

TRASPORTI.

Presentato il programma di tariffe dei trasporti pubblici Esteso alle ferrovie urbane il ticket a tempo integrato

Biglietto «Metrebus» da luglio anche in treno

Meglio tardi che mai. Roma s'adeguа sul modello delle grandi metropoli europee e italiane, visto che Napoli e Bolzano l'hanno preceduta sul filo di lana. Ci riferiamo al biglietto urbano integrato a tempo, che nella capitale hanno chiamato «metrebus», e che dal primo luglio sarà valido anche sui treni metropolitani. Ieri, Comune, Atac, Cotral, Fs hanno presentato il programma nel corso di un convegno internazionale sull'informazione tariffaria

PAOLO CAPRINO

Roma fa un nuovo e concreto passo avanti nella politica di valorizzazione del trasporto urbano, un tema che la giunta capitolina ha preso molto a cuore, nel tentativo di risolvere l'annoso problema del traffico.

Una volontà che tende a stimolare i potenziali clienti con iniziative interessanti come può essere un biglietto o un abbonamento a prezzi convenienti, ma soprattutto mettendo a disposizione dei cittadini una ramificazione di linee tra treni cittadini, bus e metro più appetibile. «Deve essere una volta per tutte messa da parte la logica che vuole il trasporto pubblico, il trasporto dei poveri» ha detto nella presentazione dell'iniziativa Enrico Sciarra, coordinatore del gruppo progetto e controllo del metrebus.

Il «metrebus», cioè il biglietto integrativo a tempo limitato (75 minuti) avrà praticamente un costo politico: 1500 lire. Ma al contrario di quello in corso, che permette sempre in 75 minuti e allo stesso prezzo di prendere una metro e due bus, quello che entrerà in vigore dal primo luglio non avrà limitazioni e comprenderà anche l'utilizzo del servizio ferroviario urbano, quello extra urbano su gomma del Cotral (già attuabile) appena entra nella fascia urbana. Prima, dalle corriere blu si poteva scendere appena in città. Da più di un mese si può anche salire, diventando di fatto nell'ultima fase del loro percorso un bus cittadino. Queste novità sono senz'altro dei fatti positivi, perché permetteranno agli utenti, soprattutto quelli periferici, di sfruttare l'intera rete urbana a disposizione con un costo minimo. Naturalmente il nuovo biglietto che entrerà in vigore dal primo luglio per ora avrà un utilizzo limitato, visto che l'allargamento del servizio

urbano per ora è soltanto un bel progetto su carta.

Ma intanto si parte, sperando in una risposta positiva dei cittadini. Serve nuova linea alle casse vuote delle aziende dei trasporti. Oltre al biglietto a tempo integrato, ci saranno altre novità per l'acquisto di biglietti e abbonamenti. Partendo da quest'ultimo, ora sarà possibile acquistarne uno annuale anche per l'intero Lazio e non soltanto per Roma. Per agevolare l'acquisizione, le aziende hanno raggiunto un accordo con 24 banche che metteranno a disposizione i loro sportelli regionali per la vendita degli abbonamenti. Altra novità, il biglietto regionale giornaliero, che è stato chiamato Big, il cui costo sarà di 17 mila lire e una carta settimanale regionale chiamata Cirs.

Un occhio di riguardo è stato rivolto agli studenti, che avranno la possibilità di acquistare un abbonamento personalizzato, che avrà una durata di nove mesi (ottobre a giugno).

Dunque, qualcosa si muove. Roma cerca di modernizzarsi, di recuperare per quanto è possibile il tempo perduto. Di strada da fare ce n'è ancora tanta, anzi tantissima, prima di poter camminare con il passo delle altre grandi metropoli. Le varie cure che sono state programmate, sia ben chiaro, non saranno risolutive, ma alleneranno la pressione del traffico divenuto soffocante. Ma occorrerà che si lavori con molta oculatezza e grande impegno. Le opere di facciata ormai non servono più. Se si vuole convincere i cittadini a spostare volontariamente il loro interesse al mezzo pubblico, bisogna che questo sia efficiente e di qualità. Alimenti i discorsi di «cura del ferro» o di metrebus o tanti altri fatti negli ultimi tempi si perderanno nel nulla.

In Svizzera Alle stazioni ferroviarie poliziotti

Walter Finkbotner, direttore divisione traffico e viaggiatori della SBB di Zurigo, è un tipo simpatico dalla battuta sempre a portata di mano. Quando parliamo delle iniziative italiane in merito al trasporto pubblico, in sua risposta è scherzosa ma nello stesso pungente.

«Ho sentito tante belle cose, tanti bei discorsi e livello pubblicitario, ma il Girsapoli o metrebus non hanno alcun senso se poi non funziona niente. Bisogna agire con il fatto».

Non le sembra di essere un po' troppo severo?

«Una società bonaria. Resta un dato: Roma su 5 milioni e passa di abitanti ha ventisei mila abbonati. In Svizzera con sette milioni di abitanti ci sono 150 mila abbonati. Un motivo ci deve essere. E vero che gli svizzeri sono un po' avari e quindi preferiscono tenere la macchina in garage. Hanno in tasca più abbonamenti che chiodi d'uovo. Però da noi tutto funziona a dovere: orari, qualità dei servizi, pulizia degli stessi e frequenza. Tutto questo senza fare giochi di prestigio. Noi non abbiamo come i francesi carte speciali, siamo rimasti con quelle abituali, ma di sicuro non siamo inferiori a loro. Qual'è il segreto di questo vostro successo?»

Il passante ferroviario. Da quando l'abbonamento integrato è in vigore, la stazione del traffico integrato regionale nel cantone di Zurigo nel lontano 1970 il traffico automobilistico non è più cresciuto e in contropiede è aumentato del trenta per cento la mobilità con i mezzi pubblici. Abbiamo indovinato la mossa giusta. Ci è andata bene. E poi abbiamo un'altra novità.

Quala?

«Abbiamo creato un gruppo di ferrovieri con il compito di fare i poliziotti alle stazioni. Sono stati addestrati con molta cura. Non portano pistola, ma soltanto telefono per le emergenze e manetta. Ebbene da quando sono entrati in azione, è notevolmente calata la delinquenza».

In Francia È già scattato il rinnovamento tecnologico

La Francia non si arrende. È sempre all'avanguardia. In tutti i sensi, sul piano dei trasporti. E monsieur Francois Adam, direttore del dipartimento «Bus Centre d'Ivey Rats» non ne fa a meno. Non racconta di come 135 anni fa quando l'urbanista Haussmann emanò il centro storico per dare il via all'opera di modernizzazione della città e del piano di sviluppo dei mezzi pubblici. Non parla della capillarità del trasporto su gomma o su ferro di una metropoli coperta in modo capillare dal trasporto urbano ed extra urbano. Ma va oltre. Spiega il grande sviluppo tecnologico in Francia, che continua su questo campo ad essere la prima della classe. «Il nostro sistema di biglietteria sta diventando sempre più sofisticato. La Rats sviluppa oggi un concetto di gamma di prodotti di «passaggio senza contatto» alle biglietterie che ha queste prerogative: lettura e scrittura con trasmissione per induzione con velocità e distanza di trasmissione che sono compatibili con il telepagamento; sicurezza basata su un meccanismo di autenticazione reciproca con certificazione di tutti i messaggi scambiati tra carta e terminale; facilità di utilizzazione attraverso, per esempio, un portafoglio, ma anche senza presentazione volontaria della scheda».

Ormai camminate su un altro pianeta, che per noi ha il sapore della fantascienza.

«Ci sforziamo di produrre nuove idee. Dobbiamo dire che quest'anno mancano. Gli strumenti per realizzarli sono disponibili, i consumatori, del resto, attendono che noi offriamo sempre nuove formule più attrattive per tornare di nuovo a servirvi di noi. Sta a noi dimostrare l'efficacia delle nostre iniziative, la razionalità e i vantaggi dei prodotti che mettiamo sul mercato».



IN GERMANIA. Lo sviluppo sociale cammina in metropolitana Trasporto, anima della città

Hans Joachim Frey-Graf, amministratore dell'unione trasporti e tariffe di Monaco di Baviera racconta ad una attenta platea la politica dei trasporti del suo Paese, la Germania e in particolare la sua città, Monaco. Una illustrazione particolareggiata di una realtà avanzata, che ha già venticinque anni di vita e che già guarda al futuro. Chiaramente è impossibile fare un confronto con Roma. E lui, con molta discrezione di fronte alle nostre stimolazioni si limita ad indicare la via per uscire fuori dal tunnel. Come dire sono un esperto, non un critico.

Signor Frey-Graf quanto incide il trasporto pubblico nello sviluppo sociale di una città delle dimensioni di Roma?

«Non posso giudicare la situazione italiana, perché non sono così addentro ai vostri problemi. Posso indicare qual'è la via per mettere in pratica un sistema integrato a livello primario: infrastrutture, tariffe, armonizzazione di tutti gli operatori. E quando si capta la necessità di armonizzare ci deve essere la disponibilità degli utenti. La popolazione non può più accettare, maggiori costi, biglietti diversi per ogni linea e mancanza di coincidenze tra i vari mezzi. Queste discrepanze vanno eliminate, altrimenti la pressione dell'auto privata finisce per avere il sopravvento».

Lei intende dire che prima di vietare l'uso dell'auto occorre creare le condizioni che ciò possa verificarsi? «Proprio così. Si vuole mettere in freno alle auto nel centro delle città? Si proceda pure, ma non prima di aver presentato delle contropartite. Si vuole vietare l'accesso al centro storico. D'accordo. Ma prima occorre che le autorità preposte creino le giuste condizioni, affinché ci sia la disponibilità ad accettare le cause di tali decisioni». Dal punto di vista economico quanto incide un'oculata politica dei trasporti? «In maniera rilevante. Una città

può migliorare le sue relazioni commerciali e il suo rapporto con l'esterno soltanto se ha definito con lungimiranza il piano dei trasporti, anche stabilendo la giusta relazione tempo-lavoro, senza dover essere troppo soggetta ad orari. Fondamentale è la puntualità. Con questo arriviamo ai costi, che sono una questione politica e di priorità. Non si può costruire una fabbrica se intorno ad essa non viene messo a punto un giusto piano di servizi che la renda vivibile».

Roma è un sottosuolo pieno di storia, che a volte crea più di un problema. Come risolverebbe lei il problema? «La storia e le sue testimonianze sono una cosa molto bella. Ma sono anche un grande peso. Roma, sotto questo aspetto, è penalizzata. Ma non può bloccarsi e poi basta scendere sotto di quindici metri... Anche noi a Monaco, nel nostro piccolo, abbiamo incontrato questi inconvenienti, ma siamo andati avanti».

Pa. Ca.

Abbonatevi a l'Unità. CONSIGLIO CITTADINO DELLE LAVORATRICI E DEI LAVORATORI. ATTIVIVO CITTADINO DEL PDS. Mercoledì 24 Maggio ore 18.00. Direzione P.D.S. - Via delle Botteghe Oscure, 4 - V Piano. L'Impegno del PDS per una giusta riforma delle pensioni. Introduce: Laura PENNACCHI della Direzione del Pds. Partecipa: Fulvio VENTO Segretario Generale CGIL Roma e Lazio. Conclude: Fabio MUSSI Vicecapogruppo Progressisti Camera dei Deputati. GRUPPO CICLISTICO "Claudio Villa". Patrocinio Ass. Cultura - Sport Provincia di Roma. Ass. Sport Cultura Comune di Roma. 8° TROFEO "Claudio Villa" per cicloturisti. DOMENICA 28 MAGGIO 1995. PROGRAMMA: Ore 8.00 - Raduno in Piazza Mastai. Ore 9.00 - Partenza. Percorso: Viale Trastevere - Via Arenula - Via Botteghe Oscure - Piazza Venezia - Via del For. Imperiali - Via Labicana - Via E. Filiberto - Piazza S. Giovanni - Via Appia - Via delle Cave - Via Tuscolana - Via C. Fiamma - Via T. Colletano - (Ristoro "Oasi Park", giochi per bambini) - Via G. Salvati - Via P. Togliatti - Piazza Cinecittà - Via Anagnina - Grottaferrata - Squarciarelli - Via delle Barozze - Via dei Laghi - Piazza Proca di Papa. Ore 11.30 - Manifestazione, spettacolo e premiazione. IL PRESIDENTE: CLAUDIO SIENA.

ASSOCIAZIONE ITALIANA CASA. Trentennale del Consorzio aic. Giovedì 18 maggio ore 18.00. Sala della Protomoteca Campidoglio. PRESENTAZIONE DEL LIBRO "1964-1994 aic trentanni". presiede: Franco Cervi presidente Lega Regionale Lazio. intervengono: Francesco Rutelli Sindaco di Roma, Goffredo Bettini Capogruppo Pds al Comune, Nicola Piepoli Direttore Cirm, Giancarlo Pasquini Pres. Lega Cooperative. La storia e le lotte del movimento cooperativo e democratico per la casa a Roma. Un movimento in campo per la riqualificazione della città. A.I.C. UN'ESPERIENZA ASSOCIATIVA AL SERVIZIO DEI CITTADINI. Via Meuccio Ruini, 3 - 00155 Roma - Tel. 4070321.

Ogni mese in edicola c'è RADIOMANIA. La radio da sfogliare. I segreti e i volti delle Radio. Le frequenze. I palinsesti. Le interviste. Le novità. Abbonamento Annuo Lit. 30.000. Copie in visione e arretrate Lit. 6.000. Versamento presso Ufficio Postale C/C N° 51217008 intestato a: SOPI s.r.l. - Via dei Serpenti 164 - 00184 - Roma. Per tutto questo e altro RADIOMANIA ti fa vivere la radio! Per informazioni Tel. 06/33625700.