

I successi nella difficile battaglia per dare al Lazio un sistema di trasporti efficienti

Punto di partenza il piano regionale dei trasporti Per ogni decisione l'interesse della gente al posto di quello dei privati L'Acotral come strumento di programmazione e di coordinamento - In pochi anni quasi completamente rinnovato il parco bus Nel 1979 il 40% in più di passeggeri - Perché non debbono morire le ferrovie in concessione



Dal caos del '75 al «miracolo» del metrò

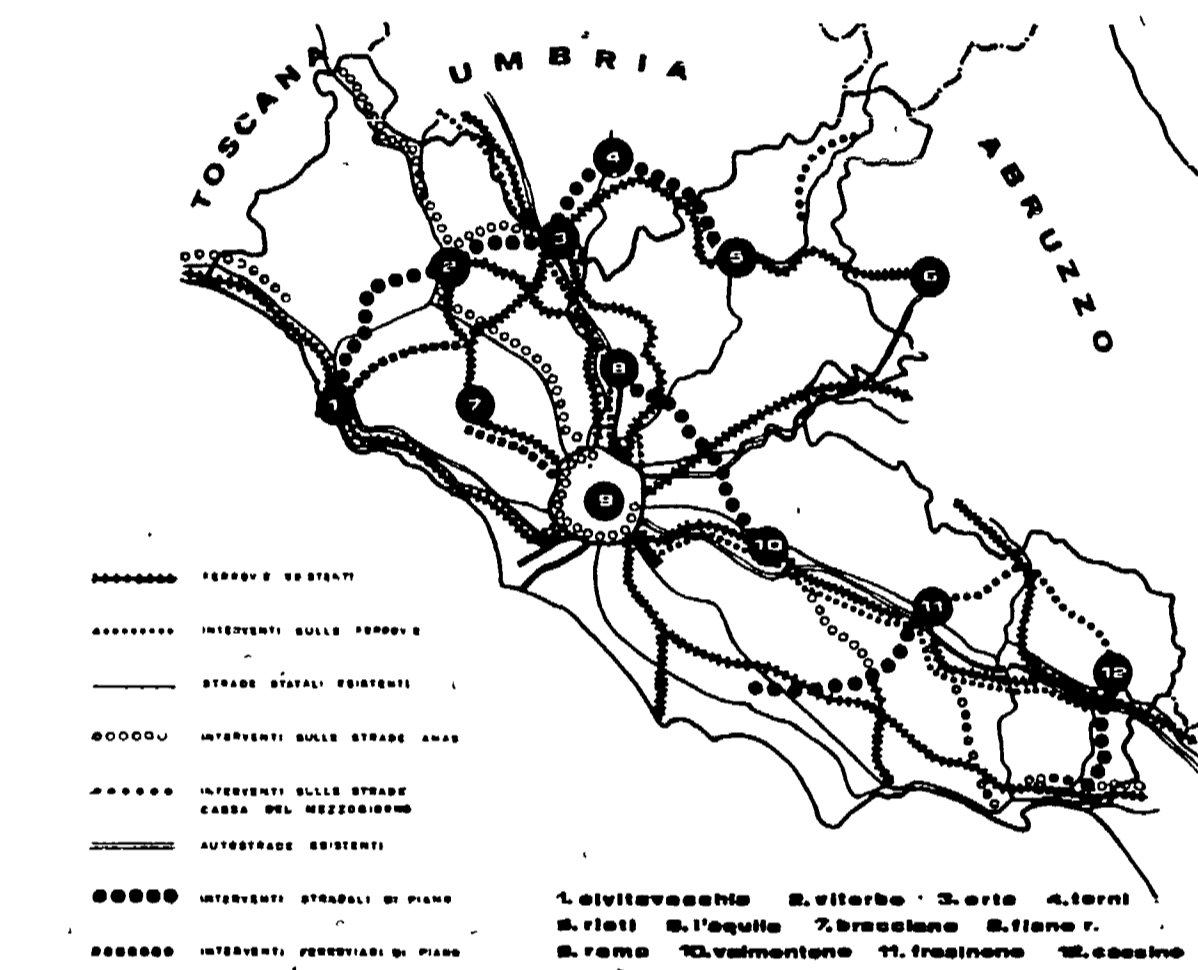
L'ACOTRAL si trovò a fare i conti con un servizio prossimo al collasso - Come si è cercato di riguadagnare tempo

Quando 3 anni fa la commissione amministratrice dell'Acotral si recò presso la sede della S.p.A. Stefer in via dei Radiotelegrafisti per assumere la gestione dei servizi pubblici di trasporto della Regione, non poté ricevere delle consegne effettive a causa dello stato di caos generale nel quale la vecchia azienda era piombata. D'altra parte la Regione invitò la stessa commissione amministratrice ad assumere la gestione del servizio di trasporto pubblico proprio perché la situazione era ormai pervenuta al limite del collasso.

Vi ricordate di Zeppieri?

NOVEMBRE 1971 - I trasporti nella regione, gestiti da società private, sono allo sfascio. La maggior parte delle corriere sono carcasse insicure e ogni viaggio è un rischio ed i comuni protestano di continuo. I dipendenti delle autolinee entrano in sciopero e tutti i trasporti restano paralizzati per 25 giorni. Solo dopo tanto tempo e dopo le pressioni dei parlamentari comunisti, i prefetti requisiscono molte autolinee private e consegna no mezzi alla Stefer perché il servizio riprenda.

OTTO EPISODI PIU' O MENO «clamorosi», tutti comunque da ricordare. Sono le tappe del cammino decennale; della lotta condotta dalle forze democratiche, in primo luogo dal PCI, per dare alla regione un sistema di trasporti nazionale ed efficiente. Da dove si è partiti? Quali risultati sono stati raggiunti?



Alcuni degli interventi proposti sulle reti stradali e ferroviaria della regione. Per la prima linea Transversali Nord e Sud e l'asse autostradale Fiano-Vulturnone. Rete ferroviaria: utilizzazione per il traffico pendolare delle linee delle FS Roma-Frosinone e Roma-Napoli via Cassino; modernizzazione della Roma-Viterbo, realizzazione della Civitavecchia-Capranica e del «treno-metrò» da Monte Rotondo-Roma.

di rilanciare - anche con un trasporto più efficiente - le zone della regione costrette nel sottosviluppo da decenni di « assenza » governativa (un esempio per tutto il Viterbese e tutto l'alto Lazio, zone di fortissima potenzialità).

giro di pochi anni sarà prolungata da Ottaviano alla Circonvallazione Cornelia. Intanto si pensa alle ferrovie in concessione che con opportuni interventi possono diventare anche esse vere e proprie metropolitane: la Roma-Viterbo (ex Roma Nord), la Roma-Fiuggi-Alatri e la Roma-Lido. Per quest'ultima il progetto Acotral che ne prevede il potenziamento è stato accolto dal Ministro dei Trasporti per una spesa complessiva di 122 miliardi.

Carcasce per bus nuovi

APRILE 1978 - Viene arrestato Pietro Zeppieri, il più potente tra i « padroni delle corriere », grande elettore dc. E' accusato di falso e truffa plurigravata. Il magistrato ha scoperto che nel 1975, anno del passaggio del servizio alla Stefer, Zeppieri ha venduto alla azienda pubblica più di 70 vecchie carcasse spacciandole per pullman nuovi. Alcuni bus (che, guarda caso, poi bruceranno in un deposito prima che possano essere pezzi) hanno anche 24 anni.

« Aumentate le tariffe » Per l'anno in corso la legge finanziaria preparata da Pandolfi prevede contributi che sarebbero sufficienti appena (agli attuali ritmi dell'inflazione) a garantire le spese d'esercizio. Non certo a coprire gli oneri previsti dal nuovo contratto di lavoro degli autotrasportatori o a potenziare i servizi. Alle richieste delle Regioni il governo risponde: se non avete i soldi aumentate le tariffe. Insomma, se la gente vuole un servizio efficiente, se lo paghi, alla faccia di ogni politica che voglia veramente favorire lo sviluppo

guanta regionale ha deciso un nuovo stanziamento di 27 miliardi e in 3 anni verranno acquistati altri 200 bus. Tutto questo, va ricordato, in totale assenza del governo. Non solo non esiste un piano nazionale dei trasporti (più volte sollecitato dai comunisti) al quale fare riferimento e all'interno del quale programmare, ma i contributi del governo continuano ad essere irrisori.

del trasporto pubblico. Ma i comunisti sono contrari ad aumenti tariffari, sia nella regione che a Roma, dove il biglietto dell'autobus e del tram, malgrado la situazione di bilancio dell'Atac, è ancora a cento lire, uno dei meno cari d'Italia.

Dunque, tante difficoltà, tanti intralci. Una volta sconfitti i padroni delle corriere, la Regione deve sconfiggere le manovre del governo e della Dc tese a dimostrare che i comunisti e i loro alleati « non sanno governare ».

La svolta con le amministrazioni guidate dal PCI

MAGGIO 1978 - Lo sforzo dell'Acotral per rinnovare il trasporto nella regione prosegue a pieno ritmo ma qualcuno tenta di vanificarlo. In prima fila c'è l'avvocato Wilfredo Vitalone, democristiano, presidente del Comitato regionale di controllo sugli atti delle Province. Con incredibile disinvoltura Vitalone arriva anche a bocciare una delibera della commissione amministratrice dell'Acotral per la riparazione urgente di 20 autobus fermi da giorni perché guasti e che potrebbero invece essere utilizzati.

« Roma come Parigi, Roma come Londra, Roma come... » da quando è partito il primo convoglio della linea A del metrò, i giornali si sono sbizzarriti con i paragoni, ma non sarebbe stato meglio dire: « Roma come Roma? ». Insomma, perché non mettere da parte provincialismi e complessi di inferiorità e guardare con occhi diversi alla nuova sotterranea partita il 16 febbraio scorso? Intendiamo: i lavori per costruirla sono partiti tardi, anzi tardissimo, e sono proceduti con un ritmo da tartaruga, combinando guai nel sottosuolo di mezza città, ma siccome c'è solo questo da mettere nel conto. Tanto per cominciare, adesso Roma ha una delle metropolitane più moderne del mondo (anche gli americani ce la invidiano e ne hanno già ordinate due identiche alla Breda di Pistola) e poi non è inutile ricordare che in soli tre anni amministratori comunali

Nel 1976 era solo una galleria

Per quasi venti anni i lavori della linea A a passo di tartaruga - La svolta con le amministrazioni guidate dal PCI - Tra pochi mesi si comincerà a costruire il nuovo tratto tra Termini e Rebibbia

regionali capaci sono riusciti a fare quello che altri non sono riusciti a fare in un ventennio, segno che non è indifferente il « colore » delle giunte che governano una città o una regione. Nel 1976, quando la nuova amministrazione di sinistra guidata dal PCI si insediò in Campidoglio, la linea A era soltanto una galleria, un lungo buco nel terreno e niente più. Non c'erano le rotaie, non c'erano segnaletiche, non c'era niente insomma. Se qualcuno si fosse alzato per dire che nel giro di 3 anni e mezzo il metrò sarebbe partito ci sarebbe stata una risata fragorosa. E invece dopo tre anni e mezzo il metrò è partito, ed è partito bene visto che sin dai primi giorni hanno cominciato a usarlo abitualmente tra i 300 e i 350 mila romani, che molti per quei convogli arancione si sono finalmente convinti che usare ancora l'auto era soltanto un inutile spreco. Ma c'è di più:

compreso tra Ottaviano e Cinecittà. Se ci sono state difficoltà nei primi giorni ora tutto si va regolizzando e nel giro di pochissimi mesi la linea A potrà rivelare appieno tutte le sue doti.

Tanto per cominciare parliamo di capacità di trasporto: adesso i convogli passano alla frequenza di uno ogni quattro minuti (meno nelle ore di punta), entro uno o due mesi al massimo la frequenza potrà scendere a tre minuti. Stanno infatti arrivando nuove motrici (maggiori possibilità di ricambio) e il deposito officina di Osteria del Curato (soprattutto grazie allo sforzo degli operatori dell'Acotral che ci lavorano) sta gradualmente ricevendo il materiale necessario per effettuare manutenzioni più rapide.

installate nelle stazioni non dovranno più svolgervi un superlavoro (anche perché molti hanno già acquistato la tessera) e quindi difficilmente potranno andare in tilt. Intanto si pensa anche alla linea B. Il problema è di far scendere la frequenza anche su questa metropolitana in modo da garantire le coincidenze con la A a Termini. Per questo è stato rafforzato il parco motrici e tutte le vetture, una alla volta, vengono revisionate.

A, B... e poi? I progetti non mancano, si pensa già ad altre sotterranee, soprattutto tangenziali tra periferia e periferia (non più una città amonocentrica cioè) e se le cose procederanno così quei progetti non resteranno sulla carta. Ma senza clamori e soprattutto tenendo l'occhio puntato alla città. Il metrò piace a tutti ma è indispensabile che si estenda insieme ai nuovi quartieri popolari, che sia al loro servizio.



Italo Maderchi