



ASSOCIAZIONE
UTENTI DEL
TRASPORTO
PUBBLICO

SEZIONE DI ROMA

Aderente **ASSOUTENTI**

LA DERIVA DELLA POLITICA DEI TRASPORTI

L'Associazione Utenti del Trasporto Pubblico esprime valutazioni sulla politica dei trasporti perseguita negli ultimi anni dall'amministrazione comunale di Roma.

La verità è che a Roma dei trasporti pubblici non gliene frega niente a nessuno.

E quindi non solo non si esce dalla palude dell'immobilismo, ma si assecondano le tendenze più negative degli interessi economici, delle imprese costruttrici e della stessa opinione pubblica, che viene sistematicamente disinformata.

Prendiamo atto che, nelle 175 pagine del PGTU aggiornato al febbraio 2005, la parola TRAM è contenuta UNA SOLA VOLTA: per dirci che esiste un veicolo di trasporto collettivo di superficie su rotaia che si chiama TRAM.

La "cura del ferro" nel TPL (Trasporto Pubblico Locale) tanto enfatizzata anche nel 56° Congresso mondiale dell'UITP svoltosi a Roma nel giugno scorso ha valore per tutto il mondo, tranne per Roma. In quella Roma dove, secondo il Sindaco Veltroni, "La mobilità è il problema dei problemi". In quella Roma dove s'impiegano circa dieci anni per ri-progettare 3,8 km di metropolitana (B1), sempre sullo stesso tracciato, e oltre 5 anni per realizzarla (se verranno rispettati i tempi previsti: a Roma sarebbe la prima volta). In quella Roma dove si trovano i finanziamenti per costruire i tunnel per il traffico privato e non ci sono finanziamenti per ri-costruire la rete tranviaria.

TRAM

In una seria politica dei trasporti il tram dovrebbe essere al centro dell'attenzione, e la costruzione di nuove linee tramviarie costituire priorità assoluta da collocare al primo posto. Il tram infatti è l'unico mezzo che consente, con costi e tempi di costruzione assai contenuti, di dotare la città di un ampio sistema di trasporti efficiente ed ecologico, con effetto decongestionante generalizzato, con livelli di servizio raffrontabili a quelli delle metropolitane, che costano centinaia di miliardi/km e richiedono tempi di costruzione ultradecennali. Il tram inoltre trasporta il triplo dei passeggeri dell'autobus e dispone di sedi riservate e protette che, se opportunamente attrezzate, possono essere fisicamente a prova di invasione. Chi non fosse d'accordo è invitato a vedere le realizzazioni degli ultimissimi anni nelle grandi città europee (Atene per le olimpiadi 2004, poi Barcellona, Bilbao, Dublino e Lione, o magari anche più modestamente a Milano).

Così non è a Roma. Il tram è stato volutamente relegato in un ruolo del tutto marginale, ed i 15 progetti di nuove linee sono di fatto caduti nel dimenticatoio.

A Roma, sta diventando pericoloso pronunciare la stessa parola "TRAM".

Nei programmi per la mobilità quasi non si parla più di tram. Negozianti, automobilisti, "esperti del traffico", "esteti" sui generis (in altre città europee il tram convive benissimo anche con le strade medioevali!) si sono alleati con i potenti interessi economici connessi ad altre opere o ad altri sistemi di trasporto, e stanno bloccando tutto.

Ecco le più gravi questioni:

- materiale rotabile: anziché incrementare il parco rotabili, sono stati radiati 22 tram PCC e 3 Stanga perfettamente funzionanti, che avrebbero potuto fare servizio ancora per molti anni. I nuovi tram Roma 2 acquistati non sono mai entrati in funzione, anche perché non si sa dove metterli; molti altri delle serie più recenti sono fermi per guasti.

- depositi: la trasformazione in tramviario del deposito autobus di Trastevere è stata bloccata causa ritrovamenti archeologici; mentre invece per farci un parcheggio non c'erano di questi problemi, ma guarda un po'. Gli altri nuovi depositi previsti sono an-



cora “a carissimo amico”.

- rete: la rete è bucherellata come un colabrodo. La linea 3 è interrotta in più punti (Via Labicana, Via E. Filiberto, Ponte Sublicio) per lavori che vanno ad estremo rilento; ed è esercitata con autobus sull'intero percorso per mancanza di vetture. Ripetuti tentativi di tagli alla rete sono stati fortunatamente sventati (tra questi il taglio dell'8 per mettere “provvisoriamente” il mercato nella sede tramviaria).

- nuove linee: il prolungamento dell'8 è atteso ormai da altrettanti anni, continuamente ci sono scuse per non andare avanti, dai “sottoservizi segreti” alla mancanza di fondi (però per tutte le altre cose i fondi si trovano). E i finanziamenti che già c'erano dove sono andati? Il TVA (Termini-Giureconsulti) non si sa che fine abbia fatto; la linea lungo Viale Togliatti è stata cancellata dai programmi e sostituita con una corsia preferenziale per gli autobus; le altre linee sono state completamente dimenticate.

FILOBUS

Su questo mezzo di trasporto occorre una precisazione preliminare, onde spazzare via ogni equivoco. Il filobus non è né potrà mai essere un'alternativa al tram, come invece vorrebbero dare a intendere i soliti disinformatori. Tram e filobus non sono affatto equivalenti, ed hanno ciascuno il proprio ambito di applicazione, in una integrazione di rete.

Il filobus è silenzioso, pulito, durevole, economico e oggi, con le nuove tecnologie, anche parzialmente autonomo dalla rete elettrica; ma a parte la trazione elettrica è la stessa cosa dell'autobus: la sua capacità di trasporto è pari a quella dei corrispondenti autobus (da 12 o da 18 metri). Ragion per cui il filobus va messo solo al posto dell'autobus. E basta. Quando occorre un mezzo più capiente su linee di forza e con percorsi protetti a prova di invasione non resta che rivolgersi al tram, che del resto è altrettanto pulito e silenzioso.

Molti erano a Roma i progetti per il ritorno del filobus, ma poi sembra essersi fermato tutto.

- Linea 90: il 23 marzo 2005 viene inaugurato a Roma il filobus 90, di 11,5 km. da Fidenae a Termini transitando sulla via Nomentana. Un ritardo di ben 15 anni (la linea era prevista nel Piano del Trasporto Non-Inquinante del 1991). La filovia è stata attivata, ma con lavori ancora da finire, e che ancora non sono stati completati. I bifilari (e con essi le corsie preferenziali) si fermano a Via dei Villini, e non arrivano nemmeno a Piazzale di Porta Pia.

- Linea 60: è impensabile percorrere con le sole batterie tutto il tratto da Porta Pia a P.le dei Partigiani; ma l'instabilità e l'inadeguatezza del percorso, prima ancora delle solite “fissazioni” sedicenti-estetiche, non consentono la progettazione del bifilare; di modificare il percorso (ripristino per Via del Tritone, abbandono dei Fori Imperiali) non si parla. Conseguenza, il 60 è ancora autobus, ed i motori diesel restano sulla Nomentana.

- Linea 80: differita a tempo indeterminato per i lavori della metro B, proprio quando sarebbe urgentissima per la magagna di Via Nizza: le vibrazioni ed i rumori degli autobus (reali o inventati che siano) creano comunque problemi, occorre al più presto il passaggio alla trazione elettrica.

- Linea di Monte Mario: prevista dal Piano per il Trasporto Non-Inquinante del 1991, oggi non se ne parla più; intanto l'itinerario di Monte Mario è sempre più massacrato dai sensi unici.

METROPOLITANA

Eccessiva attenzione viene posta sulla metropolitana.

È un vecchio discorso già sentito in passato e ancora negli anni 70: “basta fare solo la metropolitana e si risolveranno tutti i problemi del traffico”; non è stato così e non può essere così (si invita nuovamente a vedere come funzionano le cose a Vienna, Monaco,



Amsterdam, ecc; perfino a Londra e Parigi oltre alla metropolitana si fanno anche i tram). Non è possibile puntare solo sulle metropolitane pesantissime, che divorano risorse, con tempi di costruzione lunghissimi, enormi impieghi di soldi e risultati molto parziali in quanto limitati ai soli itinerari serviti. Per i quartieri non raggiunti dalla metro (cioè la maggior parte della città) solo chiacchiere. E autobus affollati.

- Linea C: orgogliosi “de che”? C'è poco da essere orgogliosi, il progetto della metro C contiene errori di tracciato in almeno tre tratti. Una metropolitana con il percorso sbagliato porta ben poco beneficio.

Se non si rivede il percorso, la metro C sarà un enorme disastro per Roma.

1) Nel tratto Alessandrino-Pantano il tracciato della metro C è previsto lungo la Via Casilina al posto della ferrovia Roma-Pantano anziché aggiungersi ad essa con un tracciato distinto, invece che coincidente, facendo così mancare alla cittadinanza un decisivo beneficio da questi enormi lavori che dureranno circa un decennio, e che forniranno forse una nuova struttura di trasporto, ma demolendone, contemporaneamente, un'altra. Una nuova metropolitana deve aggiungersi alle linee su ferro esistenti, non eliminarle, altrimenti è inutile. È assurdo sfasciare una valida infrastruttura su ferro già esistente per rifarne un'altra nello stesso posto pochi metri più sotto. E lasciando invece non servita l'area di Tor Vergata.

Nel detto tratto Alessandrino-Pantano non c'è bisogno di nessuna metropolitana, perché, come si è detto, già esiste la ferrovia regionale Roma-Pantano, appena riaperta dopo anni di lavori, ammodernata e raddoppiata con ingente spesa di denaro pubblico (300 miliardi fondi F.I.O.), “protetta” per quasi tutto il suo percorso, quindi affidabile e relativamente “veloce”, e più che sufficiente per la domanda di trasporto presente e futura, anche in prospettiva della necessaria e auspicabile riapertura della tratta extraurbana.

2) Il progetto originario del tracciato centrale (per Piazza Colonna e Piazza Cavour) era scaturito da un ampio dibattito democratico, culminato con un convegno pubblico il 2 dicembre 1995. Invece alla chetichella e a colpi di pennarello (abbiamo testimoni) la linea è stata dirottata per Corso Vittorio, senza alcun dibattito o confronto democratico. Il nuovo percorso è illogico, poiché quello originario per Piazza Colonna consentiva l'eliminazione di gran parte degli autobus nel centro storico, mentre ciò non è più possibile passando per Corso Vittorio, che fa parte di un altro asse trasportistico, e non serve a niente.

3) Il capolinea, anziché a Piazzale Clodio come all'origine, è invece ora previsto a metà di Viale Mazzini intersecando il collettore fognario, in un buco dove non c'è spazio per un nodo di scambio con capolinea degli autobus e parcheggio; e ciò in funzione di un successivo prolungamento passando sotto i palazzi di Via Oslavia e con un duplice attraversamento del Tevere per fare una inutile fermata per l'Auditorium a Piazza Apollodoro, già ottimamente servita dal trasporto pubblico. Così dirottata, la linea non collegherebbe la Città Giudiziaria di P.le Clodio, né il Foro Italico, e non avrebbe alcuna utilità

- Linea D:

Il percorso individuato passa per cave, catacombe e fiumi sotterranei, nonché sotto l'ambasciata americana!...

Nella zona di Trastevere attraversa ben quattro volte il Tevere e segue senza alcuna necessità gli assi stradali (con inevitabili ripercussioni sul traffico in superficie), quando viceversa se seguisse i sedimi ferroviari dismessi si eviterebbe il duplice attraversamento del Tevere presso Ponte Marconi, senza interferenze col traffico e senza cantieri in Viale Trastevere e Viale Marconi, e si potrebbe fare un bel megaparcheggio utilizzando un'area (tra il vecchio e il nuovo tracciato ferroviario) attualmente adibita a campo di sterpaglie.



FERROVIE

La rete ferroviaria anziché accrescersi si accorcia: è stata soppressa la linea per Fiumicino Città; altro che “Cura del Ferro”.

L’Anello Ferroviario, dopo 16 anni dai Mondiali di Calcio, ancora è lontanissimo dall’essere completato.

Il quadruplicamento Roma-Ciampino è fermo ed abbandonato per problemi archeologici, peraltro superabili con una variante di tracciato già studiata.

Sulle ferrovie regionali Roma Nord e Roma-Pantano mancano i treni e il personale.

AUTOBUS

La rete degli autobus è sempre più confusa.

Il trasferimento dall’ATAC ai Municipii del potere decisionale sui percorsi ha determinato il proliferare di linee locali, spesso tortuose o senza capo né coda, con scarsa utenza e non facilmente identificabili.

La nuova rete festiva ha prodotto una enorme difficoltà per gli utenti per ricordarsi le differenze tra percorsi feriali e percorsi festivi, aggravata ancor più dal fatto che nei festivi circolano talune linee con lo stesso numero di quelle feriali, ma con percorsi completamente diversi che nulla hanno a che fare.

Per di più nei giorni festivi sono sopresse o pesantemente deviate non solo le linee locali, ma in alcuni casi anche linee principali, con indebolimento della rete di forza ed abbandono di fermate.

Il dispendio di risorse per le lineette locali e per le inutili Express festive ha comportato il taglio delle corse sul resto della rete e l’allungamento dei tempi di attesa.

Non esiste più un criterio di numerazione, ed i numeri delle linee di nuova istituzione sono assegnati a casaccio senza alcun significato.

Nuovi sensi unici spuntano di continuo come funghi velenosi, costringendo gli autobus al dirottamento dei percorsi, con abbandono di fermate e allungamento dei tempi di percorrenza, e rendendo sempre più difficile per gli utenti individuare l’itinerario. Sempre di più sono le linee massacrata dai sensi unici e da altre innovazioni viabilistiche, nonché dalla soppressioni di tratti di corsie preferenziali.

La maggior parte delle linee “storiche” ha perso l’identità e non è più distinguibile.

Non esiste più uno schema di rete che consenta agli utenti di orientarsi.

Le corsie preferenziali sono ora pomposamente chiamate “corridoi della mobilità”, con il solo risultato di renderne più difficoltosa la realizzazione.

GOMMOVIE

Vari progetti prevedevano la costruzione di gommovie (piste per una sorta di autobus con guida vincolata o automatica) per linee locali nella zona sud di Roma. Al momento, nulla è stato fatto *[nota 1].

Va precisato che non si tratta di tram, sarebbe come chiamare burro la margarina; l’uso improprio del termine è frode in commercio.

In realtà non c’è nessun bisogno di siffatti sistemi innovativi ibridi. Per la domanda di trasporto esistente e per la natura dei percorsi proposti sono più che sufficienti normali corsie preferenziali e normali autobus da 18 metri. Che costano molto meno.

Inoltre queste tecnologie “alternative”, oltre a lasciare una enorme quantità di dubbi e perplessità (in primo luogo, sul loro effettivo, sicuro e regolare funzionamento), risultano in controtendenza rispetto alla sempre invocata “liberalizzazione” dei servizi di trasporto, e non si vede perché quel che vale per le ferrovie non debba valere anche per le gommovie. Gli impianti fissi dovrebbero consentire l’utilizzo di veicoli acquistati da qualsiasi costruttore, nonché eventualmente il transito di veicoli di più imprese di tra-



sporto. Ciò non è però possibile con queste gommovie, in quanto i vari sistemi sono coperti da brevetto, e sono quindi in contrasto con le esigenze della “liberalizzazione”. Meglio dunque lasciar perdere ed impiegare più proficuamente i soldi.

*[nota 1]: per fortuna.

VIABILITÀ E PARCHEGGI

La “Cura del Ferro” è morta? Si direbbe di sì, visto che nei progetti del Comune di tutto si parla (strade, svincoli, sottopassi, tunnel, allargamenti, complanari, parcheggi, box), fuorché di opere per il trasporto pubblico (a parte le megametropolitane che non passano dove servono).

Sembra un ritorno agli anni 60, tutta l’attenzione è per il traffico privato e per l’asfalto.

Con tutti questi soldi spesi per le strade e per l’Automobile, non ci si venga poi a dire che non ci sono i fondi per nuove linee tramviarie.

Si dà eccessiva importanza ai PUP. Va bene fare i parcheggi, ma da soli, senza una vera alternativa all’automobile, non servono a niente. In particolare, i box sono solo speculazione immobiliare; legittima, ma si eviti di presentarla come la soluzione di qualcosa.

Inoltre è ormai evidente che le strisce blu hanno cessato di essere un regolatore della mobilità e rispondono esclusivamente ad esigenze di fare cassa. Per non parlar poi dei falsi commessi dagli ausiliari.

Il tale situazione, questa Associazione non può che esprimere grave censura per la vigente politica dei trasporti dell’Amministrazione comunale e chiede un ritorno al programma di cui all’ “Agenda dei Trasporti Pubblici” del Comune di Roma del 19/4/1995, rimasto inattuato e dolosamente accantonato.