

NOTAUTO
OFFERTA LIMITATA PER
30 TOLEDO
15.000.000
in 30 rate da L.500.000
Senza Interessi

Roma

l'Unità - Martedì 11 ottobre 1994
Redazione:
via dei Due Macelli, 23/13 - 00187 Roma
tel. 69.996.284/5/6/7/8 - fax 69.996.290
I cronisti ricevono dalle ore 11 alle ore 13
e dalle 15 alle ore 18

NOTAUTO
OFFERTA LIMITATA PER
20 IBIZA
10.000.000
in 30 rate da L.330.000
Senza Interessi

TRASPORTI. Fa discutere la proposta dell'assessore Tocci. «Ma arriveranno i taxi collettivi»

Milano, «circolari» dopo l'una

Le linee di superficie, tra autobus, tram e filobus, sono in tutto 80. Di queste, la maggior parte si ferma a mezzanotte e mezza, tranne una ventina che proseguono fino all'1,30. Le prime corse del mattino riprendono alle 5. Le tre linee della metropolitana ricominciano a viaggiare alle 5,30. Per un'ora, comunque, tra mezzanotte e mezza e l'1 e 30, insieme alla ventina di linee di superficie funzionano anche gli autobus sostitutivi della metro. Le ore centrali della notte sono coperte anche dalle due circolari: quella più esterna (filobus 90 e 91) si ferma infatti soltanto tra le 2,50 e le 3,40. E l'altra più interna (tram 29 e 30) tra le 2,20 e le 4,07.

Firenze, navetta fino all'alba

Il servizio dell'Atac non ha un orario di chiusura notturna generalizzato. Le varie linee si esauriscono gradualmente. Restano in servizio alcuni collegamenti fondamentali, come quelli della linea numero 1 (ultima partenza alle 24). E la linea numero 17, che collega punti vitali della periferia con il centro storico, fa partire l'ultima corsa all'una di notte. Nel frattempo si è però già messa in moto il 91, un bus-navetta che collega ogni trenta minuti circa le due stazioni ferroviarie di Santa Maria Novella e Campo di Marte. Il 91 comincia a macinare chilometri alla mezza e continua fino alla ripresa del servizio diurno, scaglionata dalle cinque circa del mattino in poi.

Napoli, ogni ora fino alle 6

Il servizio notturno dell'azienda di trasporti napoletana comincia poco dopo le 22. Fino alla sei di mattina vengono assicurati i collegamenti orari da una parte all'altra della città anche se lungo percorsi diversi dal servizio diurno. Quando l'utenza è maggiore il servizio normale viene prolungato fino alle 24. La metropolitana (una linea) chiude intorno alle 23 per poi riaprire poco prima delle cinque di mattina. Mentre le ferrovie locali a scartamento ridotto (Sepsa e Circumvesuviana) proseguono fin quasi a mezzanotte, con corse che diventano meno frequenti a partire dalle 21,30.

atac
LINEE BUS NOTTURNE
27
FREQUENZE
PASSAGGIO
mai sotto i 30 minuti
PERCORSI
raggruppano due o più linee
MEDIA PASSEGGERI
7 a vettura
COSTO PER
OGNI UTENTE
25 mila lire
COSTO SERVIZIO
10 miliardi l'anno



Pierluigi Zoller/World Photo

Roma-Pantano Il trenino condannato alla pensione

■ E ai privati potrebbe finire anche un «pezzo» della ferrovia concessa Roma-Viterbo. Nella riunione di ieri pomeriggio tra Cesare Vaccaro, presidente Atac, e sindacati di categoria sarebbe stato siglato un accordo che prevede la sperimentazione ai privati, solo nei giorni festivi e di domenica, del tratto Prima Porta-Piazzale Flaminio, soprattutto per favorire i passeggeri dipendenti Rai diretti a Saxa Rubra. Il precedente percorso - da Viterbo al secondo cimitero romano - invece verrebbe soppresso. E non finisce qui. Nell'intesa raggiunta ieri tra le controparti sarebbe stato deciso di porre un «taglio» netto a tutte le sovrapposizioni di percorsi, sia su gomma sia su rotaia. Così ad andare in «pensione» potrebbe essere in tempi brevi o il trenino della Roma-Pantano - meglio conosciuto come il percorso ferroviario che dalla stazione Termini porta a Grotte Celoni e viceversa -, oppure l'unilinea «105», che svolge lo stesso percorso lungo la strada consolare Casilina.

Le proteste non mancheranno. Soprattutto se a continuare a viaggiare dovesse essere l'unilinea 105: un autobus messo in strada dall'Atac appena tre anni fa, ma che fin dal suo debutto non ha soddisfatto gli abitanti di Grotte Celoni e di Tor Bella Monica. Loro, con in testa la Consulta per la città, hanno più volte manifestato con cortei e blocchi stradali il loro disappunto, chiedendo invece del bus il potenziamento della linea ferroviaria Roma-Pantano, collegamenti con le borgate e un biglietto unico giornaliero Atac-Cotral.

Notte senza Atac arriva il bus privato «Basta che funzioni»

L'azienda Atac avrebbe proposto ai sindacati di affidare ai privati il servizio dall'1,30 alle 4,30 del mattino. Un'intesa definitiva ancora non c'è stata, e comunque la questione dovrà essere inquadrata nella trattativa sul risanamento Atac e Cotral. Possibilitati i sindacati, polemica l'Assoutenti: «Il Metrebus sarà valido sul pullmino dell'imprenditore? Sembra non preoccupare all'utenza del trasporto pubblico il «taglio» di tre ore del servizio notturno.

MARISTELLA IERVASI

■ «Io in discoteca non ci vado mica con il tram». Enrico Scano è uno studente universitario. Lui, dichiara di non sentirsi un utente dimezzato. Spiega: «Se mi tolgono il bus 55 che da Cinecittà porta a Termini non mi danneggiano. La notte l'Atac la uso poco. Il notturno mi può servire magari per tornare a casa dopo il cinema. E visto che fino all'una l'autobus continuerà ad esserci per me il problema non esi-

ste. Anzi se il Comune dovesse mantenere la promessa di farci tornare a casa con il metrò, prolungando l'orario di chiusura, allora avrò proprio fatto tombola». Anche Mirella, Paola e Francesca dicono di non subire nessun disagio: «Noi a quell'ora della notte già sogniamo», tagliano corto. Ma la trattativa tra le organizzazioni sindacali e l'azienda di trasporto sull'ipotesi di cedere il servizio notturno dall'1,30

alle 4,30 del mattino a un privato, perché all'Atac costa troppo, non lascia tutti contenti. Pierantonio Calbini, libraio, non è tenero con gli amministratori del Campidoglio. Dice: «Una città con tre milioni e mezzo di abitanti, capitale d'Italia, relativamente "notturna" non può sopprimere le corse notturne Atac. Anche se alla fine dell'anno ci rimette qualche miliardo di lire. Pensare ai privati - precisa il libraio - è discutibile e rischioso: il privato, se ci rimette, sospende il servizio senza pensarci su due volte. Quei tre spezzoni di metrò non sufficienti ad assicurare il servizio. Dire che esiste la macchina poi, è scoprire l'acqua calda. Quei poveracci della notte forse non ce l'hanno ancora e certo non gliela comprerà il Comune».

Intanto dal Campidoglio l'assessore alla mobilità, il pidellino Walter Tocci, per ora assicura:

«Nessuno resterà a piedi la notte. I romani e i turisti possono stare tranquilli. Ci saranno taxi collettivi a prezzi contenuti e pullmini privati. Il punto dolente sono i costi: all'Atac ogni passeggero notturno costa 25 mila lire, sono certo che esistono imprenditori privati in grado di assicurare il servizio a un costo più basso e con qualità migliore». La questione comunque per ora non si pone. Prima occorrerà concludere la trattativa sindacale sull'intero piano di risanamento, cosa che richiederà ancora tre settimane di discussioni e riunioni.

Perplexità e cautela sul metodo, ma sostanziale accordo sulla necessità di organizzazione: sono queste le reazioni registrate da associazioni di consumatori e sindacati sulla proposta dell'assessore ai trasporti, di modificare il servizio notturno dei bus. Mentre le aziende di Atac e Cotral precisano: «La

chiusura notturna fa parte di una contrattazione complessiva con il Comune di Roma e le organizzazioni sindacali che potrà concludersi positivamente entro il 31 ottobre. Prima di questa data ogni informazione parziale è destituita di fondamento, e comunque non ci saranno conseguenze per la clientela».

Federconsumatori. «Siamo favorevoli alla sostituzione delle corse notturne con mezzi economicamente meno disastrosi», ha detto Carlo Sensi - ma crediamo che prima di tutto sia importante invogliare la gente a prendere il mezzo pubblico».

Codaccons. «Se la riorganizzazione del servizio notturno risponderà a requisiti certi potrà andare bene», ha detto Sara Garozzo - tutto dipende però dal risultato finale. Anche perché fino ad oggi non si è fatto nulla per il potenziamento dei

mezzi pubblici, i bus erano pochi prima e sono pochi adesso. Si rischia, eliminando le corse notturne, di depotenziare il servizio pubblico».

L'Assoutenti. «L'abbonamento integrato Metrebus sarà valido sui taxi collettivi e sui pullmini dei privati? Dare dei pezzi di rete ai privati - sottolinea Roberto Donzelli - non mi piace. Significa tornare indietro».

Diritti del pedone. «Con le continue modifiche aumenta la confusione tra l'utenza del trasporto pubblico - spiega Flavia Schreiber - il servizio, anche quello diurno, è carente. L'Atac sta andando sempre peggio. Il 926 che prima passava ogni 9 minuti ora passa ogni mezz'ora».

Possibilitati i sindacati. Fulvio Vento (Cgil): «Dovrà essere ricompresa nell'accordo generale sul piano di risanamento e ristrutturazione dell'Atac, l'intesa di massima sui nuovi turni di lavoro che prevede la soppressione delle corse notturne. Vogliamo la garanzia che nelle ore scoperte dall'Atac, gli utenti possano avvalersi di trasporti alternativi, come taxi e pullmini, ad un prezzo massimo di due mila li-

re». Michele Ragusa (Cisl): «Bisogna vedere come sarà fatto il servizio e quali saranno i costi. Siamo disponibili al confronto, ma non si può andare avanti con l'accetta». La Filt-Cgil settore taxi: «La categoria dei tassisti potrebbero acquisire nuove fasce di mercato, anche notturne, oltre a quelle tradizionali attualmente in vigore». Giuseppe Savina (Cisnal): «Una riorganizzazione del servizio notturno deve essere fatta - ma sono perplesso sulle reali possibilità della proposta Tocci. Non vorrei che fosse un'altra provocazione alla Mortillaro. Noi non siamo contrari a priori alla privatizzazione di alcuni servizi, ma è necessario valutare prima la situazione. Tra l'altro, il servizio notturno viene utilizzato proprio da molti autisti che la mattina presto prendono gli autobus per andare ai capolinea. Tutta la rete Atac, che risale al 1935, ha bisogno di un adeguamento. I doppiini e le sovrapposizioni sono moltissime».

Decisamente contrari alla soppressione delle linee notturne dell'Atac si sono detti il consigliere verde della provincia, Paolo Cento, e il capogruppo della Rete di palazzo Valentini, Stefano Zuppello.

Manifestazione di protesta contro la decisione Fs di bloccare i lavori della linea Civitavecchia-Capranica La ferrovia non si fa più, 200 miliardi in fumo

Le Ferrovie dello Stato bloccano i finanziamenti per completare la linea Civitavecchia-Capranica. Duecento miliardi già spesi per un «ramo secco». Ancora 20 miliardi necessari per ripristinare la dorsale fra il porto e l'Umbria. «Una scelta assurda, un inutile spreco» secondo il Pds, che propone un itinerario turistico da percorrere in treno fra i boschi e i resti archeologici. Ieri manifestazioni di protesta a Monteromano.

SILVIO SERANGELI

■ MONTEROMANO. Duecento miliardi buttati. Soltanto 11 chilometri di linea ferroviaria da completare. Una spesa residua di 40 miliardi. Per le Ferrovie dello Stato la Civitavecchia-Capranica è un ramo secco, che non vale neppure la pena di recuperare. Un capitolo chiuso. Una beffa per la provincia di Viterbo e i comuni direttamente interessati al ripristino della vecchia linea di

comunicazione. Ieri il Pds ha voluto rimarcare l'assurdità di questa decisione con una manifestazione lungo il tratto di linea ferroviaria che tocca il comune di Monteromano. Tutti d'accordo, il presidente della Provincia di Viterbo Ugo Nardini, il consigliere regionale Luigi Daga, i sindaci di Monteromano e Tarquinia Manglietti e Conversini: «Bisogna ri-contrattare questa decisione as-

surda, è incredibile questo ripensamento, dopo l'approvazione di progetti e lavori andati avanti per anni, con finanziamenti che hanno superato la bella cifra di 200 miliardi».

In questi ultimi dieci anni, attraverso impegni di spesa successivi, erano stati ripulite e riattivate le numerose gallerie, recuperato il vecchio tracciato rimasto abbandonato per quasi vent'anni dopo alcune frane. Lo scarso numero dei passeggeri, la difficoltà di fare arrampicare i convogli merci lungo le rampe nel tratto centrale della linea avevano chiuso il discorso, nonostante le proteste dei comuni. Ma la necessità di riattivare la dorsale fra il porto di Civitavecchia e l'Umbria, con riferimento specifico all'interporto in costruzione ad Orte, aveva dato nuovo impulso ai lavori, iniziati negli anni Ottanta.

Una nuova linea per treni merci, escludendo le caratteristiche stazionarie stile liberty da tempo abbandonate, ammorbidendo i dislivelli.

Un lavoro duro con numerosi incidenti nella fase di ripulitura delle gallerie. Più di 300 operai impiegati. La consegna dei lavori prevista entro il 1996. E invece. «Prevedevamo problemi nei finanziamenti - dice il consigliere regionale del Pds Luigi Daga - ma la decisione delle Ferrovie dello Stato è drastica ed eccessiva, non deve passare questa scelta del ripensamento a scoppio ritardato. La linea è stata recuperata fino alla stazione di Mole del Mignone, alle porte di Civitavecchia. Ci sono ancora 11 chilometri da completare. È una beffa cancellare tutto. Basterebbero poco più di 20 miliardi e un altro anno per completare i lavori».

Nel corso della manifestazione del Pds viene lanciata la proposta di un recupero della Civitavecchia-Capranica per il settore turistico. Una passeggiata in comodi vagoni per scoprire fra il verde dei boschi la natura dei Monti della Tolfa, le macchie che accompagnano il corso del fiume Mignone, i resti archeologici. «Abbiamo interessato la Regione Lazio - dice ancora Daga - Chiediamo finanziamenti finalizzati a questo progetto. Intanto la ferrovia non deve essere abbandonata. I cantieri devono riprendere entro breve tempo la loro attività». Per il presidente della Provincia di Viterbo Ugo Nardini la decisione conferma «il disimpegno delle Ferrovie dello Stato dal sistema di comunicazione dell'Alto Lazio, dove è già in piena crisi la stessa Roma-Viterbo».

aic ASSOCIAZIONE ITALIANA CASA
Per il risanamento e il recupero dell'Esquilino
L'A.I.C. apre un ufficio informazioni in via Machiavelli, 50 - Tel. 4467318 - 4467252
- Le normative per il recupero edilizio
- I finanziamenti
- Le procedure tecnico amministrative
A.I.C. UN'ESPERIENZA ASSOCIATIVA AL SERVIZIO DEI CITTADINI
Via Meuccio Ruini, 3 - Roma - Tel. 4070321