cento

2 e 3 gennaio
2 milioni e 244 mila (1 milione 289 mila): incremento 74 %

4 gennaio
1 milione e 757 mila (1 milione 196 mila): incremento 47 %

5 gennaio
1 milione e 665 mila (1 milione 236 mila): incremento 35 %

6 gennaio
806 mila (520 mila): incremento 55 per cento

7 gennaio
1 milione e 558 mila (1 milione 316 mila): incremento 20 %