

La Regione annuncia un intervento sulla lista dei 580

Ora saranno «semilicenziati» i medici del doppio lavoro?

Dopo i tanti scandali finalmente un provvedimento: saranno cancellati d'ufficio dall'elenco degli specialisti i nomi dei sanitari inseriti anche nelle liste dei generici - Oggi un incontro delle USL con la Regione

Finalmente i 580 della lista dei medici con doppia convenzione saranno automaticamente cancellati da una delle due e saranno messi in regola d'ufficio con la legge. È questa la decisione presa l'altro giorno dall'assessore Petrosanti. Dopo gli ultimi scandali scoppiati nel mondo degli ospedali romani e l'attenzione vivissima dell'opinione pubblica per gli abusi e le truffe di cui sono accusati illustri medici e primari, la Regione si è decisa a prendere un provvedimento che, almeno nelle intenzioni, dovrebbe servire a moralizzare un po' la situazione della sanità convenzionata. La lista dei 580 con il doppio lavoro era stata preparata semplicemente controllando gli elenchi dei medici convenzionati come ordinari e confrontandoli con quelli specialisti. In 580 casi circa i professionisti risultavano in entrambi gli elenchi. E, come abbiamo scritto nei giorni scorsi, in quella lista c'era anche il presidente dell'Ordine dei medici: un bello scandalo. Dall'assessorato alla sanità cominciarono a partire lettere raccomandate dove si sollecitava il medico a mettersi in regola, ri-

Bolognesi copre tutti

Sulle questioni esplosive della sanità il presidente dell'ordine dei medici si è pronunciato ieri sera nel corso di una conferenza stampa. Davanti ad una situazione gravissima in cui vengono a galla illeciti, reati ignobili ai danni dei malati Raffaele Bolognesi ha pensato bene schierarsi su posizioni supercorporate, coprendo tutto e tutti. «I medici non possono essere trattati come brigatisti», ha detto. «È la prima volta nella storia dell'umanità... ha aggiunto — che un chirurgo deve sapersi operare perché i carabinieri lo aspettano fuori della sala operatoria». Quel che Bolognesi dimentica è il fatto che un chirurgo è come un qualsiasi altro cittadino italiano e che gli ordini di cattura — per reati gravi legalmente e gra-

vissimi professionalmente — valgono anche per lui. Bolognesi ha anche cercato di rispondere alle contestazioni che da giorni ormai il nostro giornale gli muove per essere uno dei 580 medici che sono iscritti irregolarmente a due distinte liste di sanitari convenzionati. Dopo averci scritto per dire che lui coi 580 non c'entra ieri ha cambiato tono ammettendo di aver svolto sino a luglio scorso queste due attività, ma affermando che un simile comportamento era autorizzato dagli enti mutualistici. Una ammissione a metà, insomma. Ma non basta: quando questa vicenda venne fuori ad agosto il presidente dell'Ordine affermò che avrebbe indagato e controllato su queste irregolarità. E invece il «controllore» era tra i 580 sotto indagine.

nunciando ad uno degli incarichi. Sembra però — come ha ammesso lo stesso assessore Petrosanti — che ben pochi abbiano risposto alla richiesta della Regione. Adesso — ha annunciato l'assessore — questo disinteresse dei medici sarà agitato con il sistema di cancellare d'ufficio da uno degli

elenchi, quello degli specialisti, i nomi, e lasciarli soltanto nell'altro. Se il medico non sarà contento della scelta imposta gli sarà sempre farsì vivo alla Regione, e chiedere di cambiare. La doppia convenzione dei medici era stata denunciata più volte anche dai giovani

medici disoccupati che nella primavera scorsa, in numerose assemblee, avevano protestato contro i colleghi che si accaparravano troppi incarichi, con danno, ovviamente, anche dei pazienti, ai quali avrebbero di conseguenza dedicato sempre meno tempo e attenzioni.

Sulla situazione sanitaria romana e sui problemi dell'assistenza si discuterà oggi in un incontro dei presidenti delle USL con la Regione. Intanto ieri mattina si è presentato spontaneamente al giudice Giancarlo Armati il professor Gianfranco Fegiz, titolare della quarta clinica chirurgica dell'Università, che aveva ricevuto una comunicazione giudiziaria per truffa. Si comincia in pratica ad indagare per accertare se l'illustre primario abbia compiuto interventi in cliniche private nelle ore in cui risultava presente in ospedale. Fegiz si è trattenuto per una mezz'ora nello studio del magistrato. Sembra che — come ha già abbandonato fatto nei giorni scorsi con dichiarazioni alla stampa e interviiste — Fegiz sia discolpato con le stesse tesi e, a quanto sembra, avrebbe accusato qualche suo collega di avergli teso una trappola. Ieri, infine, il presidente dell'Ordine dei medici Bolognesi si è incontrato con il procuratore capo Gallucci. Bolognesi avrebbe espresso nel colloquio «perplexità e preoccupazione su alcune recenti decisioni della magistratura».

Abbandonato in gravissime condizioni sulla strada per Fiumicino

Gli rubano i soldi e il taxi poi gli sparano addosso

L'uomo è ricoverato con 180 giorni di prognosi - Erano terroristi? - A poca distanza la sparatoria tra Digos e latitanti «neri» - La sera precedente aggredita una donna

Gli hanno rubato quindici mila lire e il taxi, l'hanno picchiato selvaggiamente a calci e pugni, colpendolo anche con il calcio della pistola. Poi l'ultimo, feroce ed inutile gesto: un colpo di pistola alla schiena, quasi all'altezza del collo. Il proiettile è uscito dal torace, provocando un'emorragia fortissima. Emilio Cerulli, fotografo di questa allucinata avventura, è ora ricoverato in ospedale con una prognosi di 180 giorni, salvo complicazioni. Il taxi è stato ritrovato alcune ore più tardi, abbandonato in una strada secondaria non lontano da Maccarese, a pochi passi dallo stabilimento balneare della polizia.

Nelle sue condizioni, l'uomo è riuscito addirittura a raccontare qualcosa dell'aggressione. Focci parolatori, che difficilmente però aiuteranno la polizia a scoprire i responsabili. Nessun testimone, lungo il tratto di strada a pochi chilometri da Fiumicino. E' lì che i due banditi hanno costretto Cerulli a bloccare il suo taxi. E su ciglio della strada l'hanno trovato agonizzante un suo collega che stava trasportando dei clienti all'aeroporto. A lui Cerulli ha raccontato i particolari dell'aggressione. Tutto è cominciato in piazza Duca di Laurentino, non molto distante dal luogo dove all'alba c'era stata la sparatoria tra una pattuglia della Digos e tre terroristi «neri». Ma i due episodi per il momento non vengono messi in relazione. Emilio Cerulli prende a bordo dopo le 17 due uomini vestiti elegantemente. Le centraline di radio taxi ricordano la prenotazione, ma possono soltanto dire che la voce al telefono parlava correttamente italiano.

I due chiedono a Cerulli di accompagnarli in aeroporto. Il taxi fa pochi chilometri sulla superstrada. Uno dei banditi finge di sentire ma, preda l'autista di fermarsi. In un attimo gli sono addosso. Con una pistola lo colpiscono alla testa, picchiandolo violentemente anche con pugni e calci. L'uomo ha una reazione, ma non può fare niente. A questo punto l'assurdo gesto di uno dei banditi: gli punta la pistola dietro la schiena e preme il grilletto. Il colpo lo raggiunge poco sotto al collo. Dopo avergli sfilato il portafoglio con 15 mila lire i due scaraventano l'autista fuori dal taxi, sull'asfalto. Lì lo troverà in condizioni disperate un suo collega assista, Ottavio Scansati.

A tutta velocità l'uomo lo accompagna al pronto soccorso di Fiumicino. Ma la ferita è molto grave. Cerulli deve essere immediatamente trasportato in una sala operatoria. Comincia così la corsa in ambulanza fino al San Camillo. I sanitari lo operano immediatamente: il proiettile ha trapassato il corpo da parte a parte, fuoriuscendo dal torace. Fortunatamente non avrebbe lesa alcuna organo vitale, ma la prognosi è lunghissima: 180 giorni.

Il sindaco in assemblea coi giovani tossicodipendenti

Il sindaco Vetere ha partecipato ieri ad un incontro, nella sala del «Centro italiano di solidarietà», con giovani (molti tossicodipendenti) impegnati nell'assistenza ai drogati. Nel centro, diretto da Don Mario Picchi e fondato 13 anni fa in piazza Benedetto Cairoli c'era anche il cardinale Poletti. Il sindaco intervenendo (ha parlato anche l'assessore alla sanità Franca Prisco) si è soffermato in particolare sulla necessità di cambiare la città, di affrontare di fatto i problemi dell'emarginazione, della solitudine, di dare ai giovani nuove speranze e nuovi obiettivi per spezzare i tragici meccanismi della droga.

Ieri l'incontro di Vetere con i cronisti romani

Ieri un incontro fra il sindaco Vetere e i cronisti romani, in particolare quelli che seguono da vicino la realtà capitolina. Vetere, nel suo saluto ha affermato che occorre il concorso di tutte le forze per risolvere i problemi della città indicando i punti di «emergenza» in cui si concentra l'iniziativa della giunta di sinistra. Vetere ha mostrato particolare interesse per il problema dell'occupazione giovanile e per la terza età. Rispondendo al saluto di Vittorio Ragusa, del sindacato cronisti romani, ha assicurato la risoluzione del problema della sede da tempo richiesta dai cronisti.

Il via ufficiale ai lavori metrò fino a piazza Innerio

Ora il prolungamento della linea «A» della metropolitana passa alla fase esecutiva. Ieri il prosindaco Pierluigi Severi a nome del Campidoglio e l'amministratore della società Intermetro SpA, l'ingegner Alfio Chifari, hanno firmato il contratto che dà ufficialmente il via ai lavori. Il progetto — come si ricorderà — era stato approvato nei mesi scorsi dal consiglio comunale dopo un serio lavoro che aveva in parte modificato il tragitto. Il nuovo tratto collegherà l'attuale stazione terminale di via Ottaviano con piazza Innerio. Il «capolinea» insomma si sposta ancora verso la periferia nord della città in direzione della via Aurelia. Non si tratta di molti chilometri ma sono tutti essenziali. Nuovi grandi quartieri (Torrevecchia, Aurelio, Bravetta, Montesapace, Primavalle) avranno così un collegamento rapido con il centro della città e con la periferia sud. Non solo, anche le linee di trasporto automobilistiche in direzione di Civitavecchia e dell'Alto Lazio potranno attestarsi in periferia senza dover appesantire il traffico in quartieri più centrali. Insomma la neonata rete metropolitana sta cominciando a crescere.

Stroncati da overdose a poche ore uno dall'altro

Due giovani uccisi dall'eroina

Due morti in un solo giorno. Due giovani stroncati dall'eroina. Il primo si chiamava Sergio Capogrossi e entrato in un bar di notte ed è scivolato verso la toilette, senza chiedere niente, senza bere il cappuccino, in fretta, per iniettarsi l'eroina. Non era un habitué dell'unico bar notturno della zona, a via Oderisi da Gubbio, non aveva amici lì, nessuno lo conosceva e a nessuno gliene frogava niente di questo anziano ragazzo chiuso lì dentro da troppo tempo. «Ma cosa vuole che mi sia preoccupato di quello — racconta il proprietario del bar, Italo — era mezzanotte

e mezza c'erano trenta persone da servire, a notte è sempre così». E poi? Poi Italo stesso è dovuto entrare nel bugiattolo ingombro di casse piene di bottiglie vuote, buste di plastica e scatole rotte, la porta non si apre, qualcuno dice di aver visto «un tizio entrare, un po' di tempo fa. Il tizio era già morto quando la polizia, ha sfondato la porta. Nel braccio c'era ancora conficcata la siringa, la manica del pullover arrotolata per far posto al laccio emostatico. L'hanno portato via con l'ambulanza, il giovane al banco s'è sentito male, gli

avventori se la sono squagliata in fretta. Al commissariato di Portuense, Sergio Capogrossi, era conosciuto per le solite cose, furtucelli di radio nelle automobili, scioppi di cestini, ma non risulta legato a nessun gruppo particolare di drogati della zona. Non lo ritengono uno spacciatore, ma solo un fallito come tanti, uno senza fissa dimora, che vivacchiava alle spalle della cognata, dove ogni tanto passava anche la notte.

A Testaccio, la casa della cognata è immersa nel buio, i vicini si ritraggono dicendo: «Ma cosa volete sapere, è una storia come tante altre. Proprio nella stessa via a settembre è morto un altro ragazzo il diciannovenne Massimo Quolani, e ne ho visto l'eroina è di casa, come ormai nella stragrande maggioranza dei quartieri romani. L'altra morte nel pomeriggio. Una overdose ha stroncato Paolo Cinquapalmi, di 31 anni. Il giovane è stato trovato morto dalla sorella nel bagno del suo appartamento a via di Valle Aurelia. Accanto al corpo una siringa, un cucchiaino ed un laccio emostatico.

Intervista: mezzo pubblico, privato, orari, urbanistica ...



Assessore Bencini, il traffico sta devastando la città «È vero, e ora vi spiego come portare Roma fuori dall'inferno»

Ha avuto appena il tempo di sedersi dietro quella scrivania di dire quali sono i suoi progetti, che subito gli sono piovute addosso le prime critiche. Giulio Bencini, ha scritto un giornale, è una persona seria, ha già dato buona prova di sé quando si occupava della casa, ma le sue idee per il traffico sanno di già-sentito. E ancora: è giusto voler privilegiare i mezzi pubblici su quelli privati, ma per risolvere i problemi non bastano i buoni principi, ci vogliono alternative e poi i mezzi per attuarle. E gli cifre e i dati sul deficit dell'Atac (gli incassi coprono solo il 12,6% dei costi di gestione), sulla esiguità del suo parco macchine (appena 2.250 vetture), sulla scarsità dei fondi a disposizione (ma stavolta, vivaddio, la colpa non viene data a lui, bensì al governo).

D'accordo. Sentiamo allora quali sono per il traffico i progetti che il Comune ha nel cassetto. Voglio fare una premessa, fondamentale. Questa: non esiste a Roma un problema traffico che possa essere risolto a sé. Con interventi settoriali o grandi trovate «tecniche». No, il traffico non è proprio una questione settoriale. Oggi è caotico, impazzito. Perché non sia più così c'è bisogno, senza dubbio, di misure adeguate, per migliorare la circolazione dei mezzi pubblici e quella privata, con una politica chiara e forte, che naturalmente privilegi la prima. Ma non basta neanche questo. Bisogna fare ed attuare altre scelte, più grandi, che riguardano il destino stesso di questa città. Parlo del nuovo «centro direzionale» che sposteranno da dove sono adesso gran parte degli uffici e delle attività di pubblico interesse. E parlo di una profonda modifica delle abitudini produttive della città: bisogna cambiare davvero gli orari che regolano le principali attività: commercio, scuole, uffici. Se non faremo queste scelte radicali, per il traffico si potrà fare sempre troppo poco.

Spieghi meglio, a che punto siamo per i «centri direzionali»? La nuova giunta, come la precedente diretta da Petrosanti, sta lavorando di gran lena. E' un obiettivo decisivo. Per la vita dei romani, per il funzionamento dell'amministrazione pubblica, e anche per migliorare il traffico. Spostando tanti uffici sull'asse Centocelle-Pietralata, si alleggerirà moltissimo la pressione sul centro storico. Qui c'è il nodo principale di tutti i mali. E per gli orari, perché è così importante mutarli? E' impensabile risolvere il problema traffico quando — come è attualmente — centinaia di migliaia di persone escono di casa e invadono le strade alla stessa ora. I flussi di traffico vanno spostati e diluiti nel corso della giornata. Certo, per raggiungere i necessari accordi con i ministri e con le organizzazioni dei commercianti, ci vorrà del tempo. Ma noi stiamo lavorando e un risultato positivo lo otterremo.

Si, ci sono obiettivi da realizzare in tempi brevi, senz'altro entro pochi anni. E su questi, che occorre, innanzi tutto, la partecipazione della gente. Io li suddividerei in tre gruppi di obiettivi. Primo: una commissione (ci sono l'Atac, l'Acotral e i tecnici del Comune) sta già lavorando per individuare grandi infrastrutture di collegamento, sia tra le nuove zone di edilizia «167» (in modo che queste vengano su quando già ci sono strade a sufficienza) sia tra queste e i problemi dell'esistente. Questo mi sembra un modo «diverso» di lavorare. Fino a pochi anni fa, la DC faceva costruire tranquillamente i quartieri (nel modo che conosciamo tutti) e poi il colle-gamento al resto della città. Naturalmente ricorrendo alle solite strade consolari, più o meno allargate. Vuol un esempio? Pensa a via di Torrevecchia, una strada larga meno di dieci metri intorno alla quale si è lasciato che

venisse su un mega-quartiere. Adesso, il prezzo lo pagano gli abitanti, costretti ogni giorno a file di ore. E qual è il secondo obiettivo, assessore Bencini? E' un piano vero e proprio (che non è un progetto), un piano, un progetto per le borgate. Dobbiamo farla finita con il continuo prolungamento di linee già esistenti. E' una pratica che rende pochissimo e costa moltissimo. Faremo una serie di incontri con le circoscrizioni e le meremmo un po'. Si tratterà di conoscere per ogni borgata quantità e qualità degli spostamenti, dove va la gente a scuola, dove in ufficio, dove a fare la spesa. In borgata, certo, si tratterà anche di allargare delle strade. Spesso i bus non ci passano, non possono fare nemmeno manovra. Per questo, dicevo, ci vorrà la collaborazione della gente, il suo contributo. Il Comune vuole «risanare», si impegna a farlo, ma i romani devono contribuire. Anche il terzo obiettivo ha un nome e un cognome precisi: centro storico. Dobbiamo assolutamente difendere le attività e le residenze del centro storico, il suo patrimonio archeologico e culturale. In questo caso il problema principale è quello di individuare e realizzare in tempi brevissimi misure che evitino il traffico di attraversamento. E' possibile questo? Io sono convinto che è possibile. Un'indagine dice che il traffico nel centro storico si può ridurre del 48%. In grandissima parte è un traffico che con il centro non ha niente a che vedere che ci passa, intasa, inquinava e se ne va. E il commercio non ne sentirebbe? No, lo ripeto. Quasi la metà della gente che passa in macchina per il centro, non deve nemmeno andare nella boutique. Probabilmente avremo dei contrasti su questo punto, ma li affronteremo. Naturalmente, senza perdere di vista i reali interessi di chi nel centro storico ci lavora. Ma nemmeno rinunciando alla nostra politica. Misure da realizzare in tempi brevissimi, hai detto.

Ci sono già delle idee precise, cose che si stanno facendo? Beh, pensa soltanto alle grandi strutture di collegamento. Se vai un po' in giro, ti accorgi che questa città è un grande cantiere. Stanno per partire i lavori per il prolungamento di via Marco Polo (collegamento con via Cilecia), e intanto si lavora per il quadrifoglio tra l'Olimpica e la Salaria e per la circosvalazione Salaria, che sarà collegata a quella Nomentana e quindi alla Tangenziale Est. Poi ci sono i cavalcavia della Serenissima, quello della Magliana e altri lavori ancora. Quello che mi preoccupa di più, però, è proprio il collegamento Marco Polo - via Cilecia. E' utile, anzi utilissimo, ma non è sufficiente. Bisogna pensare a qualcosa di più. Per l'attentato l'aggressione sulla zona della Passeggiata Archeologica. C'è anche la proposta di una strada che si infili in galleria a piazza Numa Pompilio e poi proseguiva verso San Giovanni e il Colosseo. Non è un'idea da davvero realizzabile, però un'arteria di questo genere ci farebbe fare un grosso passo avanti verso la creazione dell'isola dai Fori alla Passeggiata Archeologica. Ma i soldi per fare queste cose ci sono? Questo è il punto. Ci sono in parte, ma è chiaro che occorrono anche i contributi della Regione e dello Stato. Bisogna mettersi in testa che i soldi per simili infrastrutture sono investimenti produttivi, che così si risparmia energia, si fanno risparmiare tanti soldi alla gente e al Paese. Quelle che tu dici mi sembrano tutte cose giustissime. Governare la città, non solo amministrarla, vuol dire anche questo, pensarla al futuro, programmarla. Ma ho un timore, e cioè che la gente non creda troppo alle grandi idee. Insomma, più semplicemente: cosa hai da dire ora, subito, a quelli che fanno file di ore al Nuro Torto, a via Nazionale, ai Prati Fiscali, tanto per fare gli esempi più clamorosi? Io dico che c'è un problema di spazio fisico. Mi spiego: oggi le automobili che ci sono a Roma, solo stando ferme occupano la metà del-



le aree a disposizione. Se camminano, poi, non ne parliamo. Ecco, quindi, che l'uso del mezzo privato deve essere disciplinato. Disciplinato? Cosa vuoi dire? Voglio dire che c'è un uso sbagliato dell'automobile. Prendi per esempio le soste. Ci sono strade enormi, ma con automobili parcheggiate in doppia e anche tripla fila. Questo deve finire. E allora, ecco quello che vogliamo fare subito: 1) miglioramento del sistema di rimozione delle auto che intralciano. Quello che c'è adesso è insufficiente; 2) controllo delle soste vietate sin dalle prime ore del mattino; 3) assoluta difesa delle corsie preferenziali, con rafforzamento degli interventi motorizzati; 4) altrettanto assoluta difesa delle corsie di servizio; 5) realizzazione di vere e proprie «metropolitane di superficie». Cosa sono? Sono intercity percorsi — non solo tratti di

strada — riservati ai mezzi pubblici, addirittura con semafori che scattano e bloccano le auto private appena stanno per arrivare al bus o al tram. Ottimo, ma è anche vero che gli autobus sono pochi e che le rimesse dell'Atac sono male attrezzate, insomma che il servizio pubblico non brilla per efficienza. Certo, per decenni si è fatto poco o niente. Però, ricordati che aprendo la strada al bus, aumentandone cioè la velocità commerciale, se ne aumenta anche la capacità di trasporto. Questo tra l'altro ci viene imposto anche dalla legge. Solo se riusciremo a contenere il deficit dell'Atac, gli aiuti dello Stato saranno tali da non farci aumentare le tariffe.

Insomma, la tua è una battaglia contro gli automobilisti... Chiamala così, se vuoi. Una cosa è certa: se vogliamo consentire l'uso dell'automobile quando questa è veramente utile, dobbiamo combattere seriamente contro chi la usa anche quando non gli è indispensabile. Questo traffico caotico, ricordiamolo, vuol dire anche meno produttività del lavoro, meno salute. Guardare il successo con la metropolitana. E' bastato che ci si rendesse conto che era veloce e che faceva risparmiare, perché almeno 100 mila romani lasciassero la macchina in garage. Il problema semmai è un altro: basta che tu enunci questa priorità, che subito scattano tutti gli interessi contrari. E allora noi dobbiamo mettere in movimento tutte le forze favorevoli al mezzo pubblico. C'è un senso comune che dobbiamo scongiurare, la convinzione che le abitudini — quando si tratta del traffico, dell'automobile — non si cambiano. Io, invece, dico di sì. Faccio questa scommessa e farò tutto il possibile per vincerla.

Gianni Palma

