

Intervista a Ugo Vetere - I rimedi nuovi per i guai vecchi e no

Il grande ingorgo della capitale

Dal traffico ai servizi: il sindaco fa la pagella del Campidoglio

Campidoglio, interno, di un giorno qualsiasi. La prima scena: il sindaco legge una lettera firmata da Alfonso Ricci, medico dell'ospedale Sant'Andrea, finita alla ribalta dell'inchiesta della magistratura. «Caro dottore, accetto l'invito. Sarò da voi senz'altro il 5 dicembre». La sanità pubblica è nel ciclone, chi ci lavora ha problemi, richieste da caldeggiare a dozzine. Sembra che quasi normale amministrazione. Ma ecco la seconda scena: Vetere fa cercare Renato Armellini. Proprio lui. Che cosa avrà da dire l'uomo che guida la giunta di sinistra al «palazzinaro» più noto alle cronache? Il taccuino registra: «Senta signor Armellini, il Comune non è moroso come lei ha fatto circolare. Mandi pure il suo amministratore e controlli. Quindi, niente seuse. Il riscaldamento alle 30 palazzine di Nuova Ostia, lo deve mandare. Insisto perché provveda subito, 600 famiglie aspettano. In una mattinata come tante altre, il sindaco della capitale deve personalmente occuparsi anche di cose così. Tra riunioni, contrattazioni, vertici dei partiti. Proviamo a capire il momento attuale, le prospettive della città e del suo Comune, partendo dal confronto nella maggioranza di sinistra che ha avanti da settimane».

Vetere, a che punto siete? C'è qualcosa di tutti questi incerti riservati che possa interessare la vita quotidiana dei romani?

Messa così, la domanda nasconde un tranello. Certo che le cinque delegazioni, gli assessori, i tecnici, non si incontrano per passare il tempo. Stiamo lavorando sui problemi, grandi o piccoli. La discussione procede bene. La maggioranza capitolina si impegna con serietà, con collegialità. Abbiamo di fronte questioni rilevanti: investimenti, scelte urbanistiche, edilizia economica e popolare, opere pubbliche, servizi. Una mole di atti che solleva serissimi problemi finanziari. Qui concentriamo la nostra attenzione, anche alla luce delle proposte scaturite dalla recente assemblea di Sorrento dell'AnCI, l'Associazione dei Comuni italiani.

Alora, la discussione è cinque e finalmente alla stretta. Il calendario indica ancora appuntamenti principali, ognuno dedicato a un tema urgente. Cominciamo dal primo: il 23 parlerete di sanità. Ci sono nuovi sviluppi dell'indagine giudiziaria. Come ne terrete conto?

Intanto la collaborazione tra Comune e Regione, in questa delicata materia, dovrebbe procedere su binari più solidi. Ma ancora a que-

sto non ci siamo. Basta pensare che risentiamo addirittura di gravi ritardi nei finanziamenti destinati al Comune per far fronte ai vecchi debiti del Piv Istituto, ormai arrivati alla fase giudiziaria. E si tratta di una cifra notevole. Poi io vedo tre punti su cui concentrare gli sforzi. Primo: definire i bilanci '83 delle USL, che sono sempre per aria, e impostare quelli '84, sempre che la legge finanziaria dello Stato accolga le proposte ANCI. Secondo: dare un avvio più incisivo alle conferenze di organizzazione dei servizi nelle singole USL. Perché c'è bisogno di una vera mappa dettagliata delle carenze nelle strutture sanitarie romane. E così, credo, che si dia la risposta più giusta a quella parte dell'attività della magistratura che non è accettabile.

E qual è? A che cosa ti riferisci?

Voglio dire che la magistratura ha ragione quando persegue ingiustizie, abusi. Non ce l'ha quando si sostituisce all'amministrazione. Anche se ciò avviene per la carenza del piano sanitario nazionale e regionale.

Secondo, il sospetto di un amministratore infastidito dal clamore...

No. È la risposta consapevole e convinta di chi sa che, con i limiti, ci sono da superare veri e propri boicottaggi di varia natura. Due esempi? Non siamo ancora riusciti a realizzare nel concreto il regolamento dell'assemblea generale delle USL, per le tante obiezioni formali. E, vinendo molte resistenze, solo pochi giorni fa siamo riusciti a nominare il responsabile amministrativo dell'assessorato alla sanità.

Infine, ecco il terzo punto: continuare a mantenere rapporti con i giudici per perseguire abusi o atti illeciti, per i quali non c'è dal Campidoglio davvero nessuna copertura.

Dal 1° dicembre la maggioranza discende di traffico e trasporti. Probabilmente il problema oggi più sentito dai cittadini. Quello che scatena più polemiche, che solleva più proteste, malgrado i vostri sforzi. C'è una tambureggiante lancia scappagnina di stampa. Ci sono questioni gravi aperte: Atac e Acotral non sono colpe del governo, vigili sul piede di guerra... l'ingorgo quotidiano. L'assessorato Beni Culturali, senza fondi adeguati (3.000 miliardi) dovremo prendere misure molto drastiche. Domani non è arrivato il momento di dichiarare il traffico ingorgo numero uno della città?

Le cose stanno così. La giunta di sinistra sta lavorando per dare alla città tutto ciò che è storicamente mancato. Uno: la rete metro-



Una telefonata al «palazzinaro» Armellini - Gli ospedali sotto inchiesta: quando la magistratura ha torto, quando ha ragione - «Vi prometto più coraggio contro il caos nelle strade» - Comuni con pochi fondi: il governo ci deve ascoltare

Decentrare i poteri, non le procedure farraginose - Questa città-laboratorio

politana. Due: il sistema integrato bus-tram-filobus-ferrovia. Scontiamo oggi le aberranti e catastrofiche decisioni dei precedenti amministratori e dei governi. Questa è la verità. Contro tutto ciò noi combattiamo. E facciamo le cose: metri, opere di viabilità, studi tecnici mai tentati prima.

D'accordo. Ma come sindaco sei consapevole o no che il traffico deve stare oggi, domani e dopodomani in primo piano, nel lavoro della giunta. L'eredità passata è pesantissima, certo. Ma al cittadino interessa cosa si fa adesso. Ci sono ritardi del Comune?

Sono anch'io convinto che ormai ci vuole una maggiore audacia. Per esempio, misurare per decongestionare il centro storico possono essere altre cose, non solo la chiusura o il no coi gli attuali 16 metri permissivi? Quale numero dovrà lamentarsi, se vogliamo cambiare le cose. Noi abbiamo cominciato ad esplicitare i pullman turistici da certe aree. Proseguiremo così. Perché ci vuole più disciplina, senza dubbio. E più vigilanza, che è ancora insufficiente. Sarà chiaro: bisogna valorizzare il mezzo pubblico

e rinunciare alle macchine. Non è una linea facile, comoda, ma palliativi non esistono più. Abbiamo pronto un piano, che si occupa per esempio di piazza Venezia. Martedì lo presenteremo in giunta, poi alla stampa.

Non passa giorno che sui tavoli delle redazioni non si accumulino polemiche incrociate tra assessori. A volte opportune, altre volte francamente no. Come le giudichi?

Queste polemiche farò volentieri a meno di leggerle. Vediamo meglio il punto dolente dei fondi. Le finanze comunali sono in difficoltà. Il governo rinvia per gli enti locali la facoltà impositiva. Ma per fare le opere necessarie servono ingenti risorse. Vedi l'allarme di Bencini. O servono perfino, vedi caso trasporti al collasso, per dare i servizi normali...

E così. L'ha ricordato di recente anche il vicesindaco Senari durante la visita al cantiere del metrò, alla quale non ho potuto partecipare perché ero all'assemblea ANCI a Sorrento. Se le cose restano come sono adesso, per i flussi finanziari, nell'83 che è un anno grosso, rischiamo. E il problema del futuro della capitale è maturo. Non è una «variabile». Se non si mette mano a quei progetti non si aggredisce la crisi, non si esce dall'emergenza, si aggirava tutto. Questo pensa il Campidoglio, suffragato dal giudizio preoccupato della federazione unitaria dei lavoratori. Ecco perché è deciso il confronto col governo. Siamo alla vigilia del voto al Senato della legge finanziaria dello Stato. L'ANCI ha formulato delle richieste, proposte chiare, ma da Palazzo Chigi purtroppo non arriva alcuna nessun segnale.

Il 3 dicembre la maggioranza affronterà il tema decantamento. Ai romani, insieme con l'elenco del telefono, è arrivato in casa un granello opuscolo sulla propria circoscrizione. Non si fermerà a questo, il processo di potere decantato?

No di certo. Siamo alla vigilia del dibattito in consiglio sulle deliberazioni redatte con l'accordo dei presidenti delle 20 circoscrizioni. Deliberare che portano a una conclusione più solida il processo di decantamento e i pote-

ri agli uffici circoscrizionali. Sia di gestione dei servizi, sia di pianificazione finanziaria. Un salto di qualità nettissimo.

Non la fai un po' troppo facile? E così indolore e lineare il decentramento reale delle competenze?

Problemi ci sono. Sarei ingenuo a negarli. Io parto da una convinzione fondamentale: decentrare non può né deve significare trasferire più in basso le difficoltà in cui si dibatte tutto il sistema delle autonomie locali (Regione compresa). Così, si creerebbero rischi seri. I rimedi sarebbero peggiori dei mali. Invece di curare i vecchi mali, li moltiplicheremo.

I quali sono questi mali antichi della vita dei Comuni?

Sono mali antichi e moderni, perfino recentissimi. Le procedure defatiganti e i controlli assistenziali. La vendita di nuovo centralismo a vari livelli, nell'illusione di ottenere più efficienza. La politica fiscale e tributaria. Se varando il decentramento si ignora questo quadro, si compie un errore madornale.

La telefonata ai Sant'Andrea, quella ad Armellini. Che cosa vuol dire per te, fare così, anche con questi piccoli interventi, il lavoro di sindaco della capitale?

Il Comune è e resta nella crisi un punto di riferimento tangibile, avvicinabile per la gente. Il sindaco lo rappresenta più di tutti. È una richiesta diffusa, quasi affannosa. Ti chiedono i miracoli, che non si possono fare. Ma spesso non è possibile neppure rispondere con un sì o un no. Il fenomeno mi preoccupa. Dimostra che la crisi, la perdita di fiducia sono profonde.

Tre sindaci di sinistra in tre grandi città non sono più in sella, per motivi diversi. Ti senti solo?

No, mi sento appartenente a una razza in estinzione né a una specie protetta. Anzi, temo che a ragionarci sopra si finisca in un modo o nell'altro per dimenticarsi di Roggiolo, per ghisleria. Invece, questa capitale è oggi un interessante laboratorio. Non solo in politica.

Marco Sappino

Ecco che cosa cambierà con il Grande raccordo ferroviario

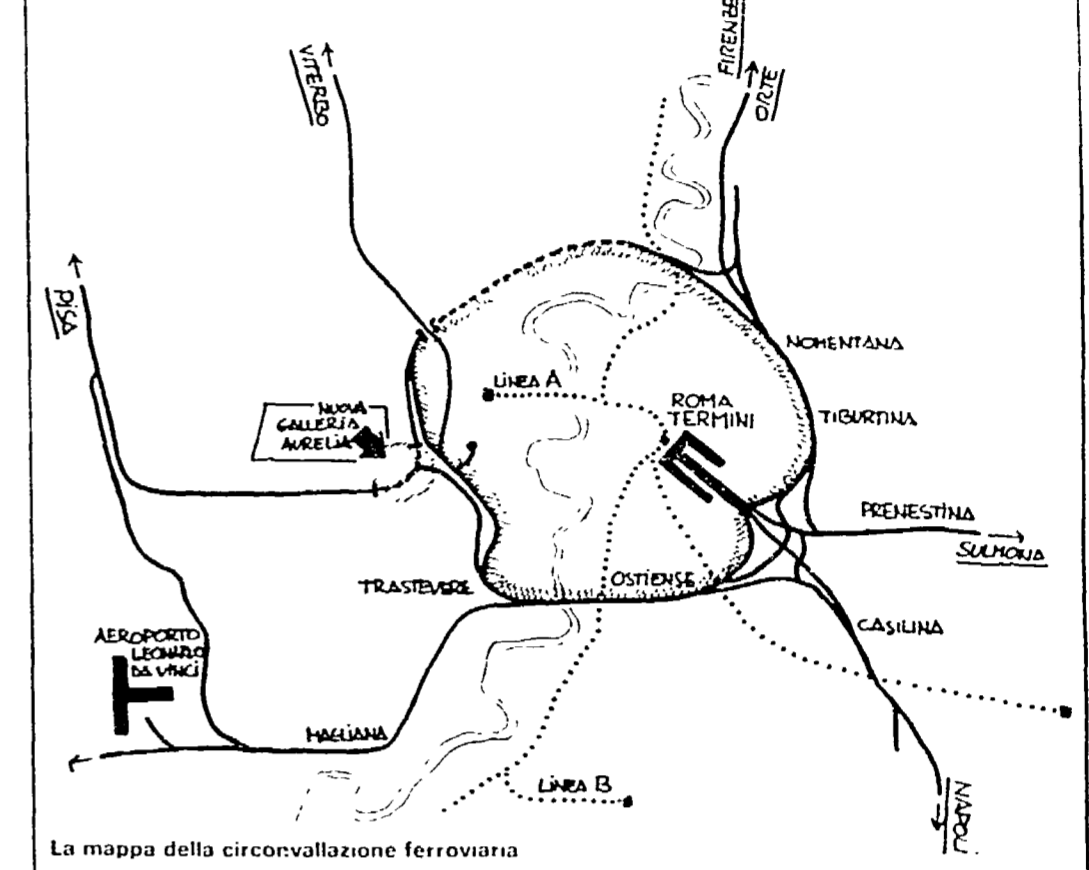
Trasporti, la rivoluzione corre sulla strada ferrata

Si potrà percorrere la circonferenza di Roma con un treno collegato a metrò e autobus. Il percorso sarà 10 Km. più vicino al centro del GRA - Presentata ieri la nuova galleria Aurelia, quasi completata - Permetterà di dirottare i treni provenienti dal nord

Già abbondantemente propagandato, il grande Girotondo sul treno intorno a Roma sta per cominciare. Non domani, s'intende, ma tra quattro o cinque anni l'anello ferroviario di 30 chilometri che corre praticamente intorno al centro di Roma potrà essere liberato dai convogli provenienti dal nord e servire ogni dieci minuti gli utenti in decine di stazioni disseminate lungo il tragitto circolare. Da qui, grazie a metrò e servizi di bus, s'arriverà in centro. Sono queste le «sconvolgenti» conseguenze di una piccola ma fattosa deviazione all'altezza della stazione San Pietro, sotto la galleria Aurelia. Una supergalleria al lavoro giorno e notte è infatti già avanzata per 1700 metri in quattro anni — un tempo record, dicono i tecnici — e ne mancano solo 300 per completare il tunnel. Questo dovrebbe avvenire entro il prossimo anno. Dopodiché mancherà il rifacimento di un'altra galleria già costruita da Mussolini nel '39, ed i treni provenienti da Pisa potranno arrivare a Roma. Sostanzialmente Sesto Orte, per intenderci, senza compiere il giro vizioso delle mura romane.

Su due tronconi di strada ferrata — di ben dieci chilometri più vicini a Roma del GRA — viaggeranno quindi solo i treni locali, una specie di metropolitana a cielo aperto comodissima, che da Roma San Pietro attraverserà Trastevere, Ostiense, la Castellina, Prenestina, Tiburtina, Nomentana fino a Smitamento, proseguendo poi per Tor di Quinto, fino a tornare indietro nuovamente a San Pietro.

Tutto questo hanno spiegato ieri i tecnici delle FS, ai quali è stato affidato attraverso varie peripezie finanziarie il megaprogetto ferroviario, durante una specie di «brindisi» d'augurio tenuto sotto la galleria Aurelia alla presenza del sottosegretario ai Trasporti Santonastaso, dell'assessore comunale al traffico Bencini e del presidente della commissione regionale trasporti Di Senari. In bella mostra il piccolo «gioiello» tecnico che ha permesso lo «sventramento» della galleria, la supergalleria capace di spostare fino a 1000 tonnellate. Con una caratteristica particolare. Il grande volume di sabbia spostato durante la perforazione, invece di essere spazzato via, è stato usato per la costruzione di un cuneo di cemento sul bordo. Ed è così risolto il problema sul



La mappa della circoscrizione ferroviaria



Di fronte alla gigantesca «talpa»

quale s'arroverarono per anni gli ingegneri di Mussolini, che in verità già compresero l'utilità del Grande raccordo ferroviario, pur senza prevedere forse la grande ondata del traffico automobilistico degli ultimi vent'anni.

Per completare il quadro delle informazioni, sull'utilità dell'anello, restano da aggiungere altri particolari non certo marginali. Com'è illustrato nella cartina riprodotta qui sopra, nel sistema ad anello si inse-

riscono numerose altre strade ferrate esterne ed interne alla città urbana. A cominciare dalla nuova ferrovia inaugurata il 2 novembre per collegare la città di Fiumicino all'aeroporto, e l'aeroporto stesso alla stazione di Trastevere. Da qui, un altro treno continuerà la corsa fino all'«incrocio» della Tuscolana, che diventerà una specie di smistamento per raggiungere la stazione Termini. Lungo la strada, inoltre, s'incontreranno tutte le stazioni del metrò già in funzione, e quelle ancora in cantiere. Sarà anche potenziato il tratto tra San Pietro e Trastevere, quadruplicato quello tra Roma Smitamento e Tiburtina, raddoppiato il raccordo tra San Pietro e la Storta. Senza contare che all'altezza della stazione Ostiense è già possibile prendere il treno per Garbatella, San Paolo, Magliana e Ostia, oppure il metrò della linea B.

Insomma una rivalutazione del tanto blastrattati binari ferroviari, come principale mezzo di trasporto cittadino. Ed una volta fatto questo progetto sembra avanzare nei tempi stabili, e senza grosse polemiche. Resterà da vedere se il ministero dei Trasporti continuerà a rispettare le scadenze finanziarie con le imprese di costruzione anche nei prossimi anni.

Il sindacato di fronte alla crisi del trasporto pubblico

«Il governo saldi i suoi debiti Atac e Acotral vanno risanate»

I tranvieri sono sotto choc (erano mesi così drammaticamente in pericolo). I sindacati, come è logico, hanno detto che se non arriveranno i soldi lo scopero sarà automatico. Una decisione inattuabile per un sindacato ma gravida di pericoli: oltre al caos in cui verrebbe gettata un'intera regione, provocherebbe una frattura all'interno dello stesso movimento dei lavoratori. E proprio di fronte a questi rischi abbiamo chiesto a due dirigenti sindacali, il socialista Rufface Minelli, segretario della Camera del Lavoro e il comunista Emilio Salvatore segretario provinciale della FILT-Cgil cosa il sindacato, nella sua dimensione territoriale, e quello di categoria intendono fare.

«Quella dello scopero — dice Minelli — è una strada sbagliata se non vengono pagati gli stipendi, ma penso che se in questi giorni si riuscirà, a tutti i livelli, a far prevalere la ragione il pericolo possa essere scongiurato. Bisogna innanzi tutto costringere il governo a saldare il debito che ha nei confronti delle aziende. Questo per evitare il tracollo ma è chiaro che poi bisognerà mettere mano alla situazione per uscire dall'emergenza. Bisogna spingere al massimo per raccogliere nel più breve tempo possibile i frutti di quell'opera di risanamento aziendale già iniziata. L'impegno del sindacato dovrà svilupparsi all'interno delle aziende per contribuire ad una loro razionalizzazione e quindi ad una

maggiore efficienza ma bisognerà anche recuperare, in fretta, terreno su tutta la questione del trasporto pubblico. Di idee, di piani (penso alle soluzioni per il traffico) ne sono stati presentati diversi, ma il sindacato finora non ha detto la sua in modo chiaro, non ha dato un contributo per cercare di arrivare a soluzioni concrete. In sostanza dobbiamo smettere di restare alle spalle delle proposte e fare proprio questo modo degli stipendi può essere come se non avessimo mai fatto nulla. Quindi l'obiettivo principale è quello di spuntare la lama alla mannaia della legge finanziaria. Una volta assicurati finan-

ziamenti certi ed adeguati resta da condurre la battaglia per una gestione moderna delle aziende. Come lavoratori abbiamo le carte in regola. Si sente ancora l'eco delle arrivate discussioni fatte per convincere i lavoratori della giustezza di una linea sindacale che si fa carico anche di problemi come quello della produttività. Anche le aziende stanno dando segnali di voler cambiare strada, ma occorrono prove ancora più sostanziose di coraggio. Non basta razionalizzare il processo di risanamento deve investire globalmente le aziende. Faccio un esempio: da un anno all'Atac è entrato in vigore il nuovo regolamento speciale che prevede tra l'altro la figura del capo impianto, cioè di un responsabile che abbia sotto mano le varie componenti: parco macchine, autisti, officine, operai. Si tratta di uno strumento, di un punto di riferimento decisivo per azienda e lavoratori per far crescere una politica di corretta gestione aziendale. Bisogna, infine, nominare solo «fiscamente» e non tutti. L'Atac continua ad essere governata secondo i vecchi e frammentari criteri. Le resistenze al nuovo, ovviamente, sono fortissime. Si tratta di sbarazzare «ossia» e «ortelli» ma l'opera di bonifica non può essere ulteriormente rinviata se si vogliono dare prove concrete di sana politica aziendale».

Ronaldo Pergolini

TERMINA OGGI LA 7ª RASSEGNA MOTORISTICA ROMANA

L'Americano di Roma Eddie Cheever ospite d'onore alla premiazione di Salvatore Genovese

Inaugurata sabato scorso dal sindaco Ugo Vetere, la settima edizione della Rassegna Motoristica Romana si è conclusa questa sera a Campidoglio con un numero pubblico di appassionati e di operatori record. Il successo registrato anche quest'anno è la dimostrazione più concreta che la formula adottata da questa manifestazione è una formula vincente e la Rassegna che raccoglie il meglio del motorismo internazionale, per questo motivo è

diventata una manifestazione di prestigio e di qualità. Il calendario indica ancora appuntamenti principali, ognuno dedicato a un tema urgente. Cominciamo dal primo: il 23 parlerete di sanità. Ci sono nuovi sviluppi dell'indagine giudiziaria. Come ne terrete conto?

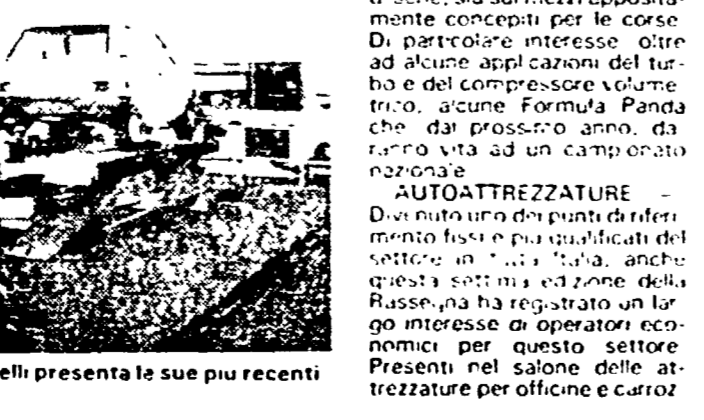
Intanto la collaborazione tra Comune e Regione, in questa delicata materia, dovrebbe procedere su binari più solidi. Ma ancora a que-

termi nazionali, inoltre, è presente la nuovissima BMW 320 quattro porte. Per quanto riguarda le moto, invece, a noi interessano i modelli medi e bassi, ma sono presenti anche le moto che hanno conquistato i recenti campionati italiani di serie.

PRODUZIONE — Rimovibile la presentazione del modo più recente di fare Case italiane ed estere, tra cui la Fiat Regatta 1.4 a Roma, la Lancia Delta 16, la Austin Maestro e la Ford Sierra XR3i e la nuova Peugeot 205. In un



Nel salone delle attrezzature per officine e carrozzerie, la Antonelli presenta le sue più recenti e sofisticate novità



L'IPPODROMO DELLE CAPANNELLE

zere la più sofisticata ed avanzata realizzazione delle maggiori case italiane ed estere della categoria

IPPODROMO DELLE CAPANNELLE — Il gemellaggio tra Rassegna Motoristica Romana rappresenta un momento importante nel segno dello sport sicuro successo. Tra le sorprese per i visitatori la possibilità di recarsi con lo stesso biglietto ad una riunione tipica alle Capannelle e quella di ricevere, su richiesta, una tessera speciale «Club Rassegna Motoristica Romana».

MANIFESTAZIONI — Sta man a' ore 11. Salvatore Genovese, nota preparatore della Capitale, tornerà attorno a tutti i piloti che dal 1950 al 1983 hanno corso sotto i suoi colori. Alla premiazione sono previsti un centinaio di piloti tra cui il pilota di F1 Eddie Cheever, vincitore del campionato italiano motore e pilota di team Alfa-Euroacing nel 1982.