Progetti e linee d'intervento del Comune di fronte ai nodi del traffico

Il fantasma dell'«ora di punta»

I mali della circolazione vengono tutti assieme alla ribalta nel periodo tra le 8 e le 9 - Un notevole sollievo verrebbe dallo sfalsamento di orari - Il ginepraio del metrò e le strade riservate per i bus - Dopo le feste chiusura completa del centro

Non è migliorato, ma non è neppure peggiorato: e per un malato grave è sempre un buon sintomo. Ha sbagliato però chi si aspettava effetti miracolosi dall'amara medicina dell'aumento del carburante. I malanni del traffico romano, non c'è dubbio, hanno radici più profonde, ed è per questo evidentemente che anche dopo il fatidico 9 ottobre il transito delle auto sulle strade della capitale non ha subito se non flessioni minime. Può essere utile, allora, una carrellata — ed è lo scopo di questa pagina — più che sulla situazione, a tutti fin troppo nota, sulle forze con le quali affrontarla; e soprattutto sulle linee che, nei progetti dell'amministrazione comunale, devono guidare l'intervento.

Un'avvertenza è necessaria. I programmi approntati sino ad oggi dal Campidoglio hanno un carattere — per dirla con gli stessi amministratori — tattico. Servono, per restare nell'analogia, a vincere — presto — la battaglia contro la minaccia rovinosa di un traffico caotico e incontrollabile. Ma la guerra, si sa, è un'altra cosa.

In questo campo, significa affrontare, sciogliendoli, grossi nodi come il risanamento delle aziende di trasporto, il destino del centro storico, il riesame delle tariffe, il rapporto con la rete ferroviaria, il ruolo della metropolitana, la creazione di un sistema di trasporto integrato con quello regionale. Questioni riassumibili per titoli — come abbiamo fatto — in poche righe: ma tali da richiedere ognuna, nei fatti — come è nelle intenzioni programmatiche delle giunte comunale e regionale discussioni ampie e approfondite, una lunga e seria opera di documentazione, e soprattutto — come è naturale — un grande confronto, ormai prossimo, tra tutte le forze politiche democratiche. Giacché è il disegno di sviluppo della città che è al fondo di questo dibattito.

Ve l'immaginate una Roma che tra le 8 e le 9 di mattina non è teatro dell'affannosa corsa al bus, strapieno, di migliaia di operai e di impiegati? Riuscite a figurarvi un mezzo pubblico che avanza spedito in un traffico ordinato invece di arrancare faticosamente nell'assedio delle medie-cilindrate, che neppure l'aumento della benzina è finora riuscito a rompere? All'assessorato al traffico, nessuno può giurare che, o presto o tardi, i romani potranno godersi questo spettacolo. Ma pensano di avere un'idea, non nuova né magica, capace però di portare un sollievo notevole al congestionato traffico della capitale: lo sfalsamento degli orari, cioè la distribuzione su un arco di tempo raddoppiato dell'afflusso degli impiegati nei tanti uffici pubblici e parapubblici della capitale, e dell'apertura dei negozi. In pratica, questo vuol dire sdoppiare l'ora di punta, e moltiplicare così per due, restando lo stesso il numero dei mezzi, il parco degli autobus. Un provvedimento che, coniugato con le corsie preferenziali e un complessivo sviluppo di mezzo pubblico, risolverebbe una buona parte del problema del traffico. Prima di arrivarci, ci sono naturalmente molte tappe ancora da raggiungere.

Quali? Sentiamo il nuovo assessore al traffico, Tullio De Felice. Una premessa, necessaria, dice. In questi mesi buona parte della nostra attività è stata assorbita da due questioni segnate da scadenze assillanti. L'Acotral, anzitutto. In questo periodo il Comune ha dovuto marciare a ritmo bersagliereseo per completare tutti gli atti necessari per parte sua, al varo della azienda regionale dei trasporti: atti amministrativi e atti finanziari, come l'aumento dell'impegno di spesa da 32 a 100 miliardi.

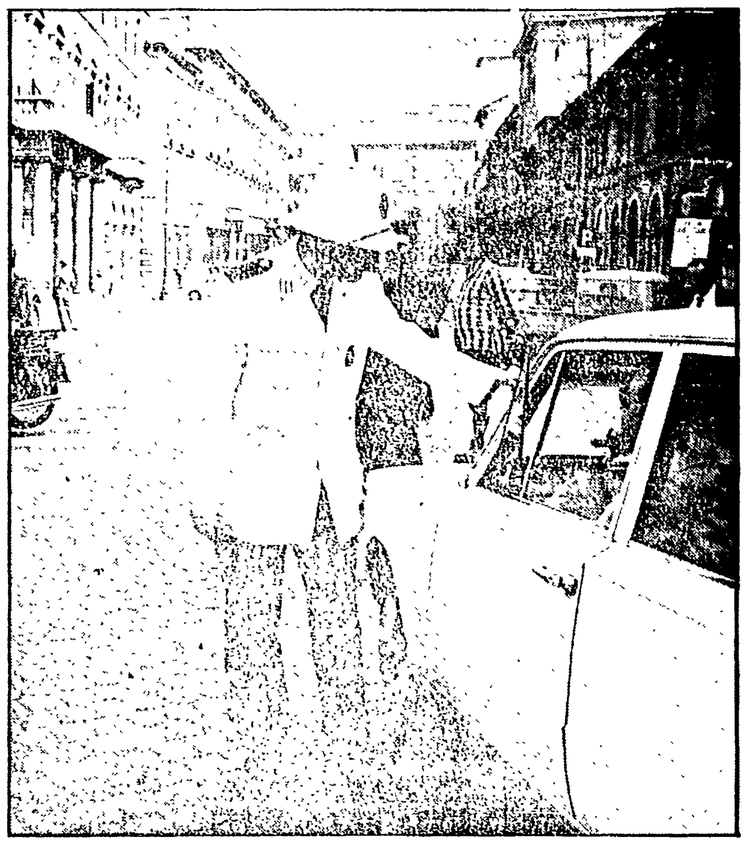
Il ginepraio del metrò rappresenta il secondo campo di battaglia della ripartizione. A far slittare i tempi pare che ci si metta pure l'acqua, che ha mezzo invaso la galleria della linea A: conclusione, le opere di raccolta e smaltimento delle acque sono insufficienti vanno ampliate, il ministero si è impegnato, quando saranno pronte? Per il Comune — ribadisce De Felice — la scadenza deve restare quella della primavera autunno '78. Ma intanto entro il 31 dicembre prossimo vanno sciolti i dubbi sul prolungamento dei due tracciati. E quali che siano le decisioni, è certo — dice l'assessore — che il nostro intervento per il traffico di superficie seguirà linee interne al quadro globale delimitato — da un lato — dal trasporto pubblico regionale e — dall'altro — dalle strutture della metropolitana.

Quindi, potenziamento del mezzo pubblico su tutte le strade di Roma, assicurandogli finalmente quella condizione di privilegio che da idea largamente accettata non è mai riuscita, in passato, a tradursi in realtà.

Ecco allora — illustrato dai dirigenti tecnici della ripartizione, Cambri e Impecora — un fitto programma di corsie privilegiate e di strade riservate: oltre ai piani già noti per lo stradone di S. Giovanni e l'asse di Prati-Trionfale, stanno per essere approntate (probabilmente entro i primi mesi del '77) sedi stradali per gli autobus lungo la Prenestina (dal Quarticciolo a Porta Maggiore), la Tiburtina (da Ponte Mammolo al «punto caldo» di Portonaccio), la Casilina. Proprio per alleggerire il carico che grava su quest'asse, particolarmente in corrispondenza al nodo di Torre Maura, la ripartizione ai lavori pubblici diretta dall'assessore Baffa sta accelerando i tempi per la realizzazione della via di Casa Calda.

Anche l'Appia è interessata da questo programma di intervento a vasto raggio sulla periferia, finora sempre trascurata nella politica del traffico: una sede riservata ai bus sarà realizzata da piazza dei Re di Roma in direzione del centro.

E il centro storico? Prima delle feste — risponde De Felice — pensiamo di non toccare nulla: semmai, bisognerà per quel periodo intensificare la vigilanza, come sta già accadendo, e avviare subito dopo a conclusione la chiusura dei settori. Mancano, è noto, gli ultimi due, il VI e il VII, per i quali la ripartizione sta portando a termine l'indagine preliminare. Ma è certo che il problema del centro va anche al di là della sua chiusura alle auto, e investe in definitiva il ruolo che pure in relazione alle correnti di traffico deve assumere. Il discorso, quindi, si sposta inevitabilmente sul terreno della politica urbanistica, mai a Roma efficacemente collegata — tranne che in qualche isolato studio accademico — a quella del traffico. Che è poi, come è facile intendere, la vera contraddizione da sanare.



E' aumentato costantemente negli ultimi anni, il numero dei passeggeri sui mezzi ATAC

IN 3 MILIONI OGNI GIORNO SUI BUS

Circa 2200 vetture e 170 tram per rispondere alla richiesta crescente dei cittadini - Ritardi nella realizzazione delle linee da periferia a periferia - Gli effetti determinati dal rincaro della benzina

Ogni giorno circa 2200 autobus e 170 tram dell'Atac cercano di tener testa alla folla crescente dei cittadini che più o meno volentieri, ricorre ai mezzi pubbici per spostarsi in città. Inutile dire che non ce la fanno e che le condizioni del servizio (affollamento e ritardi nel passaggio dei mezzi, velocità commerciali irrisorie) si fanno più precarie.

Per una «radiografia» del servizio Atac non mancano i dati, anche aggiornati. Occorre saperli leggere, però, scavando in quel po' di ottimismo «ufficiale» che viene dall'azienda e tenendo sempre conto dello sfondo su cui si stagliano: le drammatiche condizioni finanziarie delle casse capitoline e le prospettive, non certo rosee, del prossimo futuro (come annunciamo in questa stessa pagina).

Il parco vetture dell'Atac ammonta a 2611 unità (2416 bus e 195 tram) ma di queste ne circolano in media un 15 per cento in meno, per via delle riparazioni. Le linee sono 198 (8 tranviarie), per 1.605 chilometri complessivi. L'anno scorso le vetture hanno percorso circa 116 milioni di chilometri. La previsione per l'anno in corso è di 133 milioni. Le corsie preferenziali (che spesso però non vengono rispettate) raggiungono la lunghezza di 57 chilometri. Di 13, invece, è lo sviluppo delle sedi tranviarie.

Un discorso a parte merita il volume dei passeggeri. Il numero degli utenti ha subito, negli anni, un andamento che ricalca fedelmente lo sviluppo della motorizzazione e le condizioni del traffico in città. Dopo il «tetto» toccato nel 1960 (una media giornaliera di 2 milioni e 600 mila passeggeri), ha registrato un crollo verticale, coincidente con gli anni selvaggi della motorizzazione privata. La punta minima (1 milione e 410 mila, pochi passeggeri in più rispetto al 1938, quando i romani erano meno della metà) si è avuta nel '69. La ripresa, da allora, è stata progressiva con notevoli accelerazioni in coincidenza con la saturazione del centro storico, i primi provvedimenti di chiusura al traffico privato, l'introduzione degli abbonamenti mensili — nel luglio '72 — i ricorrenti aumenti del prezzo della benzina. Si è arrivati, così, ai 2 milioni e 850 mila passeggeri del '75.

Il numero degli autobus e delle linee non riesce a tener dietro a questo ritmo. L'azienda, quest'anno, ha ricevuto in consegna 133 bus e 25 «microbus» (questi ultimi da utilizzare in centro per la nuova linea che verrà istituita dopo la chiusura di ulteriori zone, su percorsi tortuosi e per trasportare scolari). Altre 80 vetture arriveranno entro maggio.

Segna notevoli ritardi, invece, la creazione delle linee «trasversali», quelle cioè che dovrebbero collegare periferia a periferia. Eppure si tratta di uno dei problemi più gravi. La struttura a raggera della rete di trasporto, infatti, è una delle cause principali del suo cattivo funzionamento. I grandi quartieri popolari della periferia e le borgate non hanno collegamenti diretti con le zone in cui sono gli insediamenti produttivi. Il che significa che ogni giorno grandi masse di lavoratori sono costrette ad attraversare il centro e a cambiare autobus 2 o magari 3 volte (con le relative attese alle fermate). Uno spreco di tempo e denaro.

Che effetti ha avuto sul trasporto pubblico il recente aumento della benzina? I primi dati disponibili sulle ultime settimane aiutano a farsene un'idea. Dal 27 settembre all'8 ottobre (giorno precedente il rincaro) la media dei passeggeri quotidiani, calcolata nei soli giorni feriali, è stata di tre milioni 545.685. Dal 9 al 18 ottobre i passeggeri sono stati 3 milioni 229.674. L'aumento della benzina, dunque, non ha favorito la scelta dell'autobus? In realtà sì. Vediamo come.

Intanto c'è un dato per così dire «fisiologico» del quale occorre tener conto. La prima settimana di ottobre registra ogni anno una maggiore affluenza sui mezzi pubblici. I motivi sono vari, e il principale è la riapertura delle scuole: molti genitori, nei primi giorni, accompagnano i figli negli istituti, vanno a parlare con gli insegnanti, si spostano per acquistare i libri e i corredi. C'è più movimento, insomma. Poi, a poco a poco, gli utenti diminuiscono. Quest'anno, però, la differenza tra la prima e la seconda settimana di ottobre (—316.011) è stata nettamente inferiore a quella registrata l'anno scorso (—330.022).

Ma questo non spiega tutto. Bisogna considerare un altro fattore: il calcolo dei passeggeri viene fatto, dall'ATAC, in un modo un po' complesso. Si moltiplica il numero dei biglietti venduti per un certo coefficiente, che esprime la quantità media degli utenti che viaggiano ogni giorno con la tessera. E' molto probabile che, dal 9 ottobre in poi, i cittadini che hanno la tessera abbiano cominciato ad usarla con più frequenza; ciò rende ovviamente superato e incongruo il coefficiente e falso il conto dei passeggeri.

Va considerata inoltre un'altra circostanza: il rincaro della benzina è avvenuto il 9, l'ultimo giorno utile per l'acquisto delle tessere di ottobre. E' più che probabile, dunque, che molti romani non abbiano fatto in tempo a munirsi del titolo di viaggio, pur avendone l'intenzione. Questo significa che lo faranno all'inizio del prossimo mese e che, in coincidenza, il numero dei passeggeri subirà un ulteriore balzo in avanti.

Già adesso comunque, a dispetto dei dati, gli ispettori in servizio sulle linee segnalano fenomeni di superaffollamento sui mezzi e conseguenti ritardi nei passaggi alle fermate. Da diverse zone della città sono del resto già arrivate proteste. La situazione, insomma, è pesante, la benzina a 500 lire, proprio favorendo il ricorso al mezzo pubblico l'ha paradossalmente aggravata e farà sentire ancora i suoi effetti. Ma non c'è tempo da perdere per rendere stabile il vantaggio che le circostanze hanno offerto ai bus.

Vetere fa il punto sulle disponibilità finanziarie per i trasporti

«I soldi sono pochi, il servizio però potrebbe essere migliorato»

I conti sono presto fatti. La città ha bisogno di più autobus e per comprarli ci vogliono soldi. Le casse capitoline, però, non ne contengono abbastanza.

Nel '74 viene elaborato un piano quinquennale che prevede l'acquisto di 300 bus ogni anno. Alla fine del '74 si stanziano 9 miliardi per il primo contingente. Il Comune delibera la spesa all'inizio del '75, ma intanto i costi sono aumentati, per cui i soldi bastano solo per 213 vetture: sono quelle che l'Atac sta ricevendo attualmente (133 già arrivate, 80 entro maggio). Il 9 marzo del '76 il Comune è costretto a bloccare il piano d'acquisto del secondo contingente: la spesa prevista è di 15 miliardi. Si decide, allora, di procurarsi i 300 mezzi ricorrendo al *leasing* (una forma di affitto con opzione di acquisto). Attualmente è in corso la gara di appalto. Intanto il deficit dell'Atac si ingigantisce a ritmi impressionanti: il disavanzo previsto per questo anno tocca i 190 miliardi. Che fare? Come intende muoversi la nuova giunta? Ne abbiamo parlato con Ugo Vetere, assessore al bilancio.

Ogni settimana — dice — ci troviamo di fronte al problema di reperire 200 milioni per pagare la nafta. Facciamo i salti mortali per riuscirci, ma proviamo a immaginare che succederebbe se una volta non dovessimo farcela. E' solo un esempio, ma rende l'idea del punto a cui siamo. Il problema generale — si sa — è quello delle disponibilità finanziarie del Comune, e dell'atteggiamento dell'amministrazione centrale su questo problema. In questi giorni stiamo trattando con le banche per assicurarci almeno lo stretto necessario per i servizi: dobbiamo riuscire ad ottenere mutui per 148 miliardi (siamo in grado di coprirli). Se il governo però insiste a mantenere un atteggiamento di assoluta indifferenza, riusciremo, con estrema difficoltà, a mandare avanti le spese correnti, ma di investimenti proprio non se ne parla.

Per quanto riguarda l'Atac — continua Vetere — bisogna vedere quel che si può fare, senza illudersi su disponibilità che, allo stato attuale, non esistono. Ci sono problemi di gestione che vanno esaminati (si deve riuscire a rendere molto più efficiente il servizio anche con i mezzi attuali) e il Comune deve intervenire anche nel merito della contrattazione integrativa.

In questo quadro — dice ancora l'assessore — va considerata la questione dell'aumento delle tariffe. L'obiettivo non è, ovviamente, arrivare al ripiano del bilancio solo con i soldi chiesti in più agli utenti, però l'aumento è necessario, ferma restando la necessità di proteggere alcune fasce sociali più deboli.

Teppismo contro i mezzi pubblici: incontro di Argan con il prefetto

Il sindaco Argan ha chiesto un incontro urgente con il prefetto per esaminare la situazione di tensione creata dal ripetersi di gesti di teppismo contro le vetture dell'Atac e della Stefer.

Già il 13 ottobre la giunta ha chiesto alle autorità di polizia un intervento deciso per assicurare il regolare svolgimento del servizio e la incolumità dei lavoratori dell'Atac e della Stefer. Al centro dell'incontro di Argan con il prefetto saranno proprio le misure da adottare per stroncare il fenomeno.

Per prevenire e reprimere gli abusi sulle strade

Non sono sufficienti i 3500 vigili urbani

Secondo i conti fatti dalla ripartizione ce ne vorrebbero almeno seimila Alessandro: «Siamo al lavoro per incrementare il parco motorizzato»

Istituire nuove corsie preferenziali, fare le «metropolitane di superficie», chiudere al traffico privato i rimanenti settori del centro potrebbe non servire a nulla se poi non si riuscisse a imporre agli automobilisti il rispetto delle regole. Tutti sanno che uno dei motivi per cui le corsie destinate ai taxi e ai bus in parte hanno fallito il loro scopo è che troppo spesso si sono trasformate in «corsie supplementari» per gli automobilisti indisciplinati. Quanto ai settori del centro storico, è noto che dopo un periodo di disciplina subito dopo la chiusura, presto tornarono a popolarsi di automobili non autorizzate che riuscivano, senza troppi rischi, a sfuggire alle maglie (larghe fino a quel che tempo fa) dei controlli. Come fare allora? Certo, gli appelli al civismo e alla disciplina ci vogliono, ma non bastano. Occorrono controlli severi, prevenzione e repressione degli abusi.

I vigili in servizio attualmente non ce la fanno. Sulla carta sono 3.500, molti (almeno due o trecento), però il traffico lo vedono solo dalle finestre di qualche ufficio, in un confino, non sempre «dorato» cui li hanno destinati l'improvvidenza e i discutibili criteri delle precedenti amministrazioni. E' il caso, ad esempio, delle 70 «vigilesse» assunte un paio d'anni fa che, dopo una rapida comparsa sulle strade cittadine, sono finite quasi tutte a fare lavoro di ufficio.

Secondo i conti fatti da Pietro Consolo Alessandro dopo il suo insediamento alla guida della VII ripartizione (polizia urbana, anagrafe e toponomastica), sarebbero necessari almeno 6 mila vigili. Per raggiungere questa cifra ci vorrà qualche tempo: un vigile urbano, prima che possa prendere servizio, va istruito e addestrato, e il tirocinio richiede tre mesi. Intanto, però, qualcosa si può fare e l'assessore si è mosso.

Per prima cosa è stato potenziato il decimo corso che ha iniziato il tirocinio pratico il primo ottobre. Dai 590 allievi previsti il numero è stato portato a 1163 che saranno «pronti» il 1. gennaio. Molti dei nuovi «apprendisti» (qualcuno li avrà notati) si esercitano già sulle strade — in borghese, fascetta blu al braccio e paletta in mano — affiancati da colleghi più esperti. In questo modo alla fine dell'anno i vigili saranno 4729.

«Intanto — ricorda il compagno Alessandro — stiamo compiendo un censimento di tutti i vigili distaccati, per vari motivi, negli uffici. Vogliamo sapere quanti possono essere recuperati al servizio nel traffico. Inoltre facciamo i conti in cassa per vedere se si può accrescere il parco veicoli. Una guardia in motocicletta (lo sanno bene gli automobilisti) vale per due. Al limite, se riuscissimo a motorizzarlo in maggior misura anche l'organico attuale potrebbe bastare».

I vigili in moto, attualmente, sono 160, 8 per ogni circoscrizione. Per alcuni giorni, intorno alla metà del mese, sono stati concentrati nel centro storico, a «ripulire» i settori chiusi dalle macchine introdottesi senza autorizzazione, in barba ai divieti. E hanno fatto un buon lavoro.

PAGINA A CURA DI
ANTONIO CAPRARICA
E PAOLO SOLDINI

LETTI D'OTTONE
E FERRO BATTUTO
VELOCCIA
VIA LABICANA, 118-122
VIA TIBURTINA, 512

REALIZZAZIONE N. 1
PELLICCE PREGIATE
TAPPETI PERSIANI
RIBASSATI FINO AL 50% 70%
LA GRANDIOSA VENDITA DI REALIZZO AVVERRA' IN ROMA
VIA DEL TRITONE N. 30
da domani ore 15,30 fino al 30-10-76
ALCUNI PREZZI ORIENTATIVI

PELLICCE PREGIATE

Visone maschio canadese	990.000
Visone canadese code	590.000
Visone cinese (Visch)	590.000
Vison Zaffiro giacca	450.000
Persiano Saakira	590.000
Foca naturale collo volpe	690.000
Persiano zampe nere	265.000
Castoro canadese (Trasportato)	990.000
Pelliccia marmotta canadese	690.000
Giacca volpe rossa	690.000
Giacca lupo	350.000
Giacca agnello Tibet	190.000
Rat Musquet visonato	490.000
Giaccone Opossum	390.000
Castorino naturale	265.000
Lama francese	125.000
Coperta Lapin matrimoniale	79.000
Lapin glabbro	59.000

TAPPETI PERSIANI

Preghiere (coppia)	100 x 65	90.000
Bukara Karachi	175 x 131	145.000
Bukara Pakistan	158 x 100	90.000
Bukarstan		80.000
Heravan D.s. Ispahan	202 x 100	210.000
Sarouk	211 x 100	210.000
Bukara Kashmir	172 x 124	265.000
Mahar	149 x 109	195.000
Kashmir	196 x 124	300.000
Keysari pass.	235 x 89	225.000
Amrissar fine	188 x 122	400.000
Heravan	300 x 135	400.000
Tabriz	366 x 251	600.000
Kashmir d.s. p.rs.	247 x 156	615.000
Sehrvan Russo	172 x 126	485.000
Malayer pass.	514 x 104	750.000
Keschan	292 x 182	845.000
Qum con seta	215 x 135	900.000

Vastissimo assortimento Visoni Canadesi trasportati naturali da L. 1.490.000

Ogni singolo acquisto è munito di certificato di garanzia

MODELLI DI NUOVA CREAZIONE '76-77

ROMA - Via del Tritone, 30 - Tel. 6787445