

**OPEN G.R.A.**  
USATO DI  
TUTTE LE MARCHE  
Economico e Garantito  
G.R.A. km 68.600  
65771042  
uscita CASAL LUMBROSO  
tratto aurelia - pisana

# Roma

l'Unità - Giovedì 19 settembre 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

**OPEN G.R.A.**  
USATO DI  
TUTTE LE MARCHE  
Economico e Garantito  
Alfa GTV 95 BMW 318 93  
Alfa 164 TD94 Thema 16v 94  
Y10 junior 95 Dedra 1.8 LS 95

**CAOS TRAFFICO.** Il presidente: riorganizzazione e contratti per 500 autisti



Fila ad un capolinea. A destra, Luciano Niccolai



## Carta d'identità

Ha 46 anni - «quasi 47, sono nato in ottobre, nel '49» - e viene dalla Toscana, il nuovo presidente dell'azienda di trasporti romana, Carlo Niccolai. E precisamente è nato a Piombino dove è rimasto fino alla fine del liceo. Ma in seguito ha vissuto tra Pisa e Pontedera e a Pontedera soprattutto, borgo industriale dove risiede una delle più grandi aziende del Centro-nord: la Piaggio di Giovanni Agnelli, specializzata nella produzione di scooter e ape. Il presidente dell'Atac si è laureato in Ingegneria dei trasporti

all'università di Pisa; ha lavorato come direttore - «e quindi con un ruolo tecnico» - ci tiene a precisarlo - nelle principali aziende toscane. Ha iniziato a Piombino, nell'Atm, dove è stato assunto appena dopo essersi laureato e si è fatto strada, e da dove è poi passato a dirigere l'azienda di trasporti di Arezzo; in seguito è stato chiamato a risanare l'Ati di Livorno e infine è diventato direttore dell'azienda di Firenze. Quindi ha deciso di accettare la responsabilità più grande, quella di guidare il colosso Atac-Cotral, trasferendosi nella capitale e con un ruolo diverso: quello di presidente. È arrivato a Roma nel novembre dell'anno scorso per sostituire il suo predecessore Cesare Vaciago, che era entrato in rotta di collisione con la politica del Campidoglio. La sua «filosofia» di intervento? «Basta con i tagli, che creano solo nuovi disservizi. Per migliorare la situazione, bisogna avere coraggio e rilanciare».

## «I bus? Romani, scusatemi» Niccolai, Atac: non ne posso più neanche io

Autobus strapieni e malconci, corse che saltano, linee che mancano. L'Atac è sotto accusa, dopo le nuove limitazioni all'uso dell'auto non sembra credibile come alternativa. «Non è una bella situazione - risponde il presidente Niccolai - ma stiamo cercando di migliorarla». Le ricette: meno traffico privato, più autisti e più tram. «La linea di tagli del mio predecessore è stata un fallimento», dice l'anti-Vaciago. «Mancano 500 autisti e assumeremo», annuncia.

### RACHELE GONNELLI

■ «A me non mi piace fare gli annunci prima di fare i fatti. Ma ho visto che a Roma si usa così...se mi rifiuto sembra di essere scorsese... mi scrivono sui giornali "batti un colpo" come se fossi morto, per carità, battiamolo questo colpo!». Luciano Niccolai, il nuovo presidente dell'Atac, preferirebbe continuare a lavorare nell'ombra come sta facendo da poco meno di un anno, da quando cioè è arrivato a Roma dalla Toscana per sostituire il «tagliatore di teste» Cesare Vaciago. Ma in questi giorni una bufera di critiche e lamentele ha investito in pieno l'azienda di trasporto pubblico romana. Con l'introduzione dei parchimetri e la rivoluzione del traffico che il Comune sta applicando a tappe forzate, più passano i giorni e più i mugugni e le proteste si concentrano sull'Atac-Cotral come principale respon-

sabile dei disagi. «I problemi non sono tanto i parchimetri ma gli autobus che non passano, sono vecchi, strapieni, inaffidabili» è la contestazione più frequente dei cittadini-utenti; i quali di fronte ad un Comune che cerca di disincentivare l'uso della macchina e in attesa delle «magnifiche sorti e progressive» dell'annunciata «cura di ferro» alla rete di trasporti metropolitani, chiedono almeno di avere autobus un po' più efficienti.

**A Prati avete annunciato la nuova navetta con frequenza ogni 5 minuti. Ce ne mette 20. Si dice che l'Atac non è un'alternativa credibile. Come risponde?**

Non voglio negare che ci siano dei problemi, sarebbe stupido. Anzi, sbarcando a Roma da altri posti, la prima impressione è che i problemi siano tali e tanti da non sapere come fa questa città a tirare avanti. Però

qui è un po' come la storia: nasce prima l'ovo o la gallina? A Roma si vince, si sblocca la situazione, solo costruendo una valida rete di trasporti su ferro, con percorsi riservati, in grado di portare tanta gente, con un servizio rapido e cadenzato, in una parola: affidabile. È questo che stiamo cercando di fare. E ogni tramvia, ogni metro che riusciremo ad fare e a potenziare ci consentirà di togliere degli autobus dalla strada e dirottarli su altri percorsi, potenziando altre linee. Ora come ora gli autobus sono sottoposti a tutti i condizionamenti del traffico privato. È chiaro che se c'è un ingorgo restano fermi e accumulano ritardi. Non siamo ancora riusciti a farli volare. O si vola o si levano le auto.

**Si, ma nel frattempo?**  
Non ho mica detto che è tutto rosa e fiori. Però tutti i giorni portiamo circa due milioni di persone. E noto con piacere che quando i giornali fanno le inchieste sull'Atac mandando in giro utenti non consuetudinari il risultato che ne viene fuori è un'impressione dominante di sorpresa, perché, anche se con ritardi e corse saltate, il servizio c'è, anche in periferia. Ora, sarebbe colpevole rimanere in una situazione di stallo, tagliare quello che c'è e non svilupparlo. Ma i parchimetri sono l'inizio di un processo che ha per fine migliorare il ser-

vizio e renderlo affidabile. A Prati, paradossalmente, la zona dei parchimetri è troppo ristretta. Le corse perse dal 32 dipendono dal fatto che intorno all'area a tariffazione della sosta c'è tutta una corona di gente che cerca parcheggio. Mi dispiace ammetterlo ma non abbiamo tutto sotto controllo. Però dove ci sono percorsi protetti il servizio funziona.

**C'è chi dice quanto a corse saltate l'Atac tocca vette del 20%. E vero?**

Il massimo che abbiamo registrato è stato il 7% in agosto. Non è poco, anzi è enorme come valore medio. Ci sono linee dove soprattutto nei festivi la percentuale è più alta. Ma c'è la necessità di ridimensionare il servizio nei festivi. E il valore medio è di solito più basso, si aggira nei giorni normali senza pioggia, cortei o altro intorno al 4,5-5,5%. E alto, significa per esempio che l'11 settembre ci sono state 448 corse saltate su 41 mila giornaliere. È come dire una fabbrica che produce 40 mila piastrelle ne deve buttare il 5% ogni giorno.

**E da cosa dipende? Disorganizzazione?**

Ci sono vari fattori. I ritardi nell'uscita delle auto è frutto di distinzioni interne. Ma il problema vero è la mancanza di personale. L'esito della vicenda Vaciago è stato disastroso da questo punto di vista. In virtù dell'accordo e del decreto legge fatto all'epoca è andato in pensione con lo

scivolo un numero di autisti superiore a quello programmato. E il decreto pone un vincolo di 3 anni alle assunzioni. Ora, visto che il Comune ha contestato la linea dei tagli, stiamo cercando di rimuovere questo vincolo. Proprio in queste ore è in corso una quattro giorni sindacale per rendere operativo un buon accordo siglato a luglio che ci consentirà di ridurre i costi, aumentare la produttività e migliorare qualità e efficienza.

**E quanti autisti assumerete?**

Siamo in trattativa. Vogliamo usare contratti part time e formazione lavoro, flessibilità sul lavoro notturno. Al momento posso dire che c'è un fabbisogno di 500 unità tra autisti e controllori.

**Basterà per risolvere i mali?**

Stiamo aspettando a giorni la consegna del progetto di riorganizzazione dell'intera rete, che risale a dieci anni fa, da parte dei berlinesi che hanno vinto la gara: la ditta Iva. Poi ci sarà il dibattito e speriamo nel maggior numero di suggerimenti. Ci vorranno tre, quattro anni per vedere un'inversione di rotta. Intanto però dobbiamo sopravvivere e migliorare. Vaciago voleva risanare e poi sviluppare. Ma questa linea non ha dato risultati: abbiamo un deficit di quasi 800 miliardi tra Atac e Cotral anche perché le previsioni di disavanzo per il Cotral erano zero. Per me non c'è risanamento senza sviluppo.



Parchimetro

Alberto Pais

## Ottocento miliardi di debiti

Un vero mastodonte, anche e non soltanto di debiti. L'Atac-Cotral ne ha accumulati negli anni una cifra pari all'incirca a 800 miliardi, secondo il bilancio in conto consuntivo del '95. E se le previsioni sono più rosee - 200 miliardi in meno di bilancio in rosso per quest'anno - è solo perché i dati previsionali quest'anno non prevedono un azzeramento dei conti del vecchio consorzio che gestiva le metropolitane, il Cotral, ex Acotral. Quanto agli altri dati non sono meno grandi.

L'azienda di trasporto pubblico romana ha all'incirca 260 linee urbane di trasporto su gomma, il che si traduce poi in 41 mila corse giornaliere avanti e indietro su quelle linee.

Le vetture nelle 14 rimesse sparse per i vari capilinea della città sono complessivamente oltre 2 mila, tra nuove e confortevoli, dotate di apparato antinquinamento e vecchissime e sfasciate al limite del collasso, scomode e oltretutto rumorosissime.

Non si tratta quindi di un parco mezzi molto attrezzato. Anche perché le vetture hanno un indice d'anzianità in servizio tra i più alti in Italia.

## Proposte e polemiche

Auto elettriche nel Lazio con «benzinai» per l'energia  
E l'Ospol diffida Rutelli

■ Meno inquinamento nelle città del Lazio con una legge che favorisce l'acquisto di auto elettriche e la costruzione di parcheggi di scambio per la ricarica delle batterie. È la proposta di legge, illustrata dal vice presidente del consiglio regionale, Stefano Paladini, il quale ha sottolineato che il provvedimento è simile a quello che lo stesso aveva presentato circa un anno fa. Il punto di forza dovrebbe essere la costruzione di parcheggi di scambio per la ricarica delle batterie, essendo quella del rifornimento una delle maggiori difficoltà per chi vuole fare uso di veicoli elettrici. «Occorre perciò creare, almeno nei centri storici, una serie di distributori di energia. In questo senso possiamo far riferimento e a esperimenti pilota che si stanno facendo in varie parti d'Italia. A Torino il comune ha realizzato una convenzio-

ne con la Fiat per la costruzione di un parcheggio di interscambio per 200 auto elettriche».

È sul fronte-traffico si devono registrare anche altre iniziative. L'Ospol ha infatti presentato una diffida contro l'attuazione della delibera che prevede la trasformazione del corpo dei vigili urbani in una istituzione. La diffida è stata depositata alla Corte d'appello venerdì scorso. Il documento sostiene che la proposta di delibera approvata dalla giunta capitolina il 2 agosto «contiene paletti ed insanabili elementi di illegittimità sul piano amministrativo, e di antigiuridicità su quello penale». La diffida è stata inviata a Rutelli, al presidente del consiglio comunale, Gasbarra, al segretario e al ragioniere generale del Comune, Famiglietti e Galliani Caputo, e al responsabile del personale, Cetta.



Francesco Toiati/Master photo

Pagellina sulla rete e suggerimenti dall'associazione Utp

## Gli utenti: «Idee buone ma quante assurdità...»

■ «Sì, la cura su ferro va bene, è l'unica via, ma intanto c'è anche da migliorare l'organizzazione dell'Atac e noi qualche suggerimento ce l'abbiamo da dare», dice così Stefano Donzelli, avvocato che si divide tra Roma e Ostia, segretario regionale dell'Utp, l'associazione di utenti dei trasporti pubblici che fa capo all'Assoutenti. «Lo sbaglio storico - dice - è stato fatto con le Olimpiadi del '60, quando è stata smantellata una delle reti tranviarie più potenti d'Italia. Fortunatamente lo si è capito e ora si sta cercando di rimetterla in piedi». E il malcontento verso l'Atac? Per Utp i disagi maggiori dipendono dalle corse che saltano perché i mezzi, vecchi e superati, si sfasciano nel traffico lasciando a piedi i passeggeri oltre che per la carenza di personale e in particolare modo di autisti. Secondo i dati dell'Utp in alcuni giorni festivi le corse saltate si

aggirano sul 20 per cento del totale. E a ciò si aggiunge che nel traffico, con sedi promiscue cioè senza percorsi riservati, non è possibile fare un orario realmente cadenzato. Quindi il ritardo è la regola. Ottimo invece è il giudizio sui tram ristrutturati, come il 225 e il 13. Meno buono il giudizio sulle unilinee, in particolare sulla 705 da Spinaceto, un quartiere molto popoloso e dove la maggior parte dei residenti usa il mezzo pubblico: vetture sovraffollate e imbuto sulla Pontina dove si accumulano spaventosi ritardi. Per l'Utp comunque c'è di peggio. L'associazione sta facendo da anni una battaglia contro il dirottamento delle linee in base ai cambiamenti di senso unico e chiede che il mezzo pubblico sia esentato dalle rivoluzioni di traffico per non ingenerare confusioni e percorsi a gincana dei bus. «Per il 44 da Monteverde Vecchio per il centro ce l'ab-

biamo fatta», dice Donzelli. Anche a Prati gli amanti del mezzo pubblico associati hanno scoperto assurdità e l'hanno riferite all'azienda: «Quando hanno diffuso la mappa dei servizi pubblici del quartiere in occasione dell'entrata in funzione dei parchimetri si erano dimenticati di segnalare una linea, oltretutto essenziale: far arrivare la maggior parte dei tram non a Valle Giulia ma a piazza Risorgimento proteggendo la sede su viale delle Milizie. Quanto all'unilinea 105 che fece così discutere, con proteste vivaci, quando fu introdotta il giudizio dell'Utp è sostanzialmente negativo. «Un percorso del genere serve solo se si è su ferro e l'assurdità è che mancano solo 700 metri di binario, quelli tra la stazione delle Laziali e Termini, e ancora non si è aperto il cantiere mentre questa opera era stata annunciata per il '97».