

I nodi del traffico da sciogliere con urgenza

I due metri

Il problema dell'attrezzaggio della linea A (Osteria del Curato-Prati) e quello delle diramazioni per la Tiburtina e Monte Sacro della linea B (Termini-Piazza Bologna) - Strade interamente riservate ai mezzi pubblici: misura realizzabile subito - Congelato l'acquisto di 260 autobus

C'è anche la periferia

Un discorso sul traffico oggi deve tener conto di due elementi principali. Innanzi tutto l'Anno Santo. Non è possibile farsi illusione alcuna sulla esatta che tale avvenimento possa comportare stimoli alla fluidità della circolazione.

In secondo luogo la constatazione che la crisi capitolina - che dura ormai da mesi - ha mancato persino l'assessorato al traffico. Né per ora si notano segni inequivoci di chiarimento.

È vero che Darida, dopo un intervento nell'aula di Giulio Cesare del compagno Benigni ha chiarito che è il quarto settore del centro storico, ammesso che lui continui a fare il sindaco, sarà chiuso al traffico privato entro novembre. Ed è ancora vero che la giunta è la più delicata ed importante delle sette «felite» in cui è stato suddiviso il centro, comprendendo essendole le zone di nascita, lungevoleve, Muro, via del Corso, via del Plebisito e corso Vittorio con una estensione di circa cinquecento ettari e con la sede della Camera, del Senato e della Presidenza del consiglio.

Ed è pure vero che la giunta capitolina non resistendo all'incalzare dell'opposizione combattiva ma positiva dei comunisti e del movimento di massa, su alcuni punti ha dovuto accettare la linea della priorità del mezzo pubblico. La linea che il centro storico originario è quello tanto caro al PSDI e a certi settori della DC, che si è retto per anni sul «fascio» dell'opposizione, si avventura nei fatti con una energia almeno pari all'interessa con cui ha combattuto la speculazione edilizia.

Tutto questo non significa però che la giunta aperta nel settore traffico non sia ancora ampissima e che i mattoni accatastati per chiudere non siano finora stati molti. Il problema è quindi quello di allargare il settore oltre il centro per investire, con provvedimenti possibili a breve termine e senza impegni utopistici dal punto di vista finanziario, le zone periferiche.

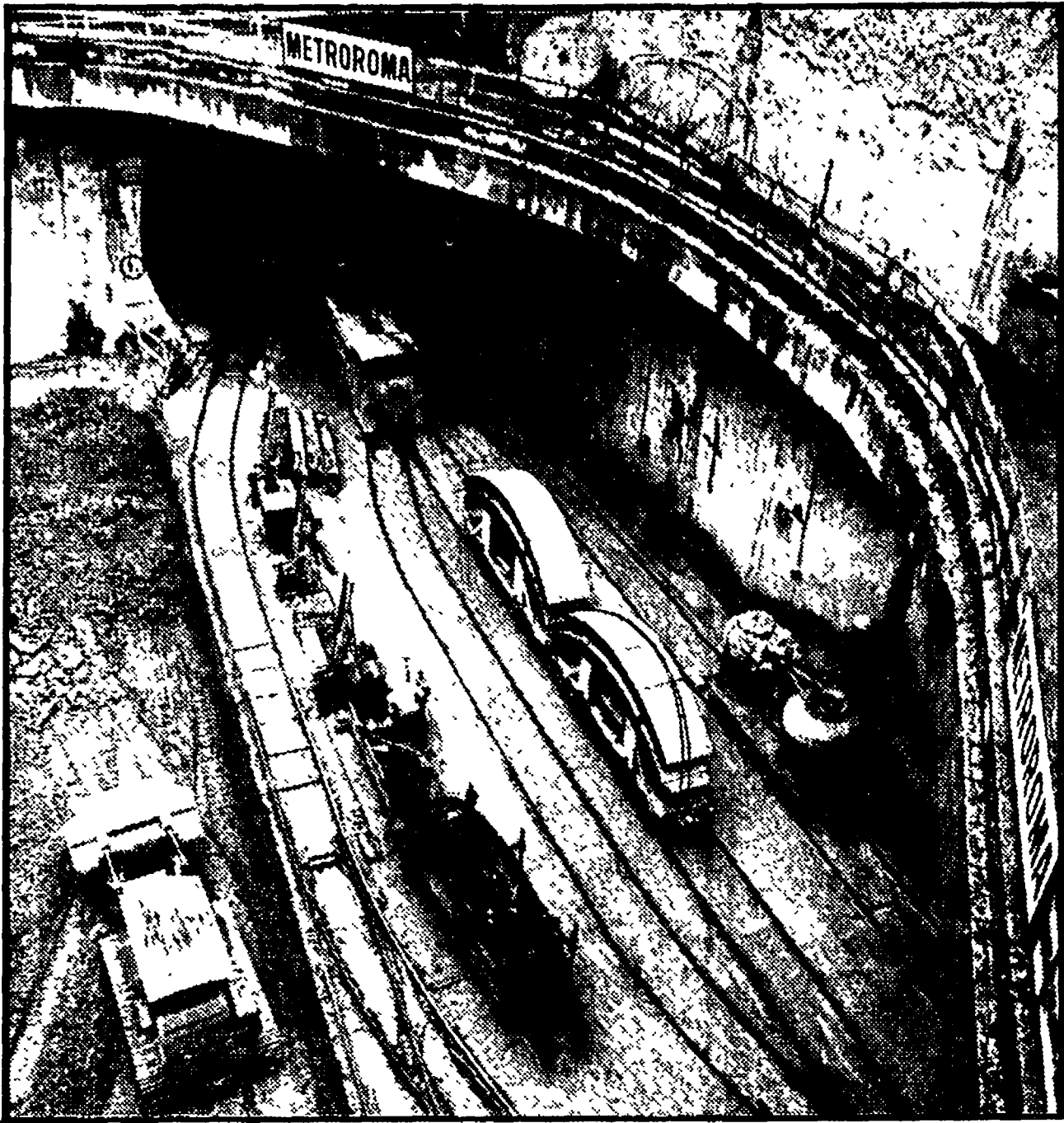
Anche su questo il PCI si è pronunciato, e non da ora, con proposte concrete. Va da una sola quota occorre insistere su traffico, ma con necessità ormai impropragabile di riservare ai mezzi pubblici «interi percorsi», realizzati con la «chiusura completa» al traffico privato di «calle» e di strade, in cui l'unità sia l'anello di congiungimento per l'altro.

La proposta non è solo di metodo. Può diventare, solo che in Comune lo si voglia, di merito. L'ATAC infatti, compiuto una serie di indagini, originarie, identificando con l'ausilio del calcolatore elettronico, le linee di «desidero» degli utenti. Sulla base di tale identificazione non dovrebbe essere impossibile realizzare almeno dieci di questi percorsi «interamente destinati al mezzo pubblico».

È un provvedimento che, tra l'altro, comporta solo la spesa per i cartelli dei divieti di transito, e quindi non dovrebbe suscitare nemmeno la protesta dei censori della commissione centrale della finanza locale, tanto ascoltati da certe orecchie capitoline. Soltanto si deve prevedere che, per il acquisto di nuovi autobus. Un certo gruppo ne è già in attesa. Molti non vengono utilizzati, specialmente per l'ampiamente della rete in periferia. Sembra addirittura che nelle linee, nuovi e vecchi, perché da essi sono stati prelevati pezzi per riparare altri «bus».

Intanto la commissione amministrativa ha giustamente deciso l'acquisto di altri 260 autobus. La delibera è stata approvata dall'ATAC ma, al solito, si è fermata nei casseti comunali. Qui c'è di mezzo il famoso piano poliennale di investimenti per il traffico. La crisi che ha investito il Campidoglio sembra aver congelato anche tale questione per cui tutto il piano già esposto in consiglio rischia di slittare alle scadenze greche, e non solo per il traffico.

Abbiamo accennato solo ad alcuni problemi del traffico nei termini brevi. Vi sarebbero quelli più di prospettive, su quali avremo occasione di tornare. Certo è che occorre una nuova politica nella costruzione delle strade di ingresso nella città in funzione sia del trasporto pubblico, sia dei bisogni delle osterie. È opportuno che il rapporto tra le prospettive che sopra abbiamo avanzato, area di media periferia in cui attestare zone di parcheggio. Qui il punto è delicato, perché per convincere l'ufficio del piano regolatore ed altri settori dell'amministrazione capitolina che il territorio cittadino non deve essere monopolizzato dal cemento della rendita fondiaria, ma invece destinato ad uso pubblico, (servizi, scuole, verde e anche parcheggi) è una fatica da «improprietà» e a favore dell'edilizia scolastica.



I lavori di costruzione di un tratto del metrò

Arriverà il metrò, toccasana (si spera, e forse si esagera) del traffico romano? Nel '77 forse sì. L'ultima notizia sull'argomento riguarda la imminente firma di una convenzione con la società Intermetrò che sarà incaricata di attrezzare la linea Osteria del Curato-Termini-Prati (linea A) per quanto riguarda le strutture di segnalazione e quelle di servizio (cioè i treni). Questi lavori dovrebbero concludersi appunto fra tre anni con un costo di 90 miliardi per i quasi 11 chilometri di percorso. La spesa è a carico del Comune le cui casse, come si sa, sono completamente vuote. Di qui la necessità di contrarre un mutuo trentennale che, una volta pagato, avrà gravato sulle casse comunali con interessi, ammortamenti e spese varie, per 180 miliardi.

A conti fatti, quindi, tenendo conto di quanto è già stato speso e di quanto lo Stato per il «foro», la linea A verrà a costare, una volta finita, e se tutto andrà bene, 30 miliardi a chilometro. Se tutto andrà bene, abbiamo detto. E la ragione è semplice. Secondo la delibera già adottata dal Comune, i lavori di attrezzaggio dovrebbero essere controllati per conto dell'amministrazione da un gruppo tecnico che ancora non è stato nominato. È inoltre previsto che per ogni singola parte dei lavori che si devono eseguire l'Intermetrò dovrà presentare un progetto che diventerà esecutivo se il Comune entro trenta giorni non avrà fatto sapere la sua opinione e poiché tale opinione non sarà in grado di esprimere se il contratto non sarà nominato, rischiamo di assistere nella fase di attrezzaggio alle stesse «scene turche» che ci hanno deliziato - si fa per dire - durante la prima fase degli scavi.

Ora intanto l'ufficio Piano Regolatore aveva cominciato la progettazione per Monte Sacro. La solita tela di Penelope capitolina: da un lato c'è chi tesse, dall'altro chi difende. Si è comunque in una situazione di stallo. Essa è tuttavia facilmente superabile, se si crederà negli sforzi sul tronco Termini-Piazza Bologna, che in ogni caso deve essere fatto. E si deve fare alla svelta. Anche perché i 57 miliardi che lo Stato ha messo a disposizione, visti i costi registrati per il tronco ed il processo inflazionistico in atto, rischiano di diventare una goccia in un mare di mutui da contrarre. E questo, quando si è in presenza di una richiesta sempre più pressante di una forza ed una capacità nuova del mezzo pubblico, una tendenza ad abbandonare l'uso indiscriminato dell'auto (anche per il costante aumento del prezzo della benzina e del costo della vita).

Una scelta di Pian di Rascino e della provincia di Rieti, una zona montana vicina e ben collegata tanto alla capitale quanto alla costa adriatica, equidistante tra il nord e il sud, e con un tessuto sociale privo di classe operaia e composto prevalentemente da contadini e pastori, probabilmente fu fatta parecchi anni fa da chi ad Esposti e «cannari» offrì poi la propria protezione e complicità. Il Terminillo (che Mussolini nominò «montagna di Roma») è sempre stato un luogo preferito dagli esponenti della destra (parlamentare e non) per radunare militanti e picchiatori a cui rivolgere aperte istigazioni alla distruzione delle istituzioni democratiche dello Stato. Della provincia di Rieti da anni si tenta di fare un ricettacolo di squadristi e mazzieri di professione, che ogni volta lasciano le palestre e i campeggi paramilitari per presentarsi davanti alle scuole o alle facoltà romane armati di manganello.

In una piazza del Comune, all'ultimo piano di un edificio, hanno sede negli stessi locali la federazione reatina del MSI-DN e l'organizzazione squadristica fascista «avanguardia nazionale». Segretario della federazione missina è Guglielmo Rosatini, originario di Reggio Calabria, insegnante all'istituto tecnico per ragioniere, dove è noto per i suoi metodi «didattici» antisoperario. Responsabile di «avanguardia nazionale» è invece Alberto Marian-toni, che ha abbandonato la carriera militare da due anni ed è stato a Reggio Calabria all'epoca dei moti eversivi. Fino a qualche tempo fa facevano parte dell'organizzazione una ventina di giovani e per contenuto la più sfregiata apologia del regime fascista, e l'istigazione alla delinquenza squadrista. Collaborano al folgorio - sulla cui copertina figurano un'aquila imperiale e frasi di Mussolini - anche Marian-toni, responsabile di «avanguardia nazionale». Il direttore Montini, che insieme a Tiburzi subì una condanna per «diffamazione a mezzo stampa», è noto per i suoi viaggi in Germania, dove ha intervistato Kern, e in Spagna, dove ha raggiunto Skorzeny, sul quale ha pubblicato un servizio.

Prima dei tragici fatti di Rascino nella storia delle trame nere nel Lazio c'è il tentativo di colpo di Stato del dicembre del '70 guidato dal defunto principe nero Junio Valerio Borghese. Gli uomini della guardia forestale di Cittaducale comandati dal colonnello Berti - la cui moglie si presentò capofila del MSI nelle ultime elezioni amministrative - non furono i soli a partire dalla provincia di Rieti in quella occasione. Basta chiedere agli abitanti di Corvaro, di Borgosole, di Fiamignano, per sentirsi dire: «Quella notte partirono in molti, e si rividero soltanto il mattino del giorno dopo. Tanti sono tornati con una pistola in tasca...». Il principe nero, quando fu interrogato sui fatti, si girò in questi paraggi, per recitare qualche decina di uomini esposti a tutto. Uno di questi, garantito dall'anonimato, qualche mese fa rilasciò un'intervista al settimanale «l'Espresso» rivelando, ma senza rivelare tutto. Tutto ciò - conclude il comunicato - ripropone il problema del rapporto tra Regione e sindacati.

dal tronco A» passiamo al «tronco B», cioè alla linea che congiungerà Roma Termini con piazza Bologna da dove dovranno partire due diramazioni: una verso Montesacro e una verso la Tiburtina. Per coprire le spese di questo tronco lo Stato contribuisce con 57 miliardi. Il resto sarà a carico del Comune.

Il nodo, prima ancora che siano cominciati, è già intricato. Si è discusso in Comune sulla priorità. Il dilemma è questo: deve essere per prima costruita la diramazione verso la Tiburtina o quella verso Montesacro. Si è deciso con buon senso, per la Tiburtina dove la pendolarità, in connessione con Guidonia e Tivoli, è doppia. La giunta ha quindi deliberato che il progetto fosse unitario con priorità per la diramazione Tiburtina.

Ora intanto l'ufficio Piano Regolatore aveva cominciato la progettazione per Monte Sacro. La solita tela di Penelope capitolina: da un lato c'è chi tesse, dall'altro chi difende. Si è comunque in una situazione di stallo. Essa è tuttavia facilmente superabile, se si crederà negli sforzi sul tronco Termini-Piazza Bologna, che in ogni caso deve essere fatto. E si deve fare alla svelta. Anche perché i 57 miliardi che lo Stato ha messo a disposizione, visti i costi registrati per il tronco ed il processo inflazionistico in atto, rischiano di diventare una goccia in un mare di mutui da contrarre. E questo, quando si è in presenza di una richiesta sempre più pressante di una forza ed una capacità nuova del mezzo pubblico, una tendenza ad abbandonare l'uso indiscriminato dell'auto (anche per il costante aumento del prezzo della benzina e del costo della vita).

La lotta dei braccianti contro i piani speculativi dell'IRI

MACCARESE: UN FUTURO PRODUTTIVO

Tra i banchi di alcuni mercati romani farà la comparsa la prossima settimana una nuova specie di ortofrutti: a basso prezzo. Saranno i braccianti di Maccarese a dare il via a questa iniziativa che non vuole affatto essere concorrenziale nei confronti dei dettaglianti, ma soltanto una forma di lotta per aprire una discussione sul problema Maccarese. Uno strumento, per far capire l'azienda agricola, che possono funzionare da centro motore per lo sviluppo dell'intero zona, proprio perché gestito da un istituto pubblico e quindi, teoricamente, stimolato da un'ottica aziendalistica. Invece la direzione dell'azienda è affidata alla SPA, una società che controlla anche la ferrovia circumpesantina e la compagnia del ragno letto, e che ha interessi puramente imprenditoriali.

Il passivo di due miliardi che la SPA ha denunciato è il secondo, il rapporto con i lavoratori di Maccarese - conseguenza di scelte produttive sbagliate. Trenta ettari di carote - aggiungono - stanno arando a male perché non è stata calcolata esattamente la profondità dei radici e i fertilizzanti da usare. Sbagli involontari? Può darsi. Certo è che di errori (pagati dai soldi dei contribuenti), di assenti di investimenti, la SPA si fa un ali per dimostrare la necessità di una diversa utilizzazione del complesso.

Utilizzando a colture estensive (grano e foraggio) i 2.046 ettari limitrofi di proprietà del Pio Istituto (che dovrebbero passare alla Maccarese) è possibile impiantare colture intensive (ortaggi e frutta) nei 2.800 di Maccarese, che, per le attrezzature di cui dispongono (impianti di irrigazione sotterranea) è uno dei più grandi (Europa) è particolarmente adatta a questo scopo. Nel duemila ettari del Pio Istituto (attualmente semi-abbandonato) si potrebbero allevare almeno 12 mila alimanti di bestiame; così come con la ristrutturazione della cantina (dalla quale escono 40 mila ettolitri di vino San Giorgio l'anno) e dei centri di trasformazione si potrebbe creare uno stretto rapporto con la duemila piccole aziende contadine del circondario sottoparlata e inserendole in un circuito che avrebbe come ultima destinazione il mercato romano, attraverso il canale dell'Ente Comunale di Consumo.

Assistenza scolastica

Assistenza scolastica

Assistenza scolastica

Assistenza scolastica

Assistenza scolastica

Assistenza scolastica

Assistenza scolastica

Assistenza scolastica



Il piano di Rascino visto dall'elicottero dopo la scoperta del campo paramilitare di Giancarlo Esposti

Inchiesta dell'«Unità» sulle trame nere nel Lazio: RIETI

Una provincia dove si nasconde ancora chi ospita Borghese e la banda Esposti

Da anni si tenta di fare di questa zona un ricettacolo di squadristi e mazzieri di professione - La notte del 7 dicembre '70 i golpisti partirono anche dal Cicolano - Riunioni in coincidenza con la scoperta del campo paramilitare di Pian di Rascino

democratici che fischiarono il caporone missino.

Per completare questo sommaro quadro degli esponenti del neofascismo reatino dobbiamo citare Adriano Monti, medico ginecologo a Roma, uscito anni fa dal PDI ed entrato a far parte del MSI. Stesso cammino ha percorso Luigi Solidati Tiburzi, fino a poco tempo fa consigliere della Corte dei Conti. Entrambi hanno fondato, dopo essere entrati nel movimento sociale, il «Monitor Sabinus»: Monti è direttore e Tiburzi condirettore. Si tratta di un periodo che ha per contenuto la più sfregiata apologia del regime fascista, e l'istigazione alla delinquenza squadrista. Collaborano al folgorio - sulla cui copertina figurano un'aquila imperiale e frasi di Mussolini - anche Marian-toni, responsabile di «avanguardia nazionale». Il direttore Monti, che insieme a Tiburzi subì una condanna per «diffamazione a mezzo stampa», è noto per i suoi viaggi in Germania, dove ha intervistato Kern, e in Spagna, dove ha raggiunto Skorzeny, sul quale ha pubblicato un servizio.

Uno strano incontro

Troppi episodi «irrilevanti»

Mobilitati i lavoratori di Cassino

Assistenza scolastica

Assistenza scolastica

Assistenza scolastica

Assistenza scolastica

Assistenza scolastica

Assistenza scolastica

Assistenza scolastica

Assistenza scolastica

MEDIA

FERRARIS

GINNASIO

FERRARIS

LICEI

FERRARIS

MAGISTRALI

FERRARIS

RAGIONERIA

FERRARIS

GEOMETRA

FERRARIS

Corsi antimeridiani pomeridiani serali per

RICUPERO ANNI SCOLASTICI

ISTITUTO

FERRARIS

SEDI

Piazza di Spagna, 35
Tel. 67.95.907

Via Piave, 8 (P.zza Fiume)
Tel. 48.72.37

PRIMO PREMIO ASSOLUTO «COMPINTER 1971»

Ira le scuole di Roma, per la migliore organizzazione scolastica

Sergio Criscoli