

ROMA/TRASPORTI

L'operazione "bus corto" alla sua prima prova. Un coro di proteste

di Piero De Gennaro

ROMA. «Mi ricordo che non meno di 6 anni fa a Roma si viveva anche di notte; oggi grazie al comune e all'Atac siamo costretti a rimanere a casa o come me per strada». Chi parla è un giovane portantino del Policlinico Umberto I, che ha appena smontato dal suo turno di lavoro e, come lui stesso ci dice, tenta di tornare a casa. Dal 1 febbraio, a Roma è scattato il piano «bus corto», come viene chiamato dall'Atac (Azienda tranviaria romana). 34 linee urbane sono state disattivate appunto, dalle ore 21 e, sostituite con «servizi alternativi».

«Sono fermo da circa 1 ora, aspetto il 36 barrato, vado a Vigne Nuove, la chiamiamo "Stammeln" perché sembra un carcere, e qui non arriva niente — ci dice un barista non più giovane —. Avevo preso il 60 e improvvisamente si è fermato sulla Nomentana. Ha aperto le porte, ci hanno detto che la corsa era finita e, che, dovevamo attendere appunto un altro autobus».

L'operazione «corto» ha creato molti problemi e notevoli proteste: è stata già lanciata l'iniziativa della raccolta di firme di tutti i cittadini

che non vogliono il «coprifuoco» dopo le 21. Non si può dire che, prima dell'ora «X», le cose vadano meglio. Chi non si è accorto che, la sera, anche prima delle 21, tornare a casa è diventato una odissea? «E' triplicato il traffico urbano — ci dice un automobilista a un semaforo — perché la gente anche quella che deve arrivare in ufficio prende la macchina. Io vengo dall'Eur, sono 2 ore e mezzo che sto in macchina, per me lasciare l'auto a casa vuol dire perdere il lavoro da rappresentante».

Questo decreto dell'Atac nato tra molte polemiche tra l'azienda e il Comune, assopite dopo l'Ok dato dal sindaco Vetere. A nulla è servito lo slogan pubblicitario dell'Atac apparso sul retro delle tessere di abbonamento di gennaio: «C'è sempre un bus sulla tua strada... ti accompagna in ufficio, a casa, al cinema... dove vuoi tu».

Da sempre Roma ha sofferto, anche dopo la costruzione di un tratto della metropolitana, di pessimi servizi di trasporto, attese lunghissime alle fermate, mezzi affollati e poi i quartieri popolari della periferia malserviti.

Con molta difficoltà abbiamo

tentato di far parlare qualcuno della direzione dell'Atac. «Il provvedimento si è reso necessario per riuscire a realizzare il potenziamento delle linee nelle ore di punta e il collegamento nelle zone scoperte». Più cose siamo riusciti a farci dire da alcuni delegati sindacali di un deposito dell'Atac: «Quelli della direzione sanno benissimo che il "bus corto" non realizzerà nessun potenziamento. Da tempo a Roma 300 autobus in media al giorno vengono soppressi per mancanza di personale a causa del blocco di assunzioni. Gli addetti al trasporto pubblico in Italia sono scesi da 151 mila a 130 mila. E quindi la soppressione delle linee è a danno di chi lavora e studia la sera o di chi pretende di usare il tempo libero come vuole. Su questo il sindacato confederale tace e ancora una volta accetta la linea della riduzione della spesa pubblica, e si fa scavalcare ormai abitualmente dal sindacato autonomo che ha proclamato tra il 7 e il 9 febbraio 11 ore di sciopero contro questa manovra dell'Atac». Anche la sinistra tradizionale tace anche se i suoi militanti di base firmano per annullare il decreto.

In conclusione sembra che il comune e l'Atac vogliano dire alla gente di comperarsi una macchina per viaggiare nel traffico.

● ROMA. Un gruppo di volontari è al lavoro presso gli uffici del ministro dell'ecologia per stilare un elenco completo delle opere (strade, centrali elettriche, cementifici, cave) suscettibili di recare danno all'ambiente e per le quali dovrà essere fatta, sull'esempio nordamericano, una «valutazione di impatto ambientale».

3/2/84