

Le reazioni degli utenti del servizio pubblico alle polemiche suscitate dall'inchiesta del giornale inglese

«The Independent» spara sull'Atac? Il giornalista: «Articolo mal tradotto»

Polemiche a non finire. Quello di Andrew Gumbel, corrispondente romano del giornale inglese «The Independent on Sunday», sul servizio di trasporto pubblico della capitale, doveva essere un articolo di varia umanità, di lettura, forse un tassino colorato da qualche affermazione un po' gratuita, ma rivelatore anche di alcune realtà. Gumbel aveva scritto che prendere un mezzo a Roma era un'avventura. Sempre affollati fino al soffocamento, gli autobus sgarbati, gli orari e le mappe dei percorsi inesistenti e così lenti per colpa del traffico, tanta da spingere la gente ad andare a piedi invece che prendere l'autobus. Ebbene, l'articolo in questione, la cui eco è subito rimbombata in Italia, ha scatenato una valanga di polemiche. Ha reagito con toni decisi Cesare Vaciago, presidente dell'Atac e del Cotral, che si è sentito colto nel vivo dall'affermazione del cronista inglese. I problemi a Roma riguardo il trasporto urbano sono reali, ma Vaciago ha ritenuto che il signor Gumbel sia andato oltre le righe, scrivendo nell'articolo cose non rispondenti alla realtà. Alle naturali reazioni di Vaciago, Andrew Gumbel ha risposto con una lettera indirizzata al presidente della ditta di trasporto (e con un'intervista all'emittente Roma Città Futura) nella quale dice che leggendo i giornali di ieri mattina è rimasto stupefatto dal modo in cui i giornalisti (quelli dell'Ansa di Londra per primi) hanno male interpretato il suo articolo. «Non ho detto che l'Atac sia un disastro e che lei sia un incompetente, o altre cose del genere - si legge nella lettera - al contrario, ho voluto sottolineare quanto è grande il suo compito visto il caos del quale lei è erede, e far notare il modo sorprendentemente onesto in cui lei affronta i problemi e risponde alle critiche. Infatti l'ho trovato una persona molto simpatica e piena di idee, e mi rende quasi malato vedere sul Messaggero che un centinaio di Alleanza nazionale abbia approfittato del mio articolo per attaccare lei e la giunta di Roma».



Antonio Bozzardi/Nuova Cronaca

Quel bus chiamato Giubileo

«Speriamo che l'Anno Santo faccia il miracolo»

Da fermata a fermata, interociti o indulgenti, gli utenti dell'Atac chiedono tutti la stessa cosa: più corse, meno affollamento. Le lunghe attese alle pensiline sono il cruccio maggiore di chi usa il servizio pubblico «migliorato ma sempre scadente», mentre sul comportamento «scorbuto» degli autisti si fa attenzione a non generalizzare. C'è chi spera in un potenziamento in vista del Giubileo e chi protesta presso l'Ufficio utenti dell'azienda.

FELICIA MASCOCCO

Prima o poi passerà. È il pensiero-tipo, il desiderio-standard che occupa la mente di quanti aspettano alle fermate. E più aumenta l'attesa, più si fa ferrea la critica al servizio dei trasporti urbani. Il giorno dopo il titolo gridato dall'«Independent» sul «disastro Atac», i «pendolari» romani raggruppati sotto le palette segnalatiche si dicono sostanzialmente d'accordo con gli inglesi ma con alcuni distinguo neanche troppo sottili. Soprattutto sul comportamento degli autisti: «qualcuno è scorbuto ma tanti sono gentili e disponibili, come negli altri lavori» - dicono in maggioranza - e sull'utilizzo «portoghese» dei mezzi che il quotidiano anglosassone attribuisce un po' a tutti senza eccezioni: «non è vero, paghiamo sempre e paghiamo caro, anche per chi limba quattro volte lo stesso biglietto».

Rimane, ed è univoca, la lamentela sulla quantità: «I mezzi sono troppo pochi, quindi troppo affollati. Certo, meno di "prima" ma sempre troppo». Che il punto dolente del rapporto d'odio e dipendenza che lega i romani ai torpedoni arancioni sia quello delle lunghe attese in strada è del resto cosa nota, se non «storica». Eppure, a sentire l'Ufficio utenti dell'Atac, i reclami a riguardo sono una piccola minoranza. «Riceviamo ogni giorno trecento telefonate circa - spiega l'operatore - e il 90 per cento dei cittadini che chiama vuole informazioni sui percorsi, sulle linee da prendere per spostarsi da una parte all'altra della città. Solo il 10 per cento protesta per i bus che non passano, per fermate non rispettate dagli autisti o per il loro comportamento ritenuto scorretto». Va comunque detto che tra coloro che compongono il 46.95.44.44, solo chi è fortemente

motivato, anzi irritato, «insiste» fino ad ottenere una risposta. Per le dieci linee telefoniche attive, c'è infatti un solo uomo di servizio e non capita raramente che all'attesa dell'autobus si debba aggiungere quella alla cornetta per denunciare che l'autobus non è passato. «Prima eravamo tre di mattina e tre nel pomeriggio - si giustifica l'uomo-Atac - ora siamo uno per turno. Comunque in previsione c'è il potenziamento dell'ufficio e l'accorpamento con il servizio informazioni del Cotral».

Dal telefono alle fermate la musica cambia. «L'altro giorno, alle otto di mattina, aspettavo il 36 in via Voltumo, il tempo passava e non arrivava - testimonia una pensionata ferma alla pensilina di largo Argentina - Poi si è formata una coda di autobus e il 36 era in fondo, qualche decina di metri dalla fermata, ma non apriva le porte. Ho pensato che le avrebbe aperte vicino alla palette segnalatica e quindi non mi sono mossa. Poi l'autista deve averci ripensato: ha aperto, ha fatto scendere i passeggeri, io ho corso e quando sono arrivata è ripartito davanti al mio naso. Lo avrei strozzato. Se non stai alla fermata non ti aprono, se aspetti alla fermata il "fregano", hanno ragione gli inglesi, il personale è pessimo». «Sì, ma pure la gente non scherza - risponde un giovane facchino che dopo aver rischiato il torcicollo per scrutare se da corso Vittorio per caso non arrancasse l'agognato 56, si unisce ad altri in un capannello (un campione rappresentativo delle opinioni raccolte altrove) - Ci sono quelli che vogliono salire per forza dalle porte centrali, quelli che vanno dal conducente e gli vomitano addosso un sacco di bile come se lui fosse responsabile di tutto il dissesto e pretendono pure che gli risponda educatamente senza contare che anche lui è una vittima. Ma è inutile potenziare il servizio se poi le strade non sono libere. Bisogna togliere le macchine». «Eccome no? Prima viaggiai solo con i mezzi. Ora lascio la macchina a metà strada ma lo so che mi costringerò ad usare solo quella, prima o poi dice rassegnata una giovane infermiera - Di che cosa vogliamo parlare? dell'87 che non passa mai e che quando passa non c'è neanche lo spazio per mettere tutte e due i piedi e che quando si scende la borsa resta incastrata tra la folla e la giacca pure. O vogliamo dissquisire sui due portafogli che mi hanno rubato in due mesi». «Tra gli autisti c'è di tutto: qualcuno mi ha chiuso le porte in faccia, ma altri mi hanno aspettato mentre correvi. Non si può generalizzare - dice un impiegato - Trovo che il servizio sia migliorato da un po' di tempo ma è ancora scadente. Ci vogliono più corse preferenziali». «Sì, è un disastro che spero migliori - conclude una signora - Forse con il Giubileo...». E un coro: «Speriamo».

LE LINEE FUNZIONANO A LONDRA

I biglietti sono molto cari ma il trasporto pubblico ha il pregio della puntualità

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE ALFIO BERNABEI

LONDRA. Mezzi di trasporto, una spina nel fianco per ogni metropoli europea e non. Problemi a Roma, dove la situazione non è mai stata affrontata con impegno e volontà. Ma anche Londra ha le sue gatte da pelare. Certo la puntualità è una importante prerogativa, lo stesso dicasi per i nuovi treni, i nuovi metro e i nuovi bus, per le stazioni completamente rinnovate ed un sistema più efficiente di informazione verso gli utenti. Ma c'è anche l'altra faccia della medaglia. Andiamo per ordine e cominciamo dai prezzi dei biglietti londinesi che sono i più costosi d'Europa e che un drastico cambiamento evidenzia ultimamente nel comportamento del personale e degli utenti fanno sì che l'atmosfera urbana nei trasporti è più aggressiva e sgarbata rispetto al passato.

Una metro costosa
L'attuale gestione della metropolitana è impegnata principalmente a rinnovare un sistema che ha più di cento anni di storia e che nel dopoguerra è stato trascurato al punto che negli anni ottanta ci sono stati incidenti anche molto gravi. La morte di 31 passeggeri nell'incendio avvenuto nella stazione del metro di King's Cross nel 1987, preceduta pochi anni prima da un'altra catastrofe con perdita di vite umane a Moorgate, ha significato che il riassetto delle linee e dei mezzi è diventato un must senza possibilità di proroghe. Al confronto con delle sciagure così gravi, il caso del treno che un paio di mesi fa non si è fermato ad una stazione, perché probabilmente il conducente si era addormentato, ha causato allarme, ma nessun motivo di panico a lungo termine fra gli utenti. Attualmente, i trasporti londinesi urbani funzionano relativamente bene ed il maggior problema è costituito, ripetiamo, dal costo dei biglietti. Un giornaliero costa da un minimo di circa tre sterline, poco meno di ottomila lire, ed un massimo di quattro sterline, circa 11.000 lire. Un singolo biglietto costa in media dalle tre alle cinquemila lire. Nel metro il passeggero è tenuto a munirsi di biglietto prima di accedere ai treni e circa l'80% delle stazioni sono ora provviste di entrate con

obbliterazione elettronica. **Caccia ai portoghesi** È obbligatorio tenere i biglietti a disposizione durante il viaggio e Londra è sempre la città dove all'uscita è necessario mostrare il tagliando al personale o passarlo nuovamente alla convalida elettronica. Altrimenti non si può uscire. Chi ha perso il biglietto deve pagare di nuovo o rischiare la multa di 10 sterline, circa 27.000 lire. Le ispezioni ai passeggeri sono abbastanza frequenti. Capitano in media una volta al mese. Le attese dei treni sono ormai regolate ovunque da comunicatori elettronici che informano i passeggeri sui minuti che bisogna aspettare e questo sistema è ora in via di sperimentazione anche in alcune fermate d'autobus. Nel metro ci sono annunci verbali supplementari attraverso altopar-



lanti che informano i passeggeri sui motivi dei ritardi. Un esempio che si ripete frequentemente è questo: «Il vostro treno ha subito un ritardo alla stazione x per questo motivo sta ora per raggiungere la stazione y. Sarà qui fra poco. London Transport si scusa per l'inconveniente». L'inizio della tregua dell'ira alla fine d'agosto dello scorso anno ha completamente cambiato l'atmosfera nel metro dove gli annunci per «motivi di sicurezza» si sentono molto più raramente e non destano più grande preoccupazione. L'impressione attuale è che nel metro circa il 90% dei treni arrivano in orario e lo stesso vale per circa l'80% degli autobus.

Notturni a rilento
Solo quelli notturni, che dopo la mezzanotte hanno la frequenza di circa uno all'ora, subiscono ritardi e ci stiamo adeguando con il capitolato di appalto in scadenza a fine giugno». L'unica preoccupazione della Farinelli è la mancanza di un osservatorio prezzi a sostegno delle pubbliche amministrazioni: «Non vogliamo la definizione di un prezzo unico che condizionerebbe il mercato - ha spiegato l'assessor - ma strumenti in grado di monitorare nelle diverse realtà geografiche le offerte del libero mercato». Giudizio positivo anche dalla Cgil Lazio. Marco Di Luccio ha spiegato che la legge era iniqua e non garantiva l'efficacia e la qualità del servizio ai cittadini e, nel contempo, costringeva le amministrazioni a pagare tale servizio al di fuori delle normali regole di mercato. Quindi, a dei prezzi, in genere, superiori a quelli di mercato». L'abrogazione ha infine spiegato Di Luccio è un'occasione per ristrutturare il servizio, adeguandolo alle esigenze degli utenti e a costi giusti.

più rilevanti. La cortesia dei conducenti d'autobus che fino ad una decina d'anni fa, insieme ai ticket collectors o controllori, era proverbiale, ora lascia molto a desiderare. Nel 90% dei casi ormai a bordo rimane solo il conducente, anche se capita su certe linee di incontrare ancora il servizio di un tempo, col ticket collector che, nei bus ancora privi di porta e quindi con diretto accesso alla strada, tira la cordicella quando tutti i passeggeri sono seduti. È stato cioè adottato un sistema che meschia il vecchio al nuovo e che preserva, per esempio, circa quattromila dei tradizionali autobus rossi a due piani. Nei servizi a tarda ora e notturni rimane l'usanza di dare la bionnoccia al conducente al momento di scendere. A parte i momenti di punta che, nel metro costringono i passeggeri a viaggi in piedi, pressappoco contro gli altri come sardine, è raro rimanere in piedi per mancanza di posti. Negli autobus è impossibile vedere persone pigiate contro le porte perché c'è un numero limitato di passeggeri che per legge possono viaggiare in piedi. Non c'è bisogno che il conducente impedisca alla gente di salire in quanto sono gli stessi passeggeri che preferiscono aspettare se vedono che non c'è posto. Il cambiamento comportamentale degli inglesi, che ha raggiunto forme di aggressività che dieci o vent'anni fa non esistevano, significa che il vecchio ordine della coda viene rispettato di meno, ma in genere rimane vero che nessuno tocca o sfiora un altro passeggero. La pressione col gomito non esiste. Nella metropolitana l'unico segno di intollanza che trapela dai passeggeri è quando qualcuno blocca le scale mobili, ignorando il fatto che i londinesi le usano esattamente come una strada per camminarvi. Di solito sono i turisti che una volta messo piede sulla scala mobile si parcheggiano senza tenere la destra. Attualmente il problema nei trasporti urbani a Londra riguarda soprattutto il traffico automobilistico, per due motivi: uno è che le marce zone vetate al traffico, due è che la qualità dell'aria continua a peggiorare senza che, a differenza di altre città europee, vengano presi provvedimenti adeguati alla gravità della situazione.

aceia AZIENDA COMUNALE ENERGIA & AMBIENTE
Piazzale Ostiense, 2 - 00154 Roma

Il 24 maggio sospensione idrica nel centro storico

Per consentire urgenti lavori di manutenzione straordinaria sulle condotte idriche di via Ripetta e di via A. Brunetti si rende necessario mettere fuori servizio degli impianti.

In conseguenza dalle ore 8 alle ore 22 di mercoledì 24 maggio p.v. si verificherà notevole abbassamento di pressione con mancanza di acqua alle utenze ubicate nelle seguenti vie:

VIA DEL CORSO (tratto compreso tra piazza del Popolo e via Borgognona) - VIA RIPPETTA (tratto compreso tra piazza del Popolo e via Tomacelli) - VIA MARIA ADELAIDE - VIA DELLA PENNA - VIA A. BRUNETTI - VIA DEL VANTAGGIO - VIA TOMACELLI - VIA DEL GAMBERO - VIA BORGOGNONA - PIAZZA S. SILVESTRO.

Potranno essere interessate alla sospensione anche vie limitrofe a quelle sopra indicate.

L'Azienda, scusandosi per gli inevitabili disagi, invita gli utenti interessati a provvedere alle opportune scorte e raccomanda di mantenere chiusi i rubinetti anche durante il periodo della sospensione, onde evitare inconvenienti alla ripresa del flusso.

(Vedi Televideo pag. 626)

Bocciata la legge regionale del '91

Abolite le tariffe minime Scuolabus al prezzo giusto

L'autorità antitrust, presieduta da Giuliano Amato ha cancellato una legge regionale del Lazio risalente al 6 luglio del '91 che fissava le tariffe minime per il servizio di noleggio da rimessa di bus con conducente, usato prevalentemente dai Comuni per il trasporto scolastico. Una norma che pesava non poco sul bilancio degli stessi, a Roma più degli altri. La norma in questione, infatti, determinava effetti distortivi della concorrenza ed è in contrasto con le direttive comunitarie perché stabilendo tariffe minime inderogabili, impedisce la possibilità di una gara d'appalto che potrebbe permettere al Comune di spuntare un prezzo migliore dell'attuale imposto per legge e quindi un risparmio a vantaggio della comunità. La decisione dell'antitrust è stata accolta con grande soddisfazione da Fiorella Farinelli, assessora alle politiche educative del Comune capitolino. «Conoscevamo l'indirizzo delle auton-