

**Lasciare
l'auto,
che
problema!**



Viaggio dalla periferia al centro: il dramma quotidiano dei passeggeri romani

Quel bus chiamato desiderio... Alle 7, a gomitate, il via al grande assalto

Tre percorsi su autobus lenti e stracarichi da Corso Sempione, dalla Prenestina e da Via Boccea - Sulla Nomentana uno sbarramento di auto: tutti a piedi - Un'ora e dodici minuti da Piazza Irnerio alla Tiburtina - «È un calvario, è così tutte le mattine»

Centro storico: ieri è stata una giornata «normale». Una settimana dopo il secondo esperimento di chiusura, questo sabato le auto sono entrate ed uscite tranquillamente dalla «città antica». Ma è stata solo una tregua. Presto infatti (lo deciderà il consiglio comunale) la chiusura del sabato diventerà permanente. E resta anche la prospettiva della chiusura più vasta del centro a cui dovranno rispondere i cittadini con il referendum. Il secondo esperimento è andato bene. Le cose, lo abbiamo detto, hanno funzionato meglio. Ma rimane (anche in prospettiva) un interrogativo: quando il centro sarà chiuso, come farà il sistema dei trasporti pubblici, già carente oggi, a reggere il peso di nuovi utenti? È una domanda a cui cerchiamo di dare concretezza proprio con questa pagina. Abbiamo fatto un lungo viaggio sui bus, dalla periferia al centro. È stato un viaggio duro, difficile, a volte drammatico. Ovunque (dalla Nomentana alla Boccea alla Prenestina) si sono presentate scene da assalto al bus. E i percorsi sono stati lenti, a passo d'uomo. E allora, abbiamo chiesto all'ATAC perché le cose non vanno. Troppo traffico, poche corsie preferenziali, rispondono. E anche pochi soldi a disposizione. L'assessore Bencini, invece, sostiene che la soluzione è possibile solo limitando il traffico privato e creando un sistema di trasporti pubblici in cui conti di più e meglio la rete ferroviaria (metrò e trenini). Ma intanto si lavora, dice ancora, per le corsie preferenziali integrate. La pagina si chiude coi risultati di un'indagine Doxa sulle abitudini dei romani, insoddisfatti in generale del servizio pubblico. Una scheda ci dice tutti i «numeri» dell'ATAC.

Pagina a cura di Pietro Spataro



L'assalto al bus in piazza Sempione

L'Atac risponde alle accuse

«Non è vero che ci sono pochi mezzi»

Siamo nella media, dicono - C'è troppo traffico e le corsie preferenziali sono poche

L'imputato ascolta attentamente l'accusa e si difende. All'Atac dicono subito che non vogliono che i problemi del traffico vengano scaricati sull'azienda. «Non è colpa nostra se i bus vanno a passo di lumaca...», dicono. E non è nemmeno vero, secondo loro, che i mezzi in circolazione sono pochi. Angelo Zola, consigliere di amministrazione, ci spiega che, secondo una «regola matematica», il rapporto tra cittadino e bus dovrebbe essere di uno a mille. «Qui a Roma — aggiunge — abbiamo 2.700 bus e siamo quasi al rapporto ottimale. Quindi...»

Ma il rapporto matematico ottimale non tranquillizza affatto chi è costretto a passare ore sui bus e a fare la lotta per conquistarsi un pezzetto di spazio sul primo gradino, appeso al mancorrente. E tutto questo vuol dire che qualche problema c'è. «Ma noi — dice Zola — non diciamo che tutto va bene. Anzi. Siamo consapevoli di come funziona il trasporto pubblico a Roma. Vogliamo solo dire che non è un problema di bus in più o in meno. O meglio, non è solo questo il problema. Il fatto è che la velocità media in città è troppo bassa, i bus vanno lenti e quindi riescono a trasportare meno passeggeri. I nodi da sciogliere sono due: il traffico e le corsie preferenziali.»

Le corsie preferenziali. «Sono poche, ancora poche — dice il presidente Mario Bosca —. Ed è un'autocritica che faccio, perché forse siamo stati poco insistenti nei confronti del Comune. Ma sono convinto che un buon sistema di itinerari protetti risolverebbe l'80 per cento dei problemi. Certo, non sarebbe la soluzione, ma ci consentirebbe di lavorare con maggiore efficacia». C'è da aggiungere che le corsie riservate che ci sono vengono invase quotidianamente dalle auto private. E quindi lo spazio protetto a disposizione del bus si riduce ancora di più. «Ma anche su questo — dice Bosca — sono due anni che chiediamo di dare ai nostri controllori la facoltà di fare le multe, o almeno di segnalare. Lo capiamo che i vigili sono pochi e non possono fare il pagamento delle multe, ma anche questo non è stato possibile.»

Ma per l'Atac c'è anche una «spada di Damocle» che rende tutto più incerto e vago: i finanziamenti. «Con la legge finanziaria — spiega Zola — abbiamo perso in questi anni, in termini reali, miliardi di investimenti. Il tetto programmato di inflazione non ha fatto altro che ridurre i nostri bilanci. E ancora: in tre anni se ne sono andati, in maniera naturale, circa seicento autisti e non abbiamo potuto assumerne nessuno. Si può lavorare in queste condizioni? È possibile lasciare le aziende in questo mare di difficoltà? Questa incertezza rende precari tutti i piani, i progetti, gli ammodernamenti. L'Atac ha un buco di bilancio (compresi i deficit progressivi dall'82 a oggi) di 265 miliardi. Si è indebitata con le banche con un prestito di 120 miliardi. «Con questi soldi — dice Bosca — andiamo avanti fino a giugno. Poi, che succederà? Con che cosa pagheremo gli stipendi?»

Il fondo nazionale dei trasporti (la tanto chiacchierata legge 151 dell'81) è nell'occhio del ciclone. Non copre che pochissime spese. Facciamo un esempio. Per l'85 l'Atac ha una spesa in bilancio di 641 miliardi (ed è il minimo che si potesse prevedere). Il fondo dovrebbe coprire 494 miliardi e 732 milioni. Vuol dire che non garantisce nemmeno il pagamento degli stipendi, previsto a 587 miliardi. «Ma la cosa ancora più assurda — spiega il presidente — è che ci restano 147 miliardi che non sappiamo dove andare a prendere. Non si sa, la legge non è chiara, chi ce li dovrebbe dare. Zola va ancora più avanti e parla, senza mezzi termini, di «applicazione delittuosa della legge».

Colpa del traffico caos e delle corsie preferenziali che sono poche. Allora, assessore Bencini, ti giriamo l'accusa. Perché questi bus, a Roma, sono lumache? Lui ascolta, scartabella un po' di grafici e di tabelle, poi dice: «Certo, il traffico c'è, eccome. Ma ricordiamoci che in vent'anni è quadruplicato il numero delle auto private in circolazione. Questa è la novità, un dato da cui non si può prescindere. Erano 396 mila nel '60, oggi sono un milione e 259 mila. E solo nell'82 l'incremento è stato di 90 mila vetture. Questo non dice niente?»

Certo, dice tanto. Dice di una «cultura dell'automobile» che ha provocato un bel po' di danni, dice delle abitudini che ne sono seguite, dice della pigrizia del cittadino che va in auto anche a comprare le sigarette al bar dietro l'angolo. Però, resta il problema: autobus pieni e lenti. «E io ripeto: se continua lo sviluppo abnorme della motorizzazione privata, se non ci sarà un uso più razionale dell'automobile, possiamo anche discutere per anni, le cose non si risolvono. Possiamo ritoccarle. Ma basta?»

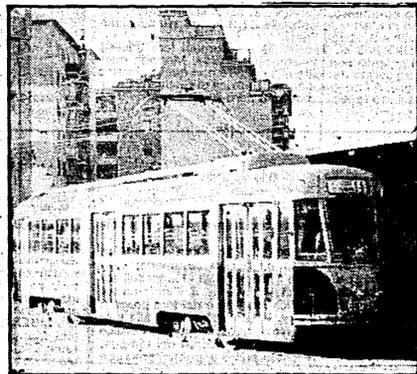
L'Atac dice che se ci fossero più corsie preferenziali l'80% dei problemi sarebbe risolto. «Magari fosse così — dice Bencini — purtroppo le cose stanno diversamente. Negli ultimi anni gli itinerari protetti sono aumentati di tredici chilometri. È un fatto. Sono ancora pochi, è vero, ma il problema non è nemmeno questo. Il problema è che queste corsie bisogna proteggerle. E con le strisce gialle si riesce a far poco. Metteremo i cordoni di gomma. E così torniamo al punto di partenza: troppe auto private. Ormai è una questione di spazio fisico. Roma non ce la fa a contenere quel milione e più di auto, tutti i bus e i tram. Anche se non circolano, perché la sosta toglie spazio lo stesso...»

Ma insomma per Roma non ci sono speranze? I bus saranno sempre più lenti e più pieni? Fino a quando non ci convinceremo ad usare di meno l'auto? «È così. L'esperienza drammatica del venerdì nero — dice Bencini — lo ha dimostrato: senza bus la città si paralizzava, scoppia di traffico. E un sistema di trasporto, questo secondo me è il problema numero uno, non può reggere se ha solo il 12% di spostamenti su ferro. A Milano il trasporto ferroviario è il 53%, a Parigi e Londra il 60. Con le corsie preferen-

Cosa dice l'assessore Bencini

«Ecco la vera soluzione: più rotaie»

Limitare il traffico privato - Gli itinerari «a stella» - Ma chi pagherà la metropolitana?



ziali possiamo dare un po' di più di capacità ai bus, ma non si risolve il problema...»

E quindi dobbiamo aspettare (chissà quanto tempo...) di avere qualche metropolitana in più e un sistema di tram adeguato? «La prospettiva è questa — dice Bencini — ma certo non stiamo con le mani in mano ad aspettare. Sulle corsie preferenziali stiamo lavorando per creare un sistema più integrato. Cioè, vogliamo evitare che una corsia duri per un tratto di strada e poi si blocchi a un incrocio trafficato. Ma per fare questo, bisogna saperlo, occorre chiudere al traffico privato alcune strade. Nell'ipotesi di chiusura del centro storico pensiamo di creare itinerari protetti a stella, dal centro alla periferia. Ma non è facile. Ci sono alcuni nodi congestionati che non hanno, per il momento, alternative. Pensa proprio a ponte Tazio: è l'unico passaggio per andare in centro e non possiamo farci una preferenziale. E in progetto un altro ponte, ma ci vorranno tre anni...»

L'altro tema è l'integrazione del sistema di trasporto. Cioè, fare in modo che si usi, indifferentemente, bus, metrò e ferrovia. «La prossima settimana — dice l'assessore — dovremo prendere una decisione proprio sul biglietto giornaliero bus-metrò-ferrovia. È un passo. Ma io penso anche che bisognerà arrivare ad una unica azienda di trasporto per l'area metropolitana. Così offriamo unità di servizio e di prezzi ai viaggiatori...»

La situazione, detta brutalmente, non è rosea. «Mancano i soldi — dice Bencini — si fa un gran parlare di mobilità e poi i nostri governi penalizzano le aziende e colpiscono il trasporto pubblico. Ti sembra coerente? Pensa che nell'81 ci sono 200 miliardi in debiti garantiti dallo Stato per le metropolitane di tutta Italia. Bene, solo a Roma dovremo spendere 210 miliardi nell'85 e 236 nell'86. Domanda: chi paga? Solo pochi giorni fa il ministro dei Trasporti ha stanziato 2 mila miliardi per il cosiddetto progetto mirato su Roma: è una speranza per la capitale, vedremo che cosa si farà nel concreto. Noi, i nostri sforzi li stiamo facendo e chiederemo alla città con la consultazione di seguirci. Nel nostro bilancio per il traffico ci sono 361 miliardi contro i 79 del '76. Ma non basta. È il massimo, ma non basta. E allora è davvero ora che anche qualcun altro si occupi, insieme con noi, di questo che per Roma è il problema principale...»

«Basta, è così ogni mattina. È un calvario...». La signora di mezza età, ben vestita, si lamenta ad alta voce sul «311» che s'aggia verso piazza Sempione con la gente che per poco non esce dalle porte e dai finestrini. Non è la sola. Dalle 7 alle 8, ogni mattina, un esercito di pendolari parte dalla periferia, ancora avvolto nel buio, alla volta dell'ufficio, della fabbrica, del ministero, della scuola. Sono viaggi drammatici. Incredibili. Ne raccontiamo tre. I

L'ASSALTO AL BUS — Mercoledì, ore 6.30, via Tiburtina, fermata del «311». E ancora notte. Ad aspettare ci sono una trentina di persone. Il bus arriva, dopo dieci minuti di attesa, ancora avvolto nel buio. Il primo assalto del mattino. Fortuna: lo vinciamo. Il bus arranca su via Casal de' Pazzi. Ci sono sei o sette fermate. Ad ognuna una «folla» di chi vince e chi perde (e resta per strada). Alle 7.05 si incrocia la Nomentana. «Strano — dice un ragazzo, giubbottito in pelle, libro sotto il braccio — stamattina sembra libera».

UN MURO DI LAMIERE — Alla prima curva la speranza si infrange su un muro di auto, bus, camion, furgoni. Siamo all'altezza di via Sennarzo. Tutti fermi. Un attimo, e come per tacita intesa, l'autista apre le porte e la gente scende. Si va a piedi, si fa prima. Un fiume di gente parte per la Nomentana verso corso Sempione. Sembra un corteo. Si svuota il «311», ma anche il «37», il «537», il «337», il «237».

LA PIAZZA DELL'ATTESA — Alle 7.25 arriviamo a via Sabotio. Alla fermata del «60» ci sono 53 persone. Più avanti sulla piazza ad ogni fermata quindici-venti persone. Il ponte Tazio (poco sotto) è già sotto torchio. Le auto gli si buttano addosso da ogni angolo: da viale Tirreno, da via Conca d'Oro, da via Maiella. Alla fermata di corso Sempione, alle 7.40 ci sono 93 persone. I bus passano, anche spesso, ma sono sempre stracolmi. La gente si lancia, combatte, insiste e poi desiste. L'unica tranquilla è una ragazzetta che legge un fotomontaggio seduta su un motorino. Dopo un po', carica una sua amica, parte, supera il muro di lamiera di ponte Tazio, e scompare.

LA NONENTANA A PASSO D'UOMO — Alle 8.02 vinciamo un altro assalto. Ci ficchiamo su un «60» e facciamo il viaggio appiccicati alla macchina obliquamente. Si parte, ma si fanno due metri solo. Superare il ponte è la prima grande impresa. Tempo: dieci minuti. A piccoli passi si supera la Battaglia Nomentana, viale XXI settembre, viale Regina Margherita. Finalmente, siamo a Porta Pia. E alle 8.45 siamo a piazza Barberini. «Ma è giusto — si chiede una signora che lavora part-time in ufficio — perdere quattro ore sui bus per due ore di lavoro?»

UNA BORGATA DIMENTICATA? — Giovedì, ore 7.30. Fermata del «490» a via Boccea (davanti a Uptim). Il bus arriva, un dietro l'altro e nemmeno superpieni. «Venite in borgata a vedere che cosa succede», dice però Alessandra, 50 anni, collaboratrice domestica, a piazza Bologna, nel mattino gioiale sei c'è casino — aggiunge

«Il «90» a Casalotti arriva quando vuole e certe volte salta le corse. Aspettiamo anche un'ora... Il «905» (come tutti i bus di borgata) arriva fino qui. E il viaggio è appena cominciato».

LA COLONNA DI BUS — Alle 7.40 è un via vai di bus. Si sale senza grandi difficoltà. Si parte e ci si ferma subito. La Boccea più avanti diventa un imbuto, c'è il semaforo di piazza Irnerio, e si cammina a passetti. Qualcuno, anche qui, preferisce anche a piedi per superare questo primo ostacolo. Alle 7.45 in due-trecento metri ci sono uno dietro l'altro quattro «490», due «46», quattro «490» e un «805» mentre a fare il «90» sono le 8.12. «Vede — dice un fortunato — dice una signora — non è mica sempre così...». Arriviamo a piazza Irnerio (distanza quattrocento metri) dopo quindici minuti. Si cammina di più su via Baldo degli Ubaldi, ma solo fino a Valle Aurelia. Dopo ricomincia la «pressione». Alle 8.27 siamo al mercato di Trionfale. Alle 8.45 a ponte Matteotti. Si vola dentro Villa Borghese, ma a corso Italia è di nuovo il solito tran tran. Arriviamo a piazzale delle Province (quasi capolinea) alle 9.12. «Vede — dice un signore, «libero professionista» — ci abbiamo messo 1 ora e 12 minuti. E oggi al ritorno, verso mezzogiorno, sarà ancora peggio».

UNA STRADA TROPPO STRETTA — Venerdì, ore 7.10, fermata del «112» a Tor Tre Tette, sulla Prenestina. La strada in questo punto è un buco. Certo, colpa dell'abusivismo che non ha rispettato alcuna regola. Ma è un problema lo stesso. Dopo cinque minuti arriva il bus. È pieno, ma non ai limiti della Nomentana. «Elezioni all'università alle 8.30 — dice uno studente ancora assonnato — eppure devo partire a quest'ora...». Il primo tratto della Prenestina è lento. A passo d'uomo anche qui. Dopo la Palmiro Togliatti la strada diventa larga, ci sono due carreggiate e si cammina meglio.

«Aspetti, aspetti», consiglia lo studente esperto. E infatti all'incrocio con via Valente si riduce la marcia. In fondo c'è una serie di semafori.

IL PRIVILEGIO DEI TRAM — E così, con tanta pazienza, si arriva dopo venti minuti (ore 7.30) all'incrocio con via della Serenissima. Scendono in molti. È un tratto di strada a fermata del tram. Che infatti è piena di gente. Quarantatré persone. I tram arrivano, ma è il solito problema: sono carichi. L'assalto si ripete, in grande stile. Una ragazza attacca con un signore (un po' energumeno) perché non la fa salire. «A signori — risponde — qui sono i gomiti che contano, e mica è colpa mia...». Il tram si ferma su un «516» (tram). Direzione: Termini. Si cammina, eccome. Qualche piccolo inconveniente ai semafori. Ma è bello volare. È un tratto di strada a fermata del tram. Che infatti è piena di gente. Quarantatré persone. I tram arrivano, ma è il solito problema: sono carichi. L'assalto si ripete, in grande stile. Una ragazza attacca con un signore (un po' energumeno) perché non la fa salire. «A signori — risponde — qui sono i gomiti che contano, e mica è colpa mia...».

Ma proprio questo, perché il tram, stretto dentro, è pieno e non cederli, i gomiti si poggiavano sulle spalle e sulle teste (e poi i vetri e i bassi di statura). E per riuscire a scendere bisognava esser duri. Così abbiamo dovuto saltare tre fermate prima di mettere i piedi a terra. In campo siamo arrivati a Piazza Bologna, nel mattino gioiale sei c'è casino — aggiunge

Un romano su due al lavoro col mezzo pubblico



Lavora in centro, usa il bus (ma troppo spesso anche la macchina), torna a casa all'ora di pranzo, è insoddisfatto di come funziona il sistema di trasporto pubblico. È l'identikit del cittadino romano disegnato dalla Doxa, con una indagine a campione compiuta per conto della Impresa generale di pubblicità in collaborazione con la Federtrasporti. Ed è la prima indicazione (oltre a quella del censimento dell'81) sulle abitudini e i temi della gente a Roma. La ricerca ha un limite: che è stata impostata con obiettivi di carattere pubblicitario. Ma i dati che vengono fuori sul tema della mobilità sono ugualmente interessanti e noi, con le do-

vute precauzioni, li offriamo al lettore. **IL LAVORO** — Il 48,2 per cento lavora o va a scuola in centro. Il resto si divide tra la periferia, una frazione della città o in un altro comune. Il dato è interessante per capire il peso che sopporta il nostro centro storico. **IL TRASPORTO** — A scuola o al lavoro il 45,3 per cento ci va col bus o con la metropolitana. C'è però (ed è una cifra non indifferente) un 31 per cento che usa l'auto privata. In moto solo il 3,2 e in bicicletta il 0,7. **L'ORARIO** — Anche questa è una conferma. Il 46,4 per cento lavora solo il mattino. Il 24,6 mattina e pomeriggio. Ma torna a casa a pranzo. Se

si fanno le somme si vede che il 71 per cento si sposta alla stessa ora (sia per l'andata che per il ritorno). È una indicazione utile per risolvere con gli orari i problemi del traffico. **TEMPO SUI BUS** — La maggior parte (57 per cento) trascorre sul bus o sul metrò più di trenta minuti. C'è un 5,5 (fortunato) che sul bus ci passa solo dieci minuti al giorno. **BIGLIETTO O ABBONAMENTO** — L'83 per cento viaggia sui mezzi di trasporto pubblico usando l'abbonamento (mensile, settimanale, per studenti). Il 10 per cento usa il biglietto a tariffa normale.

QUANTI BUS — Il 40,5 per cento degli intervistati si serve di un solo bus per andare a scuola o al lavoro. Il 39,7 ne usa due. E c'è un 18,3 (che non è poco) che deve prenderne più di tre. **LE USCITE** — Se non si va a scuola o al lavoro si esce lo stesso. Perché? Per fare commesse? Il 35 per cento per andare nei negozi. Il 13 per cento per sbrigare pratiche in ufficio. Il 20 per cento per incontrare parenti e amici. E il 10 passeggia o va al bar. **IL GIUDIZIO SUI BUS** — È negativo, ma con diverse articolazioni. Il 58 per cento è «insoddisfatto» (con le sfumature «piuttosto» o «molto») per la possibilità di trovare un posto. Il 50 lo è invece per il numero di corse. Il 47 esprime un giudizio negativo sulla durata dei viaggi e sulla velocità del bus. C'è una inversione di tendenza nel capitolo «comodità delle fermate»: il 71 per cento si dichiara soddisfatto (anche qui con le sfumature). Quasi il 60 per cento ritiene che i bus siano di buon aspetto e comodi. Una sorpresa, per quanto riguarda le tariffe: il 42 per cento è insoddisfatto del costo dei biglietti e abbonamenti. Anche il personale viene giudicato positivamente: quasi il 60 per cento dice che è cortese. Ma c'è comunque un 28 per cento che non è affatto soddisfatto di questa cortesia.

Identikit dell'Atac

È la più grande azienda a Roma, dopo la pubblica amministrazione e il Comune. L'Atac ha infatti 15.574 dipendenti che lavorano per far funzionare 2694 bus e 195 tram. Negli ultimi quattro anni c'è stata una perdita di manodopera (pensionamenti naturali) non rimpiazzata per effetto delle restrizioni della legge finanziaria per le assunzioni. Nel '81 i dipendenti dell'azienda infatti erano 16.188. Al primo gennaio di quest'anno sono 614 in meno. La maggior parte dei lavoratori Atac sono autisti (9936), seguono gli operai e i manovali (4017), gli impiegati (693) e i controllori (505). Ci sono poi 383 funzionari, 86 uscieri e centralinisti e 22 dirigenti.

Il parco macchine dell'Atac è di 2694 bus (circolanti 2211) e 195 tram (circolanti 161). Nel periodo 81-84 sono stati acquistati 944 nuovi mezzi e per quest'anno è previsto l'arrivo di altri 280. Le linee in funzione sono 256 (erano 214 nell'81) e coprono 2235 chilometri di rete (1805 nell'81). I chilometri percorsi: nell'84 sono stati 125 milioni e 271 mila mentre nell'81 erano 125 milioni. Nell'84, secondo i primi dati ancora da elaborare, i viaggiatori sono stati 1 miliardo e 93 milioni, con un aumento di 63 milioni rispetto all'81. Quasi l'80% usa l'abbonamento.

La velocità commerciale, nonostante le impressioni contrarie, è aumentata, pur se di poco: dai 13,2 chilometri orari dell'81 si è passati ai 13,7 dell'84. Questo — spiegano i funzionari del settore — è dovuto essenzialmente al fatto che negli ultimi anni sono aumentate le linee in periferia (dove si cammina di più) e questo, naturalmente, ha fatto salire la velocità media cittadina. La media dei bus è diminuita notevolmente. Si è passati infatti dagli 8,9 anni dell'81 ai 7,4 dell'84. Restano molto vecchi invece i tram, che hanno di media un'età di 46,8 anni. Il sistema di distribuzione dei biglietti e delle tessere mensili si basa su duemila punti vendita.