

TRASPORTI necessaria una nuova politica per una rete efficiente di collegamenti NEL LAZIO: in tutta la regione, per restituire una dimensione umana alla capitale



Un'immagine consueta di Roma: la città è ormai soffocata ogni giorno da un mare di auto con code, ingorghi paurosi; sempre più necessarie appaiono quindi misure immediate, organiche e radicali

GLI INGLESI la chiamano « traffic jam », marmellata di traffico, espressione che sta ad indicare proprio gli ingorghi, quegli incredibili grovigli di latta che s'addensano ogni giorno nel centro della città o nei nodi periferici. Anche per Londra, dove pure il problema del traffico è meno drammatico, si propone l'estensione delle isole pedonali e la chiusura del centro storico alle auto private. La richiesta, presentata dai laburisti, ha suscitato scalpore e un po' di scandalo negli ambienti conservatori ed è al centro di un vasto dibattito.

In Italia il movimento operaio, e il partito comunista innanzitutto, da molti anni ormai ha posto al centro delle sue rivendicazioni proprio la chiusura dei centri storici come strumento per liberarli dalla motorizzazione delle auto, per dare alla città un volto più umano, per sventare l'attentato che in ogni momento della giornata, gas tossici delle auto, i rumori assordanti, la nevrosi delle file e degli ingorghi, portano alla salute di ogni cittadino. Il fatto che anche in altri paesi oltre il nostro si raccolga questa esperienza originale, e si ritenga valida questa linea d'azione non può che costituire per noi motivo di orgoglio e di verifica che siamo nel giusto.

La strenua politica della motorizzazione privata, in ossequio alle esigenze di profitto dei monopoli, si sta rivelando sempre più come un pericolo mortale per la collettività e si impone una seria inversione di rotta. A Roma, è questo il terzo anno consecutivo che si sta organizzando l'Autunno, i lavoratori autoferrotranvieri, i sindacati, il Pci, inagognano una dura battaglia contro l'amministrazione capitolina, contro chi gestisce le aziende pubbliche ed ora, contro la giunta regionale, per il blocco delle auto private, perché non avere il coraggio di giungere a precise scelte, trandone fino in fondo le conseguenze.

La drammatica e insie-

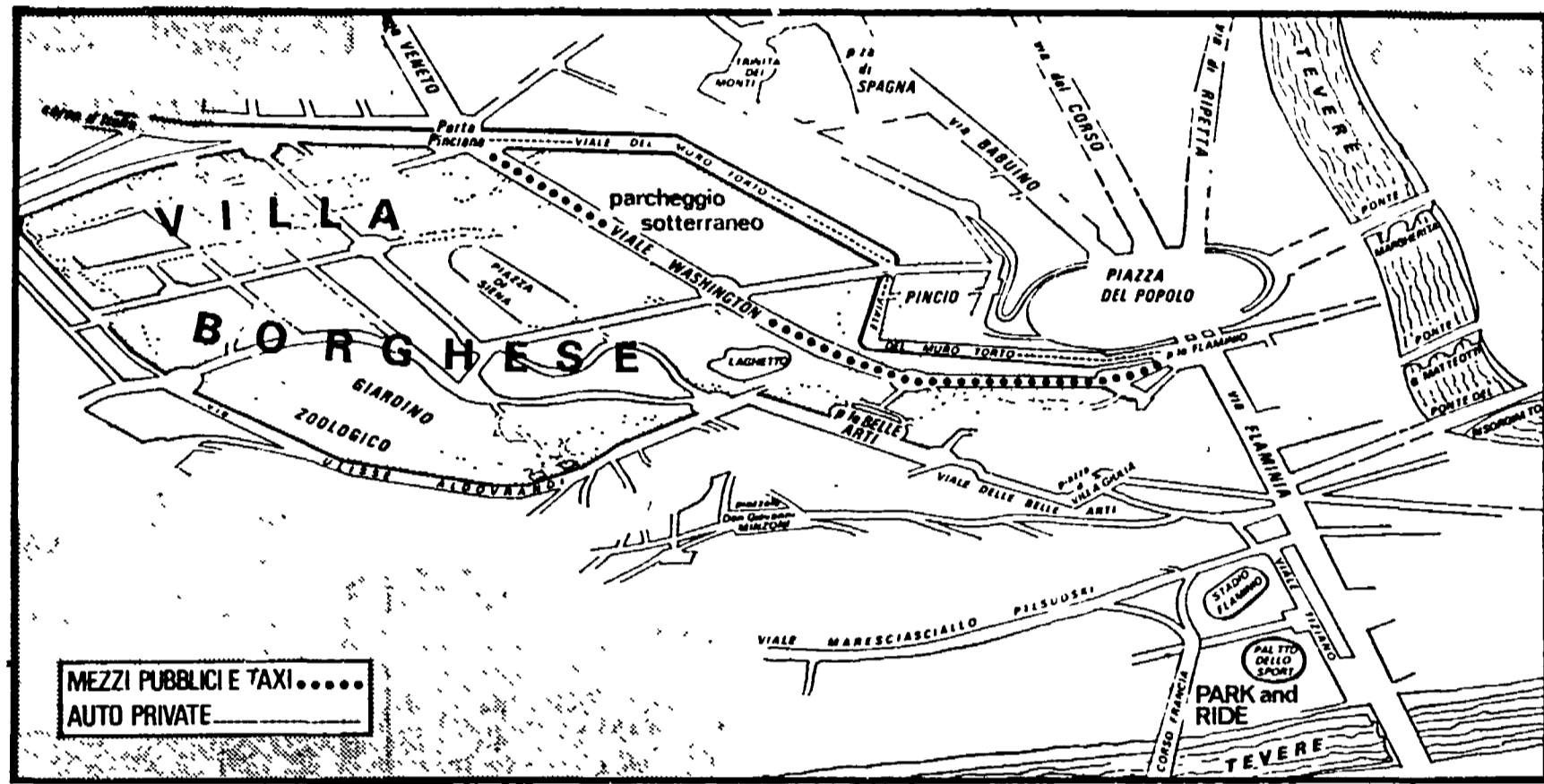
me grottesca vicenda dell'autolinee (e via precaria alla Stefer), i provvedimenti sempre parziali, limitati, quindi destinati al fallimento, che il comune ha preso fino ad ora per il traffico cittadino, la conduzione suicida delle aziende pubbliche, per troppo tempo abbandonate e che ora di conseguenza scontano le carenze, i ritardi, gli errori antichi e recenti: qui debbono ricercarsi le responsabilità per l'attuale situazione.

Lo sciopero è l'arma che i lavoratori hanno a disposizione per imporre nuove scelte ed è lo sciopero che essi hanno ancora una volta usato e continueranno ad usare se non si giungerà all'attuazione delle misure richieste.

E mentre ormai anche i sassi di Roma hanno capito dove è la radice del male, i giornali benpensanti continuano a parlare di « disagi creati dagli scioperi » (quando tra l'altro tramvieri hanno scelto per l'astensione dal lavoro un orario tale da non danneggiare gli altri lavoratori e i pendolari — dalle 9.30 alle 14.30, cioè). Ma la realtà è che le forze di destra e conservatrici, quelle che hanno sostenuto l'auto privata ad oltranza come « scelta di civiltà », non sanno più come uscire dal circolo vizioso, non avendo il coraggio di dire che gli autisti, i bigliettati, gli operai romani tutti sono portatori delle esigenze della collettività e non di quelle dei padroni.

I lavoratori non vogliono più perdere tempo, salute, denaro in mezzo agli ingorghi e questo interessa tutti: gli impiegati che hanno gli stessi problemi per andare e tornare dall'ufficio, ma anche i commercianti che vedono il loro negozio assediato da auto in sosta, le loro merci annoverate ed affumicate dai gas di scarico, i clienti assenti, i ritardi, perché se perdono le attuali condizioni, non è più difficile recarsi in centro. Altro che disagi per colpa degli scioperi!

s. ci.



Villa Borghese: così il traffico a novembre dopo le scelte della commissione comunale

Il grafico illustra il nuovo regolamento del traffico in seguito alla chiusura di Villa Borghese, decisa dalla commissione comunale traffico; il provvedimento dovrebbe entrare in vigore alla fine di novembre.

La tenuta dei Borghese verrà interdotta completamente al traffico, sia privato che pubblico. Soltanto lungo viale Washington sarà permesso il transito ai « bus » e ai taxi; il Muro Torto sarà invece riservato allo scorrimento delle auto private. Piazzale delle Canestre sarà praticamente irraggiungibile perché il passaggio sarà bloccato anche dal Pincio, dove però si potranno lasciare le

auto in sosta, per coloro che preferiscono raggiungere la villa con la propria macchina.

Al Pincio si potrà accedere soltanto da Piazza del Popolo, sia in entrata che in uscita perché anche piazza Trinità dei Monti sarà trasformata in isola pedonale. Da via Sistina, quindi, non si potrà più raggiungere il Pincio, ma si potrà tornare indietro per via Gregoriana. Poiché già al momento attuale da piazzale Flaminio non si può entrare a villa Borghese, resta un solo passaggio, lungo viale delle Belle Arti, ma anche quello lì sarà sbarrato dai passoni di ferro. E' stato deciso, infatti, di sbarrare con pali di fer-

ro gli accessi a villa Borghese, questo per evitare che qualche « smemorato » entri lo stesso nei viali del giardino.

Per coloro che non vogliono usufruire dei mezzi pubblici, ma preferiscono usare la propria auto ci sono tre parcheggi: piazzale Flaminio, il Pincio e il parcheggio sotterraneo del galoppatoio che ha una capacità di 2.000 posti-macchina, e che dovrebbe entrare in funzione proprio alla fine di novembre. Inoltre, quando finalmente sarà pronta la metropolitana, si potrà usufruire del tappeto semovente che collegherà la stazione del metrò con l'ingresso del parcheggio sotterraneo a villa Borghese.

TRE ANNI DI LOTTE DEGLI AUTOFERROTRANVIARI

Il rilancio della lotta per una nuova politica dei trasporti è iniziato con i rinnovi contrattuali del '69. Allora, gli scioperi degli autoferrotranvieri per migliori condizioni di lavoro assunsero immediatamente una portata più vasta. Non è possibile lavorare in modo diverso senza liberare la città dagli ingorghi del traffico; non è possibile fare meno « tramvieri », se non si aumentano gli organici e non si potenziano le aziende pubbliche; l'aggancio tra il contratto di lavoro e le questioni generali del traffico e dei trasporti è così immediato. I sindacati di categoria, unitariamente, dopo un vasto dibattito, elaborarono una piattaforma complessiva, fondata su alcune direttrici essenziali che rimangono tuttora valide e sono al centro degli scioperi effettuati nei giorni scorsi: la chiusura del centro storico alle auto private, corsie preferenziali che attraversino

plinarsi contro i lavoratori che scendono in sciopero per difendere i loro diritti. Intanto i pendolari, lavoratori o studenti, ormai stanchi del modo in cui i due padroni gestiscono i servizi di trasporto, intensificano le loro azioni di protesta bloccando i pullmann nei vari centri della provincia e della regione.

Di fronte a questa battaglia condotta su due fronti paralleli (dipendenti e utenti) le aziende rispondono accennando il loro atteggiamento di ottusa intransigenza. Per tutta la primavera, costì, è un'alternarsi di manovre repressive da parte di Zeppieri e di Albicini e di risposte di lotta da parte dei lavoratori. Finché, nel settembre, i lavoratori delle autolinee vengono colpiti da rappresaglie anticriopero, fino ad arrivare addirittura a scioperi di solidarietà salariale attraverso molti imposti dai padroni ai dipendenti che avevano parteci-

24 ottobre i servizi riprendono sotto la nuova « provvisoria » gestione. Il ministro Viglianesi poi, il 17 dicembre firma il decreto per la revoca delle concessioni anche alla Lupi e Galanti.

1972 — E' passato ormai un anno e la gestione STEFER è rimasta ancora provvisoria. La questione delle autolinee è rimasta in sospeso e mille lavoratori non hanno ancora una sistemazione definitiva; lavorano solo perché precettati dal prefetto, una misura assurda e anticostituzionale con la quale si vorrebbe rappresentare una situazione insostenibile e provvisoria. Il provvedimento di requisizione viene firmato ufficialmente il 10 febbraio. Nel marzo e nell'aprile i lavoratori delle autolinee, vedendo che viene portata eccessivamente per le lunghe la loro sistemazione, scendono in sciopero. Questo stato di precarietà provoca scontenti e proteste anche tra gli utenti, che an-



La manifestazione degli autoferrotranvieri in Campidoglio

da parte a parte la città in modo da collegare periferia a periferia attraverso il centro (le metropolitane di superficie come sono state chiamate) e il potenziamento delle aziende attraverso un aumento degli organici, del parco veicolare e una ristrutturazione delle linee.

La paralisi galoppante del traffico e il sempre più vasto e intenso impegno dei sindacati, sostenuti al Consiglio comunale in un'aspra e continua battaglia con la giunta, dal partito comunista, allargarono e precisarono la tematica, resero la questione dei trasporti veramente centrale non solo del dibattito politico nelle assemblee elettive o delle polemiche sui giornali, ma anche e soprattutto dell'interesse dei lavoratori e di tutta la cittadinanza.

Si è giunto in questo modo allo sciopero generale dei trasporti del 22 ottobre 1970 che rappresentò il punto culminante dell'intensa mobilitazione precedente e ha aperto una nuova fase di lotta. Esattamente due anni fa, quindi, ha preso l'avvio una battaglia pressoché continua, condotta a vari livelli (politici e sindacali) che ha finito per investire l'intero territorio regionale. Vediamo per sommi capi le tappe più importanti.

1971 — A partire dal mese di gennaio inizia la lotta che, protrattasi per molti mesi, porterà ad uno dei maggiori risultati strappati dalla lotta dei lavoratori: la requisizione delle autolinee private. La vertenza si apre con una serie di rappresaglie e provocazioni messe in atto da Zeppieri e da Albicini. I due boss dei trasporti laziali, legati al sottogoverno democristiano, cominciano a non rispettare gli accordi stipulati con i lavoratori, a prendere incredibili provvedimenti disci-

plare non possono usufruire di un servizio efficiente e strutturato in modo adeguato alle loro esigenze.

Il Consiglio regionale, sotto la pressione del partito comunista, approva a larghissima maggioranza una mozione con la quale si chiede l'istituzione del consorzio regionale dei trasporti, una misura che permetterebbe di risolvere la questione delle autolinee e di assicurare la gestione pubblica dei trasporti. La giunta regionale si impegna a far rispettare questa deliberazione, ma passano i mesi, trascorre un anno dalla requisizione e ancora la vertenza non è stata conclusa. Si tratta di un atteggiamento scandaloso da parte della DC e delle forze del centro-sinistra regionale che supinamente accettano le imposizioni democristiane.

Le autolinee e, contemporaneamente, il riaprirsi del problema delle carenze dei servizi urbani (STEFER e ATAC) fanno scattare nuovamente la protesta dei lavoratori. Il 31 maggio gli autoferrotranvieri scioperano in tutta la regione, il 12 luglio viene effettuato un nuovo sciopero e poi ancora il 10 settembre e il 12 ottobre, per quanto riguarda le autolinee e i servizi STEFER, fino allo sciopero regionale di venerdì scorso. Intanto, si è aggravata la situazione anche in altre aziende, come private, alla SARO sciolta da 40 giorni, alla SACS e all'ACAR, anche esse serrate. Tutto ciò rende drammaticamente urgente un intervento della Regione per un'effettiva pubblicizzazione dei trasporti regionali e del Comune per la soluzione dei problemi del traffico e della viabilità urbana. Non possono ormai più esserci rinvii e tentennamenti. Ogni posizione dilatoria è un aiuto oggettivamente offerto alle speculazioni dei privati contro gli interessi della collettività.

Se tutto va bene l'intera rete sarà pronta soltanto negli anni duemila

METRÒ: CINQUANT'ANNI DI RINVII

Le linee previste nel piano regolatore saranno attivate soltanto tra trent'anni - In mezzo secolo sono « saltati » tutti i progetti - La lunga storia dei lavori e dei preventivi per le attrezzature - Ancora da risolvere due problemi fondamentali: stazioni ed espropri

La città marcia a grandi passi verso la paralisi del traffico. Urbanisti, esperti della circolazione, sociologi fanno a gara nel formulare pro-nostici sull'anno fatidico del blocco totale, sul momento « critico » per i romani. Fra cinque anni, o dieci? Chissà. Forse anche prima, se gli amministratori capitolini e le autorità governative non si decidono a puntare tutto sul mezzo pubblico. Solo così, infatti, si può porre un freno alla politica suicida dell'incremento della motorizzazione individuale. Sono almeno dieci anni che i comunisti insistono su questo punto. Per il momento la giunta comunale ha adottato solo dei timorosi e deboli provvedimenti.

Accanto all'interrogativo sull'anno della « grande paralisi » se ne pone anche un altro, altrettanto valido, quanto più attuale: quando sarà pronto il servizio ancora? La domanda non è fuori luogo ed è diretta mente legata alla prima. Se infatti, i tanto sognati provvedimenti sul traffico non saranno presi in tempo, cioè nel giro di pochi anni, le correnti di traffico si sposteranno verso altri punti della città.

L'assetto urbanistico può mutare, spinto su altre strade da nuove scelte politiche. Così le linee del metrò (A e B), concepite per risolvere i problemi dell'attuale circolazione, troveranno in superficie una realtà diversa. I piani, i progetti, i calcoli sull'affluenza di pubblico salteranno completamente. L'ipotesi della piena validità del metrò, se perdono le attuali condizioni, non è quindi azzardata.

D'altra parte la linea A del metrò romano, quella che può servire realmente alla città nella situazione di oggi, sarà pronta, se tutto va bene, negli anni '80. Proprio l'altro giorno, in Campidoglio, durante la discussione sui progetti dell'« attrezzaggio », è stato detto che l'intero percorso Osteria del Curato Termini - Prati non può essere pronto prima della fine del 1978, cioè tra quattro anni.

Anche questo pronostico — come è stato sottolineato dai tecnici — è assai ottimistico tenuto conto dei gravi e complessi problemi che devono essere ancora risolti. Fra l'altro non si è nemmeno proceduto ad effettuare due espropri per la sistemazione degli

impianti elettrici nelle zone Arco di Travertino e Cinecittà. Se teniamo conto di come si procedono in Italia le pratiche burocratiche per gli espropri, non è fuori luogo esprimere seri dubbi sulla validità delle date indicate per la « messa in opera ».

Secondo i calcoli ottimisti, il primo tronco della linea « A » (Osteria del Curato Stazione Termini) potrebbe essere pronto nel febbraio del 1976, il secondo tratto (Termini Prati) alla fine di ottobre dello stesso anno. Due date, come abbiamo detto, destinate senz'altro a saltare, come sono « saltati », fino ad oggi, tutti i pronostici sul metrò romano. L'ultima data « ufficiale » per la messa in opera dell'intera linea « A » era la fine del 1974. In pochi mesi sono stati fatti « scivolare » altri due anni.

Basta citare alcune date della storia del « metrò » per capire che la sotterranea romana ha un solo punto fermo: il giorno di inizio dei lavori. Quando i lavori termineranno nessuno è in grado di dirlo. Il primo progetto sulla realizzazione della linea A risale al 1956. Passarono tre anni

prima che il progetto ricevesse l'imprimatur ufficiale. Ci vollero altri tre anni (dicembre 1962) prima che avesse inizio gli scavi per le gallerie. Da quel giorno ad oggi la storia è lunga e tortuosa. I ritardi non fanno ormai più notizia, provocati da intralci burocratici, da rilevamenti archeologici, da scelte sui sistemi dei lavori (foro « cielo » o « a cielo aperto »), da varianti ai progetti, altre varianti alle varianti, da finanziamenti insufficienti e così via. Sono trascorsi dieci anni e le gallerie non sono ancora pronte. I lavori di « attrezzaggio », che richiedono almeno 24 mesi, non possono prendere il via.

Sugli scavi ci sono poi altri problemi da superare, come quello della stazione di piazzale San Giovanni e dei piani « sfaizzati » fra la linea « A » e quella « B » a Termini Lincea. Basta citare alcune date della storia della sistemazione definitiva delle gallerie. Poi si dovrà passare alla sistemazione dei binari, impianti elettrici, biglietterie, scale mobili, ecc. Anche l'« attrezzaggio » si inceppa nel contesto della politica dei ritardi. Ci sono voluti

novi anni prima che l'amministrazione capitolina, alla quale spetta il compito della sistemazione definitiva del metrò, mettesse in cantiere i progetti delle attrezzature. La relativa delibera venne portata al voto del Consiglio comunale il 6 aprile dello scorso anno. L'incarico della progettazione è stato affidato all'Infermeto, una società privata costituita dalle ditte che producono materiale per le linee metropolitane.

La giunta capitolina ha preferito rivolgersi a una impresa privata anziché utilizzare i propri uffici tecnici e quelli della STEFER. Una scelta che ha portato all'aumento delle spese di qualche miliardo, contribuendo così a raggiungere quella cifra record del costo del metrò romano 15 miliardi al chilometro. Con questo avvio, nessuno sa quando si potranno realizzare i lavori di « attrezzaggio » avranno termine: non prima, comunque, di due anni dalla consegna delle gallerie al Comune.

La linea A della metropolitana romana, come abbiamo visto, è di là da venire. Non parliamo poi degli altri progetti, attualmente fermi negli

uffici del ministero dei Trasporti. Essi prevedono il prolungamento della linea « B » da Termini fino a Monte Sacro e permetteranno di collegare direttamente l'EUR con i quartieri a cavallo della via Nomentana. Si è, poi, deciso di prolungare la linea « A » da via Ottaviano a Prima Valle e al Foro Italico. Per questi ultimi lavori si parla del 1990 e anche dell'anno duemila. Mancano infatti, ancora i finanziamenti e i progetti definitivi. E, per esperienza, sappiamo che cosa vuol dire strimare le pratiche da un ufficio all'altro e far decidere il governo sullo stanziamento dei fondi. Infine, è utile ricordare che dei tronchi C e D della metropolitana, neppure si parla, mentre Roma cresce ininterrottamente in ogni direzione sotto la spinta degli speculatori delle aree.