

Il consiglio comunale fa il check-up al «Grande ingorgo»: problemi, obiettivi

## Traffico, condanna senza appello?

*Ecco le idee per uscire fuori dal caos: tangenziali, parcheggi e «metrò leggeri»*

Il Comune spenderà molto ma per risolvere l'enorme problema il governo deve svolgere un ruolo di protagonista - Bisogna riscoprire il trasporto su rotaia: una cintura ferroviaria già esiste e Roma - Lido, Roma-Nord e Roma-Fiuggi non sono dei binari morti

1. Corso Italia, Viale Castro Pretorio, Viale Manzoni, Via del Circo Massimo;
2. Corso Italia, Viale Castro Pretorio, Porta Maggiore, Mura Aureliane, Via del Circo Massimo;
3. Viale Pilsudsky, Viale Regina Margherita, Porta Maggiore, Mura Aureliane, Via del Circo Massimo;
4. Viale Pilsudsky, Viale Regina Margherita, Porta Maggiore, Ferrovia, Via Cilicia, Via M. Polo;
5. Via Olimpica, Tangenziale est, Porta Maggiore, Mura Aureliane, Via del Circo Massimo;
6. Via Olimpica, Tangenziale est, Ferrovia, Via Cilicia, Via C. Colombo, Circonvallazione Ostiense;
7. Via Olimpica, Tangenziale est, Via C. Baroni, Via Cilicia, Via C. Colombo, Circonvallazione Ostiense;
8. Struttura viaria di appoggio al sistema direzionale orientale, dall'A1 all'A12;
9. Via Olimpica, Viale Janio, Via della Serenissima, Viale Giustiniano Imperatore;
10. Viale Palmiro Togliatti, dall'A1 all'A12.

Quelle che pubblichiamo qui sopra sono dieci proposte di itinerari tangenziali sulle quali i tecnici dell'equipe dell'ingegner Quaglia hanno, con l'aiuto di un elaboratore elettronico, effettuato una serie di prove simulate. L'obiettivo che si sono posti i tecnici era quello di studiare alternative al sistema di traffico attuale. La città ogni giorno «si muove» ed in massima parte questo movimento viene attratto dal centro. Non si tratta di un'alternativa necessaria in quanto si è scoperto che il 48 per cento degli autoveicoli che passano per il centro lo fanno solo perché costretti: è il cosiddetto traffico «d'attraversamento» che contribuisce in maniera determinante a creare quella infernale morsa attorno al centro della città.

### Dieci «anelli» dentro la città per spostarsi senza avventure

Non si tratta di un semplice gioco, anche se di alta ingegneria, ma di una ipotesi che realizza vantaggi sia dal punto di vista economico che della qualità della vita. Basti pensare agli sprechi di carburante e tempo che l'attuale congestione del traffico comporta.

Tanto per fare un esempio, un risparmio di 10.000 ore nell'ora di punta significa un risparmio di prezzi attuali, di 200 miliardi l'anno. E in termini di ore risparmiate è stato calcolato che si andrebbe dalle 4.000 ore risparmiando per la tangenziale più interna (quella di viale Manzoni, lunga circa 8 chilometri) alle 25.000 ore per l'ultima delle tre tangenziali IV, VI e IX lunghe complessivamente 50 chilometri.

Roma è stata costruita a misura di «scarrozza» ed è quindi logico che soffra del mal di traffico. Ma anche altre metropoli che sono state modellate attorno all'automobile, cominciano ad andare in crisi. Sulle fantastiche autostrade urbane di Los Angeles, per fare un esempio, compare sempre con maggiore frequenza l'ingorgo. Allora non c'è niente da fare? Dobbiamo rassegnarci ad invecchiare davanti ad un semaforo? No, di cose da fare per allentare la morsa inesorabile del traffico se ne possono fare molte e l'assessore Benigni nella sua relazione al consiglio comunale di ieri di proposte, di idee ne ha presentate diverse. Gli strumenti però, anche i più raffinati, non possono essere soltanto tecnici.

«Per risolvere questo enorme problema — ha detto Benigni — bisogna anche costruire una nuova coscienza che faccia giustizia di abitudini, usi e costumi sbagliati. Roma non può più vivere e quindi muoversi con orari (fabbriche, uffici, scuole) che sono gli stessi di trenta-quaranta anni fa e i romani devono imparare a leggere i segnali, i divieti non sono simboli buoni solo per i «fessi». Un nuovo moderno galateo cittadino? Senza altro utile anzi indispensabile, ma milioni di persone riciclate alla scuola delle buone maniere possono, come d'incanto, far sparire gli ingorghi e le file infernali? Nessuno è così ingenuo da crederlo e tantomeno l'assessore Benigni che nella sua corpora relazione ha centrato alcuni punti decisivi per cercare di risolvere la questione traffico.

La premessa cardine, senza la quale anche i progetti più intelligenti rischiano di restare sulla carta, è quella dei finanziamenti. La gestione comunale — ha detto Benigni — intende impiegare gran parte delle sue risorse, ma un problema di così grande portata che vede la città in un rapporto futuro di una città capiente come Roma deve anche vedere il governo impegnato in un ruolo da protagonista. Anche perché investire per guarire il mal di traffico significa un guadagno concreto in termini di risparmio energetico e produttività per l'intera economia nazionale. Le linee programmatiche del progetto traffico del Comune sono in sintesi queste: spostamento dell'attività terziaria nella periferia; realizzazione di una serie di tangenziali per dare alla mobilità urbana un movimento circolare che spezzare la logica centrifuga con la quale si muove oggi. E' uno studio, una ipotesi, dicevamo, che si scontra con l'alto costo che la loro realizzazione comporterebbe, ma certo, se confrontato con i risparmi inesauribili che se ne possono trarre, da non liquidare con una battuta.

necessità di passare di lì, ma che è costretta, per raggiungere un punto della città, a passare sotto le forche caudine del centro. C'è poi il problema della sosta, delle migliaia di auto che ogni giorno riducono la carreggiata utile e trasformano le strade in vere e proprie imbuto.

L'amministrazione vuole liberare tutti questi chilometri di strade (760) considerate di viabilità primaria creando (il progetto è stato presentato nei giorni scorsi) una rete di parcheggi in 60 punti della città. Queste sono alcune delle «idee» utili per organizzare e disciplinare il trasporto privato, ma una delle carte vincenti resta quella del trasporto pubblico e in questo campo — ha sottolineato Benigni — c'è da fare moltissimo sia in termini di investimenti finanziari, sia sotto il profilo di un recupero di sistemi di mobilità.

Bisogna recuperare la rotaia: il tram e la ferrovia non sono cimeli del passato, anzi se riattivati possono dare un contributo notevole alla mobilità della città. Roma è l'unica grande capitale europea in cui il trasporto pubblico viene effettuato per il 90 per cento attraverso autobus, mentre esiste una cintura ferroviaria interessante dove lo stesso vecchio tram può ancora svolgere una funzione importante. La strada delle metropolitane è una strada molto costosa da percorrere e quindi non può essere la strada maestra. Solo per i prolungamenti della linea B da Termini a Rabbia e della linea A fino alle circoscrizioni Cornelia occorrono circa 1000 miliardi, mentre i binari delle Ferrovie dello Stato già esistono e si tratta solo di farli funzionare.

Rinaldo Pergolini



## Festa d'auguri in Campidoglio a tutti i primi della classe

Il sindaco ha incontrato le squadre di Roma, Lazio e Bancoroma

«Forza ragazzi!», il fatidico grido della Curva Sud ieri l'ha fatto proprio il sindaco Ugo Vetere per rilanciarlo, spronarlo e speranzoso, ai giocatori della Roma e della Lazio, del Bancoroma e a tutti gli sportivi romani. Nella sala della Protomoteca in Campidoglio erano stati invitati sportivi di tutte le discipline e gradi, per un festeggiamento di fine d'anno, specialmente anche riferito alla splendida posizione che occupano le due massime squadre di calcio, con la Roma capinista della serie A e la Lazio matricola della B, e il Bancoroma gran rivelazione del torneo di basket. Senza che nessuno abbia fatto niente per mettere alcuni più in vista degli altri, è tuttavia successo l'inevitabile, con Falcao e i romanisti, Giordano e i laziali costretti a firmare decine e decine di autografi, molti richiesti dai vigili urbani di servizio, moltissimi dai giovani presenti a rappresentare altre discipline sportive come il nuoto e il soft-ball.

La festa per i giallorossi e biancoazzurri era iniziata già sul piazzale del Campidoglio, dove c'erano ad attenderli tanti sportivi e per Falcao (giunto a bordo della personale BMW pilotata dal fido fratellastro Pato) s'è fatta avanti anche un'inglese, che da quelle parti passava da turista e mai pensava di poter incontrare tanta nobiltà sportiva.

Quando hanno fatto il loro ingresso nella sala affollata di dirigenti e atleti, ricevuti nell'atrio dal sindaco e dall'assessore Rossi Doria e da Luigi Arata, sono apparsi un po' meravigliati nel sentirsi tanto pressati da vicino, come forse non gli è mai capitato nemmeno nelle più ardue occasioni di gioco. La cosa tuttavia non deve essergli dispiaciuta più di tanto. In fondo avevano intorno a se gran parte dei dirigenti dello sport romano, molti giovani atleti e non mancavano nemmeno gran campioni di epoche più o meno recenti, come Mafai, Siroli, Pambich e quanti altri non abbia potuto incrociare nella sala.

Il momento ufficiale della serata non poteva prescindere dal microfono. Il sindaco ha detto il suo «Forza ragazzi» e gli hanno brevemente risposto i presidenti... del primato. Viola, al quale Vetere aveva chiesto lo scudetto, ha detto di sperarci e soprattutto di essere lieto di poter dare con la squadra un contributo a sfatare i luoghi comuni che vorrebbero Roma città incapace di raggiungere traguardi importanti per cause strutturali. Giancasoli, che ha consegnato al sindaco un bel gagliardetto della società blasonata di scudetto, a rammentare che anche nella storia recente del calcio romano non sono mancati momenti di gloria. Guidi, che diplomaticamente ha molto sottolineato il suo compiacimento per essere accomunato a Roma e Lazio.

Eugenio Bomboni

NELLA FOTO: Paolo Roberto Falcao in mezzo ai vigili urbani

## Col tram è più bello soprattutto se Jumbo

Tram è bello. Il tram torna di moda anche a Roma dopo un lungo periodo di declino. Ci sono progetti allo studio, interventi programmati, iniziative di rilancio sull'onda di un ritorno di fiamma del vecchio sistema di trasporto cittadino sui binari che coinvolge molte città italiane. Il tram è più economico della metropolitana, assicura gli esperti, e vanta senz'altro qualche punto in più rispetto all'autobus, schiavo delle folle della circolazione automobilistica.

Non è escluso che per le strade di Roma faccia il suo ingresso il tram al quadrato, il Jumbo tram, che oltre a presentare dimensioni più ragguardevoli e quindi più capienti rispetto al tram tradizionale è costruito e progettato secondo criteri più moderni e razionali.

I primi interventi a favore del tram saranno attuati sulle linee 19 e 30. Per proteggerle dalle intrusioni selvagge delle auto saranno difese da cordoli per tutta la durata del percorso. E' evidente che a guadagnarne sarà la velocità. Che dovrebbe aumentare anche grazie all'introduzione di «semafori intelligenti», cioè di semafori che assicurano sempre al tram la precedenza sugli altri flussi di traffico.

L'estensione della rete tramviaria è prevista sull'asse strada Castel Giubileo-Tuscolana (la cosiddetta Togliatti o dei «Padri della Patria») con una nuova linea su itinerario riservato.

In tal modo — sostiene l'assessore Benigni — si realizzerebbe un sistema tramviario composto di una linea tangenziale esterna ed una interna, raccordate da un asse radiale sulla via Prenestina, che darebbe notevoli e concrete risposte alla mobilità di zone importanti.



## Non prendete l'auto in queste ore, per favore

Dalle sette e trenta alle nove del mattino e dalle cinque alle sei del pomeriggio: in queste ore è vivamente sconsigliato l'uso dell'auto, sono le ore d'oro dell'automobilista. E' in questi momenti che si verificano le più critiche situazioni di congestione, come dicono gli esperti dei flussi di traffico cittadino.

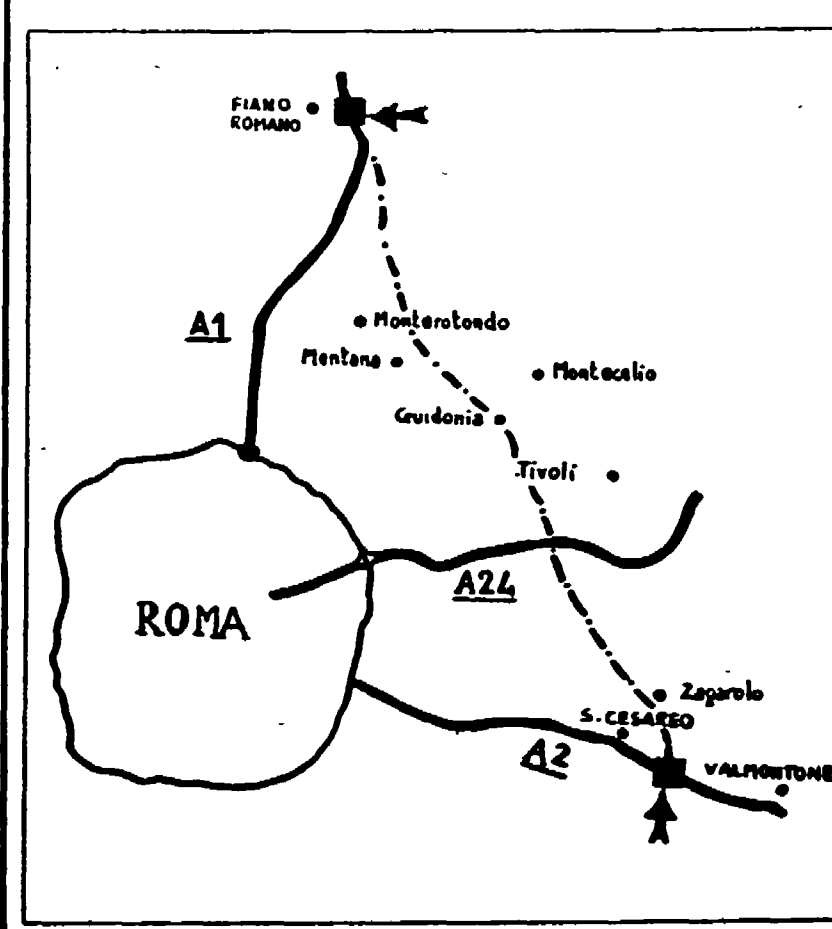
Grazie alla precisione di uno studio accurato, condotto dalla cooperativa «Roma», questo dato offerto dall'esperienza automobilistica quotidiana, ha anche il supporto delle cifre e dell'esattezza dei numeri. Non tutta la città è investita contemporaneamente dalle ondate di auto; ci sono degli andamenti variabili da quartiere a quartiere. Pesa, ovviamente, la natura di ogni singola zona: direzionale, commerciale, residenziale.

Dalle sette e trenta alle otto sono presi d'assalto i settori periferici; nella successiva mezz'ora (dalle otto alle nove e trenta) le punte di congestione toccano alcune zone semicentrali e, alla fine, il centro storico. Ai quartieri «Prati» e «Appio» si registra il maggior affollamento. Si arriva invece con ritardo, dalle otto e trenta fino alle nove.

Si respira fino alle quattro e mezza del pomeriggio, quando scatta l'operazione rientro e sono di nuovo guai. Fino alle cinque e mezza sotto pressione sono le zone periferiche nord-occidentali e il centro storico. Dalle cinque e mezza alle sei le punte di congestione si registrano nelle zone semicentrali e in quelle periferiche sud-orientali.

Questi andamenti differenziali — dicono gli esperti che hanno studiato il fenomeno — possono essere utili ai fini della determinazione di salsamenti di orario ottimali per le varie attività allo scopo di ridurre le punte di traffico.

## Il via alla «Fiano-S. Cesareo»



Dovrebbe prendere il via la «bretella» autostradale Fiano-S. Cesareo, che collegherà la Roma-Napoli con la Roma-Milano. Oggi, infatti, si riunisce il consiglio di amministrazione dell'ANAS (l'Azienda autonoma delle strade) che dovrebbe approvare il progetto. La stessa cosa dovrebbe accadere in consiglio regionale. La delibera, infatti, che ha avuto il «placet» in commissione, dovrebbe passare stamattina in consiglio.

La «bretella» toglierebbe un gran peso ai GRA. Infatti, le auto che vengono da Napoli dirette a Milano usano dalla A2, invece di entrare sul raccordo e poi raggiungere il casello dell'autostrada per Milano (la A1) si collegherebbero direttamente all'autostrada di Fiano Romano. La spesa prevista per tutto il progetto è di 578 miliardi. Il primo lotto di lavori (per cinque chilometri) costerà 62 miliardi.

Nel grafico viene indicato il tragitto del collegamento autostradale che parte da un po' a sud di San Cesareo per arrivare all'autostrada di Fiano Romano.

## Potranno rimanere in Italia le 6 bimbe straniere adottate

I sei bambini sudamericani bloccati per due giorni di seguito a Fiumicino, hanno potuto lasciare ieri sera l'aeroporto, grazie al nulla osta concesso dalle autorità per il loro ingresso in Italia.

Ad occuparsi dei piccoli sarà per il momento il giudice tutelare, che dovrà stabilire se i coniugi che hanno richiesto e portato in Italia i bambini sono nelle condizioni di poter ottenere dal tribunale dei minori il certificato di idoneità per l'adozione. Una procedura complessa e delicata che normalmente richiede lunghi accertamenti ma che in questo caso potrebbe essere più abbreviata. Nel frattempo il giudice dovrà nominare un tutore e non è escluso (come è già avvenuto per altri due bambini giunti dal Cile) che il compito sia affidato al sindaco Vetere. Spetterà poi al giudice delegato alle adozioni internazionali Giuseppe Giacobbe decidere se concedere o meno il certificato di idoneità alle famiglie adottive.

Alle tre bimbe (due brasiliane di otto e sette mesi e una cilena di dieci) ospitate da sabato sera nella saletta transiti della Leonardo da Vinci si sono aggiunte l'altro ieri altre tre



piccole salvadoregne anche loro adottate da coniugi romani ma sprovviste della necessaria documentazione. Sono scese dall'aereo con i loro genitori ma gli agenti della polizia di frontiera non le hanno fatte passare. Tra i certificati esibiti mancava come spesso accade quello di idoneità rilasciato appunto dal tribunale dei minori alla coppia di coniugi che intende adottare un figlio e il visto della nostra ambasciata del paese di provenienza del bambino per garantire che le pratiche di adozione si sono svolte in piena

regola. Già da ieri ai genitori delle due bimbe che da sabato si trovavano in aeroporto era stato proposto di concedere una nulla osta affinché potessero entrare in Italia, ma di affidare le piccole ad un istituto in attesa di definire la loro situazione. I padri adottivi però avevano respinto l'idea. «O ce le portiamo a casa — hanno detto — oppure è meglio che restino dove sono». E così si è dovuta prolungare di un giorno la permanenza

za in aeroporto; fino ad oggi quando l'appunto si è trovata una soluzione di compromesso. Le piccole saranno affidate dal giudice tutelare ma nel frattempo potranno rimanere nelle case dei loro parenti. Resterà invece ancora in ospedale Margherita di Silva, la piccola brasiliana di otto anni che aveva avuto una crisi di gastroenteria mentre giungeva in Italia in aereo. Margherita di Silva era stata accompagnata in Italia da un avvocato, che si era interessato dell'adozione in America Latina. I genitori adottivi però non si sono potuti presentare ai giudici perché erano sprovvisti delle necessarie autorizzazioni. Per lei quindi sarà più difficile risolvere l'intralcio intreccio burocratico. La situazione comunque anche se questi bambini potranno rimanere non è semplice. Si tratta di problemi ben più complessi di quelli che si sono visti negli altri casi. E' da prevedere che i due bambini non potranno essere estesi, mentre si prevede che nei prossimi giorni proseguirà l'immigrazione dei piccoli adottati.

NELLA FOTO: Maria Lillian, la piccola salvadoregna giunta l'altro giorno a Fiumicino.

Mariano Proietti è stato ucciso per un regolamento di conti

## Fulminato al bar a colpi di pistola

Sono entrati nel retro del bar a colpo sicuro, con la faccia scoperta e le pistole già in mano: hanno fatto fuoco quasi contemporaneamente e poi sono fuggiti. Mariano Proietti, 24 anni, arrestato più volte per spaccio e legato agli ambienti della malavita locale è morto sul colpo. Inutili sono stati i soccorsi degli amici e la corsa disperata all'ospedale più vicino: il Sant'Agostino.

Il regolamento di conti (sembra questa infatti l'unica pista possibile secondo la polizia) è avvenuto ieri sera ad Ostia, nel retro di un bar che ospita una piccola sala giochi, in via Alessandro Filadelfo. I due giovani che hanno ucciso Proietti, la polizia non è ancora in grado di dirlo, ma sono riusciti ad approfittare della confusione che si è creata nel locale per darsi alla fuga. Nessuno tra i presenti infatti è stato in grado di riconoscerli e non è da escludere che si tratti di delinquenti che venivano da fuori Roma.

Fino a notte inoltrata comunque la polizia ha interrogato tutti quelli che si trovano nel bar al momento dell'uccisione per cercare di trovare almeno un filo che aiuti a sciogliere il bandolo della matassa.

## Defini «patetici» i controlli Assenteismo: Santarelli querela un sindacalista

Defini «patetici» e «demenziali» i controlli ordinati dal presidente della Regione, Giulio Santarelli, sull'assenteismo dei dipendenti. E Santarelli ha risposto nel modo più secco: la querela. Finirà quindi davanti ai magistrati la polemica tra un sindacalista della CISL, Vittorio Cao, e il presidente socialista della Regione.

Dopo l'ultimo blitz antisenteismo davanti ai cancelli della Regione in viale Cristoforo Colombo, il sindacalista della CISL passò all'offensiva facendone un giornale e non risparmiando, in quella occasione, attacchi feroci al presidente della Regione al limite dell'urbanità. Fino ad arrivare, appunto, a definire «demenziali», i tentativi di arginare in qualche modo la piaga dell'assenteismo.

Santarelli non si è limitato a rispondere con la carta bollata. Dopo aver fatto partire la querela ha rilasciato dichiarazioni alle agenzie in cui rinfacciava tutte le forme di collaborazione del personale dell'amministrazione per rendere più efficiente la macchina regionale, si ergono a difensori non già del personale che fa il suo dovere, ma di chi per troppo tempo ha approfittato della disorganizzazione delle sedi regionali per sottrarsi al proprio dovere e ai propri obblighi. Nella polemica interviene anche il segretario nazionale della funzione pubblica CGIL, Vincenzo Papadà, il quale sostiene che la difesa ad oltranza degli assenteisti sarebbe sterile e dannosa e quindi conclude che è nel potere-dovere del presidente della Regione intervenire. Il sindacato farebbe male ad occultare i dati sull'assenteismo nella Regione Lazio pubblicati anche sulla stampa — dice il sindacalista della CGIL — anche perché quei dati sono evitabili.

## Per i 7 mila medici generici solo i soldi di settembre

Ai settemila medici generici di Roma e del Lazio verrà retribuito solo il mese di settembre, a dispetto del fatto che il pagamento non avverrà fino a gennaio. Non averlo fatto, prova — secondo i medici — una volontà punitiva. Inoltre il Ced, fin dal 9 dicembre aveva risposto ad un quesito specifico della regione, indicando la decurtazione del 6,4 per cento. «E' clamoroso — conclude la Fimmg — che di questo dato non si sia tenuto conto e si intenda invece retribuire i medici per una percentuale sensibilmente inferiore».