

Pullman, milioni in parcheggi vuoti E l'Atac muore

Walter Tocci

«Fummo contestati, lasciarli fuori dal centro era un'operazione hard per l'andazzo romano»

Mentre gli scioperi gettano nel caos tutta la città

I parcheggi dei pullman costruiti per il Giubileo del Duemila sono vuoti e invasi da auto, mentre quelli che dovevano

diventare automatizzati con sbarre elettroniche per l'Anno Santo della Misericordia sono ancora con i lavori in corso. E se è caos nel settore dei pull-

man turistici, non è migliore la situazione del trasporto pubblico: ieri è stata un'altra giornata di passione per lo sciopero del settore. Atac in-

tanto corre verso il baratro fra debiti, crisi di liquidità e sprechi, mentre il servizio è ormai al limite del collasso.

alle pagine 2 e 3

Foschi, Garrone e Pelati

Parcheggi dei pullman, giubileo dello spreco

Cinque stazioni create nel 2000 per fermare i torpedoni fuori dal centro: un anno di vita, 40 milioni

Cinque torpedoni. Si contano esattamente sulle dita di una mano i pullman che ieri sostavano nel parcheggio di scambio della Stazione Aurelia. Cinque quanti furono all'epoca del Giubileo del Duemila i «check point» per i bus turistici voluti dall'amministrazione di Francesco Rutelli: unico anno in cui i bisonti furono tenuti fuori dalle Mura Aureliane. Un piano, allora, da 80 miliardi di lire, 40 milioni di euro, per attrezzare quattro aree per la sosta, poi diventate cinque, in concomitanza con i capolinea della metropolitana o con la ferrovia: Stazione Aurelia, Anagnina, Saxa Rubra e Ponte Mammolo più, in un secondo tempo, Laurentina. Una cifra che comprendeva opere extra oltre le stazioni di sosta vere e proprie, come svincoli e strade per arrivarvi. In ogni caso un investimento notevole per parcheggi di scambio dalla vita breve: il sistema di prenotazione con stop al di fuori del centro è durato un anno, un anno e mezzo. E oggi Saxa Rubra è quasi sempre chiuso, perché viene utilizzato solo per i Grandi Eventi (nel frattempo - nel 2006 - c'è stato un campo rom e poi l'allestimento del Gran

Teatro; si è utilizzato per la canonizzazione dei Papi e di Padre Pio); alla Stazione Aurelia parcheggiano quasi solo le macchine, all'Anagnina ci si fa un mercato estemporaneo.

Anche a Laurentina e Ponte Mammolo lo scambio è soprattutto per le macchine pur se restano - almeno sulla carta insieme alla Stazione Aurelia - come parcheggi per i bus turistici. Qui, infatti, i torpedoni possono acquistare i permessi Zt1 o Zt2 con il diritto alla sosta. Ma quanti oggi parcheggiano effettivamente in queste strutture non si può sapere perché la vendita è solo per l'accesso, anche attraverso biglietterie automatiche.

E delle tante attrezzature (bar eccetra...) di sedici anni fa sopravvivono solo i gab-

biotti. In sintesi: quasi nulla. Nel Duemila tenere i bus turistici fuori dal centro fu un'operazione «hard, rispetto l'andazzo romano», come la definisce lo stesso vicesindaco nonché assessore al traffico di allora Walter Tocci: «Fummo molto duramente contestati - ricorda - Da subito osteggiati. L'anno prima alla annuale Fiera di Colonia dei tour operator fecero perfino un appello eu-

ropeo contro questa piano. Sostenemmo un urto non da poco. Fu proprio dura». Era un sistema decisamente innovativo, perché con una delle prime

applicazioni internet il pullman doveva prenotare la sosta prima di mettersi in viaggio, con i relativi permessi: ma «ricordo ancora con emozione la mattina che parti al sistema e vidi arrivare il primo pullman alla Stazione Aurelia - racconta Tocci -. Veniva dall'Ungheria, entrò e andò a parcheggiare nella sosta assegnata». Un sistema «hard» anche perché i torpedoni rispettassero le regole: una squadra di oltre cento vigili dedicata, la multa portata a 400 mila lire - cifra assai notevole - e furono perfino introdotte le ganasce per gli autobus in divieto.

Ottanta miliardi di lire per un'operazione iniziata da zero: «Allora queste aree erano sterpaglie, campi incolti - aggiunge l'allora assessore ai Lavori Pubblici Esterino Montino -. Furono costruiti completamente perché erano quasi inaccessibili». Ma poi nel 2001 finì l'amministrazione Rutelli e i parcheggi di scambio dimenticati. Come i «ganascioni».