

Master
 DELTA 1.6 I E Km 0 Prezzo Speciale
 MONDEO 1.8 GLX 95 A/C
 PUNTO 55 SX 3P 95
 Via Cassino 257 Tel. 2754810

Roma

L'Unità - Mercoledì 10 gennaio 1996
 Redazione
 via dei Due Macelli, 23/13 - 00187 Roma
 tel. 69.996.284/5/6/7/8 - fax 67.95.232
 I cronisti ricevono dalle ore 11 alle ore 13
 e dalle 15 alle ore 18

Master
 OPEL OMEGA SW 20 93 A/C
 BMW 320i 24V 91 A/C ABS
 PUNTO CABRIO 1.2 595
 Via Cassino 257 Tel. 2754810

Da un sondaggio di Legambiente i problemi del trasporto pubblico in città



Un autobus in una via del centro storico. A destra il presidente dell'Atac Luciano Niccolai

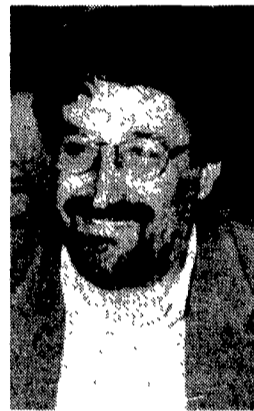
L'azienda si difende: «Troppe auto private Servono i parcheggi»

■ Via Voltorno, palazzo dell'Atac, attraverso un sondaggio di Legambiente arriva l'ennesima mazzata sul bistattato trasporto pubblico romano. È tra i più lenti d'Italia, dopo essere stato classificato tra i lentissimi d'Europa. Dati che non fanno sorridere, ma che nemmeno colgono di sorpresa i dirigenti della municipalizzata del trasporto pubblico. Loro sono coscienti delle deficienze dell'azienda, sia come rete, sia come qualità dei mezzi. Ora stanno provando a mutare il corso delle cose, aggrappandosi come autodifesa ad un fatto reale: «Roma sconta decenni di abbandono e di cattiva politica del traffico e dei trasporti».

Una considerazione innegabile, ma che comunque non può continuare a suonare come eterna giustificazione.

Nessuno cerca alibi di comodo, però è evidente che la situazione del traffico romano, caotico ed irrispettoso delle regole, intralcia il servizio.

Che è già di per se stesso deficiente.



Ivano Pais/Blow Up

Dal '94 è in atto una poderosa opera di ristrutturazione, con oltre tremila prepensionamenti. Ebbene, nonostante questo enorme calo di personale il servizio non ne ha risentito. Non è migliorato, per carità, ma non è neanche peggiorato. È rimasto come prima. Perché non considerarlo un primo segnale positivo?

Ma quali possono essere le cause di un servizio che spesso diventa disservizio?

La grande presenza di auto private. Nella classifica negativa fra le province d'Italia siamo novantatreesimi su novantacinque. Poi la particolare conformazione della città. Non va dimenticato che Roma è tutta un saliscendi, cosa che rallenta l'andatura dei mezzi, rispetto a città completamente pianeggianti come Milano e Torino. Ancora, la capillarità della nostra linea. A Roma ci sono novemila fermate con una distanza media di duecento metri. Anche questo particolare che agevola di molto l'utente, perché non deve compiere lunghi tragitti per raggiungere la fermata più vicina, alla fine si riflette negativamente sulla velocità del mezzo. E per finire le strade strette, dove il mezzo è costretto a muoversi a passo d'uomo e la mancanza di parcheggi. Trope auto parcheggiate, spesso in seconda fila.

A tutto questo c'è una soluzione?

Considerando che non si possono fare grossi investimenti perché deve continuare l'opera di risanamento dell'azienda, si possono trovare delle soluzioni, che poi sono soltanto dei palliativi. Per prima cosa un aumento delle corsie preferenziali. Tra le grandi città italiane siamo quelle che ne hanno di meno e soprattutto un maggior controllo affinché queste siano soltanto spazi nostri.

Quindi più vigili a salvaguardia del bus.

Non possiamo pretenderlo, però potrebbe già qualcosa. Noi ci siamo mossi in autonomia, sguinzagliando i nostri controllori che muniti di macchina fotografica scattano sulle 250 foto al giorno di mezzi privati colti in flagrante. Poi li trasmettiamo alla polizia urbana per le multe.

Pa. Ca.

Bus-lumaca, solo 13 km all'ora I mezzi dell'Atac sono fra i più lenti d'Italia

Roma è il mezzo pubblico, un matrimonio che continua ad andare a rotoli. Dopo essere stata relegata in fondo alla classifica in Europa per un servizio pubblico su gomma che va come una lumaca (13,4 km l'ora), anche in Italia le cose non vanno meglio. Non è l'ultima della classe, ma galleggia in mezzo alla classifica senza lode e con qualche infamia in più. Ma all'Atac non si scoraggiano. Non cercano alibi e promettono miglioramenti.

PAOLO CAPRIO

■ A passo di lumaca (13,4 km l'ora), con mezzi ormai d'annata, abitualmente pieni come un uovo, ma incredibile a dirsi, da un po' di tempo rispettosi delle frequenze segnalate alle fermate. Questo è il quadro del trasporto urbano su gomma della capitale, rilevati da un sondaggio di Legambiente, che ha interessato ventitré città italiane. Roma, in questo contesto, resta a galla nel centro classifica. Non è la peggiore, ma continua ad essere terribilmente carente su questo piano, considerando le esigenze di una grande metropoli qual'è la capitale d'Italia e l'importanza che può avere il trasporto pubblico a livello di fluidità del traffico e per combattere l'inquinamento. Si muove, ma non scorre con accet-

tabile velocità. E questa cronica lentezza finisce per riflettersi nell'economia generale del trasporto pubblico. I bus e le metro, infatti, sono le valvole di salvezza sotto l'aspetto della viabilità delle grandi città. Un funzionamento non adeguato alle necessità finisce per ripercuotersi negativamente, provocando grossi problemi di traffico.

Bus come lumache

Nelle grandi capitali europee questa politica è stata perseguita da tempo, non altrettanto è accaduto a Roma, dove come è risultato in uno studio di un'agenzia tedesca di un mese e mezzo fa, in rapporto con Parigi, Londra, Berlino ed altri capitali, è miseramente piazzata in coda alla classifica.

AUTOBUS	
Lunghezza rete	km 2.042 (diurna) km 248 (notturna)
Numero linee	235 (diurne) 27 (notturne)
Numero rimesse	14
Numero vetture	2.554
Vetture km/anno	120 milioni
Trasportati/anno	749 milioni

Nota: Autobus età media 11,1 anni

TRAM	
Lunghezza rete	km 60
Numero linee	7
Deposito	Porta Maggiore
Numero vetture	177
Vetture km/anno	5 milioni
Trasportati/anno	72 milioni

Nota: Dipendenti 12.000

Il bus a Roma cammina a tredici all'ora, un andamento troppo lento per soddisfare le necessità di un'utenza, che continua ad essere troppo bassa rispetto a quella che giornalmente viaggia sui mezzi pri-

vati. Il rapporto è di sessanta a quaranta a favore dell'auto privata, una situazione che i dirigenti dell'Atac stanno tentando di sovvertire. Ma le difficoltà sono tante e l'offerta ancora scadente non consen-

te di sperare in immediati effetti benefici. Il bus non invoglia e c'è, a ragione, ancora molto scetticismo. Tornando al sondaggio di Legambiente sulla velocità del trasporto pubblico nelle città italiane, presentato e spiegato nel corso della conferenza stampa sul «Treno verde», un'iniziativa di check up dell'ana e del rumore nelle città, fatta eccezione per Napoli e Torino, che hanno conquistato l'oscar della lentezza (otto e undici chilometri l'ora), la capitale paga pegno rispetto a Milano (14 km), Firenze (15,3), Bologna (15,3) e a tutti quei capoluoghi di provincia che hanno dimensioni ridotte e molti chilometri di trasporto in meno. Non fa testo Venezia, dove i mezzi pubblici, che coprono ventuno chilometri l'ora, scorrono nei canali che sono praticamente a loro disposizione, essendo ridottissimo il traffico di utenti privati.

Città a misura d'auto

«I mezzi pubblici - ha spiegato Legambiente - non soltanto sono pochi, ma sono anche lenti perché costretti a muoversi in città anguste, che sono state costruite in modo tale per cui la mobilità è stata studiata a suo tempo a misura d'auto. Il risultato a questo punto è che la velocità media del trasporto

pubblico urbano su gomma è quasi dappertutto inferiore a quello che si registra persino nell'ora di punta a Parigi, 17,5 chilometri all'ora». L'associazione ha preso in esame anche il rapporto tra bus e abitanti. In questa graduatoria, al primo posto per efficienza è Torino dove c'è un autobus ogni 590 abitanti. A Roma, la situazione è tutt'altro che allegra, visto che c'è un mezzo pubblico ogni 981 abitanti, a Milano ogni 786 e la linea protetta è praticamente inesistente rispetto alle altre città italiane importanti: novantasei chilometri di corsie preferenziali su una rete di 2100 chilometri, che corrisponde al 4,57% della rete. Milano, infatti, conta il 18% dell'intera rete di linea protetta, Bologna il 13,4%, Napoli il 6,6% e Torino l'11%.

Dunque, i bus di Roma continuano a marciare a rilento. All'Atac e all'assessorato alla mobilità assicurano che è già avviato il cambiamento di tendenza. Le offerte (metrebuses) e i progetti, che dovrebbero fluidificare la viabilità dei mezzi di trasporto pubblico di superficie, sono pronti. L'importante è che marcino più veloci dei bus. Attendere il Giubileo del 2000 per vedere qualche progresso sarebbe troppo per l'utente romano.

I commercianti di via Nazionale spiegano le ragioni della protesta. Oggi incontrano Tocci

«Sì alla fascia blu ma con i parcheggi»

«Non siamo contro la fascia blu ma sono necessari parcheggi e mezzi pubblici». Dopo la mini-serrata di venerdì scorso, i commercianti di via Nazionale precisano la loro posizione e annunciano nuove proteste se nell'incontro con Walter Tocci, previsto per oggi, non verranno accolte le loro proposte. Solidale con l'assessore è la Provincia: «La salute dei cittadini va tutelata, anche a costo di non soddisfare gli interessi di una categoria».

FELICIA MASOCCO

■ Oggi incontreranno Walter Tocci e l'assessore illustreranno proposte e correttivi da apportare ad un provvedimento demagogico e se non si appropria a niente passeranno a proteste più onerose. Sono decisi ad andare fino in fondo i commercianti di via Nazionale ma, tengono a precisare, la loro non sarà una battaglia «contro la fascia blu», ma «contro il modo illogico in cui è stata attuata». Tradotto: va bene la tutela della salute dei cittadini, ma anche gli introiti che mancano all'appello di decine

di operatori, artigiani e professionisti compresi, meriterebbero maggiore attenzione.

Premettono di essere d'accordo su misure che contrastino smog e traffico; dicono di essere a conoscenza del carattere strutturale della crisi che in questa stagione coinvolge il commercio nel suo insieme senza stare a distinguere tra centro e periferia e dunque tra circolazione più o meno limitata, riducono che «qualcosa» si deve pur fare per restituire vivibilità al cuore di Roma. Bel preannuncio,

ma...? «Ma non ci stiamo a rimanere imbottigliati». A parlare è Jonathan Ruben, titolare di un negozio di abbigliamento per donna, vice presidente dell'associazione di strada, sul piede di guerra dall'otto dicembre, data di avvio della nuova disciplina della fascia blu che di fatto protegge in modo severo via Nazionale e impedisce l'accesso ai veicoli privati non dotati di apposito permesso. «Non siamo contro il provvedimento ma che ci venga imposto all'improvviso senza supporti Atac e senza parcheggi mi sembra demagogico - dichiara -. Avevano detto che le nuove misure sarebbero state rimandate a gennaio e invece le hanno «rodete» sotto le feste di Natale sulla nostra pelle. Le mie vendite sono calate del 40 per cento e non so quanto questo dipenda dalla crisi generale che ha costretto tutti ad arrabattarsi. Eravamo già in bilico, in questo modo precipitiamo».

I tempi di avvio, la mancanza di supporti, mezzi pubblici e parcheggi, il non essere stati interpellati prima. Queste le accuse all'

amministrazione che nell'agire in nome del popolo inquinato - comunità che i sondaggi danno schierata a favore del traffico limitato - dimenticherebbe le esigenze di una categoria di cittadini. «Ci dicono che siamo corporativi e fascisti, non è assolutamente vero», precisa Roberto Sonnino di Kolby - anche noi vogliamo un centro più vivibile e respirabile, il problema è come ci si arriva. Crediamo sia indispensabile una corona di parcheggi per tutte quelle aree a ridosso della fascia blu, da utilizzare a ore ed eventualmente anche a pagamento». I parcheggi Acì di piazza della Repubblica, di largo San Bernardo, di largo Santa Susanna, di Santa Maria Maggiore: secondo l'associazione di commercianti potrebbero diventare parcheggi a ore; con il garage di via Napoli «300 posti praticamente vuoti» si potrebbe stipulare una convenzione, e in via Palermo gli esercenti hanno individuato nell'auditorium in disuso la possibilità di creare altri 300 posti auto. E, ancora, il potenziamento delle linee



Una veduta di via Nazionale. Francesca D'Alota/Nuova Cronaca

Atac: «Attualmente ce ne sono quattro» vanno raddoppiate - continua Ruben - Anche perché mi sono messo ad osservare e ho scoperto che non è vero che che con la fascia blu le corsie diventano più frequentate. Gli autobus restano bloccati negli ingorghi che si verificano fuori dalla fascia. Altre proposte le illustra Giorgio direttore delle vendite di un negozio di abbigliamento per donna. «Bus navetta, l'arresto su via Torino dello sbarramento di piazza della Repubblica

ca in modo che la via diventi collegata con i parcheggi di Santa Maria Maggiore e di largo San Bernardo, e l'ipotesi di una riduzione di orario del provvedimento. Siamo favorevoli a forme di tutela della salute pubblica - continua - e per questo credo che con gli ambientalisti ci sia stato un malinteso di fondo. Però il discorso non può limitarsi nel prendere il centro di Roma e ghetizzarlo come si sta facendo». Sostegno incondizionato all'iniziativa di Walter Tocci arriva invece dall'assessore all'Ambiente della Provincia, Corrado Carruba: «È curioso che nella polemica in corso pochi si curino di sottolineare che il principale presupposto dei provvedimenti di restrizione al traffico sia la tutela dei cittadini - dichiara -. Al Comune, anzi, chiediamo di fare di più, come è suo preciso obbligo di legge, anche a costo di non soddisfare gli interessi sia pure legittimi di una sola categoria».