

COMUNICATO STAMPA 11.02.2011 **Piano industriale ATAC con l'obiettivo del pareggio di bilancio entro il 2013**

presentato dall'AD, M. Basile, al Consiglio di Amministrazione dell'ATAC

“

**L'ennesima occasione perduta”
sostiene l'Associazione Diritti dei
Pedoni**

I giornali hanno pubblicizzato il piano industriale Atac che l'Amministratore Delegato, Maurizio Basile, ieri pomeriggio, ha presentato al CdA dell'Atac. L'obiettivo Ã” quello del pareggio di bilancio entro il 2013.

“Sono 150 pagine che – ha dichiarato il Presidente dell'Associazione Diritti dei

Pedoni–ADP, Vito Nicola De Russis –
aggraveranno l'attuale caotico traffico romano
perch' render' sempre pi' "necessario" il
ricorso all'uso del mezzo proprio. La realt' del
TPL a Roma ' totalmente ignorata. Ignorando
gli indicatori di servizio automaticamente si
ignorano le azioni necessarie per modificarli in
meglio. La mobilit' cittadina, per il 18,2% viene
coperta da Atac+Cotral+Metro+Trenitalia+Taxi:
resta immutato tale bassissimo livello? (All.) La
frequenza massima di 60' stabilita per il 98%
delle linee ATAC: resta immutata? (All.) Cosa
avviene, a Roma, al TPL su "ferro" – immutato
dal 2000 – che doveva svilupparsi con 35 opere
(12 di Metro; 10 di Tram; 13 di Ferrovia) e solo
su 3 ci sono i "lavori in corso"? e queste 3
opere saranno completate visto che le risorse
disponibili assommano a 3.640,9 milioni di euro
a fronte di un costo che, attualmente, supera i
4.300 milioni di euro? (Fonte: Isfort).

Cosa si intende fare per "catturare" al TPL quel
25,8% della mobilit' a piedi?" (All.)

Lasciamo i paragoni con altre città e/o capitali europee e trans-europee, compresa la gemella Parigi, perché, alla fine, potrebbe risultare che i gestori romani del TPL devono pagare i viaggiatori.

Vediamo i problemi romani dell'ATAC.

Le “Fermate degli autobus” sono oltre 8.000: oltre l'80% di queste sono perennemente occupate “a rotazione” (in assenza di volontà istituzionale al rispetto della legalità); pochissime fermate hanno la striscia gialla a zig-zag che precede e segue l'area dello stallo; oltre il 90 % sono prive di pensiline; si “imposto” l'assenza dei cartellini degli orari dei passaggi. Le “corsie preferenziali”, una bazzecola di circa 110 km. (su 2.250 km. di rete), disattendono il principio della totale continuità da capolinea a capolinea delle linee

che le utilizzano; non solo, normalmente vengono utilizzate illegalmente da mezzi privati (in assenza di volontà istituzionale al rispetto della legalità). Sono alcuni degli indicatori di servizio strutturali.

“Nell’istante in cui si affronta il tema della tariffa e della lotta all’evasione – conclude Vito Nicola De Russis – non si può² perdere l’occasione (come avviene normalmente) di affrontare il tema dei “diritti e dei doveri dei viaggiatori” e, principalmente, il diritto dei viaggiatori al rispetto della dignità della persona associato ad un “servizio civile” nel quale si pongono gli indicatori della informazione, serietà e credibilità , tempi di frequenza civili e rispettati, pulizia e, sicuramente non ultimo, la convenienza dell’uso del TPL sul mezzo privato (che deve essere evidente e rilevante)”.

Uff. Stampa ADP

Cell. 3393484370
