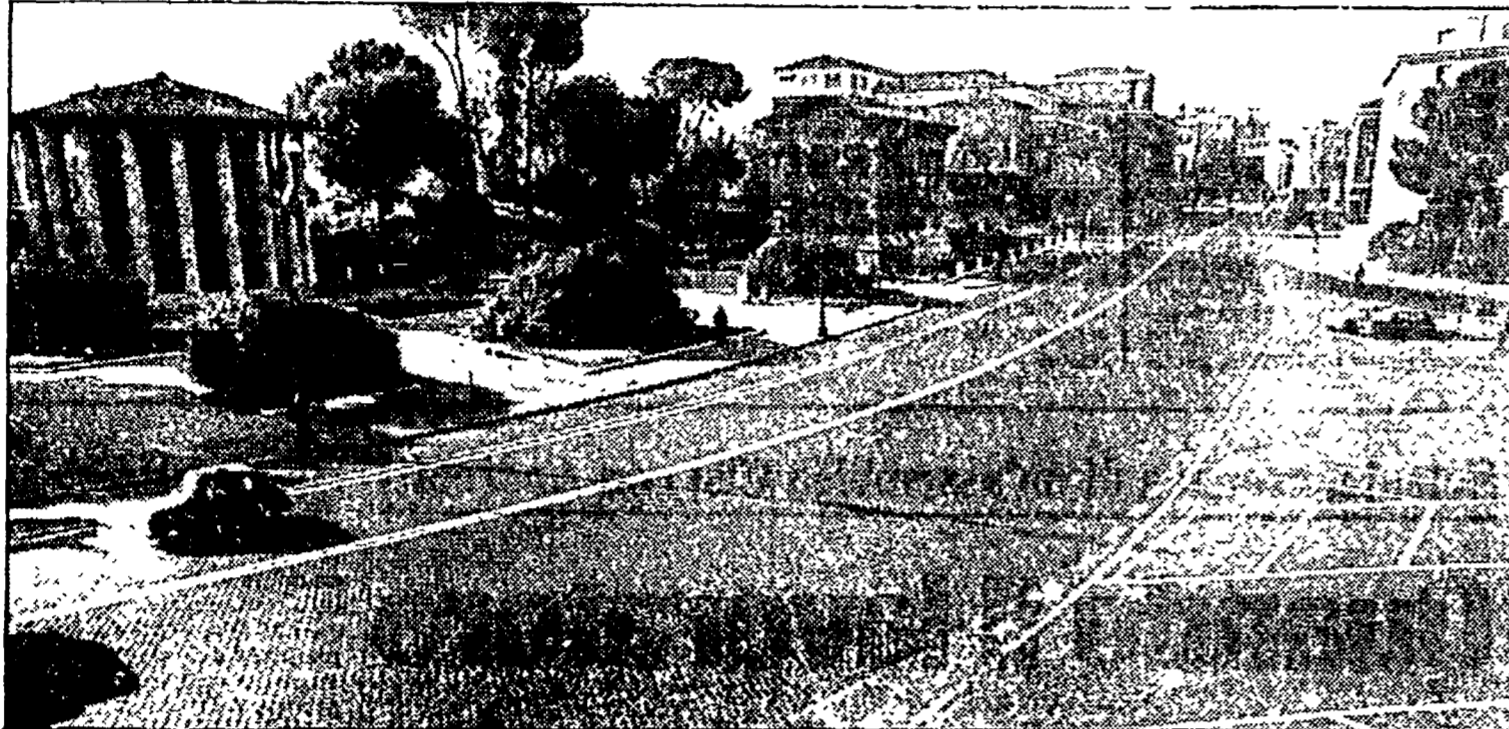


Ieri code al casello dell'A2: le mete preferite sono al Sud

Col week end un assaggio del grande esodo da Roma «Miniguada» per i vacanzieri

Generalmente il traffico è apparso molto intenso ma senza grandi intoppi - Transitato ai Tir
L'organizzazione dei mezzi di soccorso - Venti treni speciali in partenza dalla stazione Termini - Gli scioperi

Fedele come sempre alla tradizione, anche quest'anno l'esercito dei «vacanzieri» ha rispettato la fatidica scadenza del fine settimana: la grande operazione-ferie è iniziata ieri fin dalle prime ore della mattinata, probabilmente continuerà, anche se a ritmi più alterni, oggi, e andrà avanti per qualche giorno fino a toccare il clou del 1º agosto. L'assalto massiccio, come era prevedibile, lo hanno sostenuto in gran parte le autostrade (A1 e A2) ma non è durato molto. Verso le 11, dopo l'ultima code (la più lunga, circa un chilometro e mezzo), si formata sulla A2 in direzione di Napoli) la situazione è tornata normale con un traffico «intenso» — a giudizio dell'Asci e della polizia stradale — ma abbastanza scorrevole. Non ci sono stati incidenti



Un'immagine di Roma deserta ieri pomeriggio. In alto: traffico intenso sul Grande Raccordo Anulare

di rilievo, ad eccezione di un tamponamento a catena al 56° dell'A2, e, in generale, il lungo «serpente» si è snodato senza traumi verso le località (privilegiate quelle del meridione) prescelte dai romani per le vacanze. Si calcola che da venerdì sera fino alle sei di ieri mattina siano transitate 10.914 automobili al casello Roma Nord e 10.940 a quello di Roma Sud. Minor, ma con percentuali sempre consistenti, l'affluenza al Nord. Il recente provvedimento che vieta la circolazione al Tir ha contribuito ad agevolare la circolazione. E a renderla anche meno pericolosa. Già da ieri sulle autostrade gli autocarri sono stati costretti a restare fermi e il black out si ripeterà oggi, mercoledì e giovedì prossimi. Un'altra fermata è prevista dalle 7 di sabato 3 agosto fino alle ventiquattro della domenica successiva. Ma non è questa l'unica novità. Servizi di assistenza, soccorso e informazione sono stati allestiti per far fronte allo straordinario incremento di traffico. Proviamo a riassumerli brevemente.

File e rallentamenti: in collaborazione con la società Autostrade l'Asci fornirà di volta in volta, tramite le trasmissioni Rai, notizie utili per chi è in viaggio su eventuali ingorghi. In caso di grossi incidenti l'Automobil Club è autorizzato a chiedere l'interruzione dei programmi in corso per fornire indicazioni sui percorsi alternativi da prendere.

Interruzioni stradali. Un notiziario preparato dal compartimento della polizia stradale offre ogni giorno il quadro completo della situazione delle strade. Basterà dare uno sguardo ai giornali o telefonare al 4212 per saperne di più o per orientarsi. Se avete deciso di partire oggi tenete presente che la Casilina nel tratto compreso

tra il 14° e 15° chilometro è chiusa per lavori. Lo stesso vale per la Maremmana (tra il 13,300 e il 13,800) e la Viennese (frana tra il secondo e il quinto chilometro). Le estremità ufficiali dicono che il 75 per cento degli italiani preferisce spostarsi in macchina, ma, a giudicare dai biglietti venduti alla stazione Termini per la prima quindicina di luglio (quasi trecentomila), si direbbe che il treno stia recuperando una notevole fetta di turismo. Per questo le Ferrovie hanno messo a disposizione nuovi convogli. Da ieri, infatti, in partenza da Roma transiano venti treni speciali, tutti a lungo percorso e dirottati nelle stazioni periferiche. I ritardi sono grossi modo contenuti entro i 10-15 minuti.

Traghetti. A Civitavecchia ieri è stata una giornata tranquilla. Alle 16 e 30 è partito il traghetto «Villa» di proprietà delle Ferrovie dello Stato in grado di trasportare mille persone e 300 auto fuori prenotazione. Ma non sarà così martedì prossimo che vede fissate nel calendario delle agitazioni due ore di ritardo per ogni partenza, decise dai marittimi aderenti alla Cgil, Cisl e Uil. Il 6 agosto sarà ancora peggio con il blocco totale delle operazioni: se avete deciso di prendere il mare proprio in quei giorni, tenetene conto.

Banche facili per i banditi Cinque rapine in tre giorni

Venerdì in un'ora sono stati assaltati tre istituti di credito - Un bottino complessivo di circa 600 milioni - Minivertice al Viminale presieduto dal ministro dell'Interno Scalfaro

Ci, infine, le attenzioni dei banditi si rivolgevano allo sportello del Credito italiano di via Fornovo, dal quale asportavano alcune decine di milioni. C'è già chi parla di una banda. In via Nigra e in via Fornovo, infatti, alcuni testimoni avrebbero visto i rapinatori fuggire a bordo di un'auto guidata da una donna. Ma gli inquirenti preferiscono non sbilanciarsi in ipotesi: l'elemento è troppo vago, e potrebbe anche trattarsi di una coincidenza.

Da qui il minivertice al Viminale di venerdì sera, presieduto dal ministro dell'Interno, Oscar Luigi Scalfaro, presenti il capo della polizia, il prefetto Porpora, e il comandante generale della Guardia di Finanza, Lodi. Il ministro ha dato disposizioni affinché siano messi a punto, con assoluta urgenza, specifiche misure di prevenzione, vigilanza ed in-

tervento a carattere interferente. Si tratta solo di un primo passo. Il problema verrà affrontato nei dettagli il 30 luglio prossimo, in una riunione del Comitato nazionale per l'ordine e la sicurezza pubblica convocata dal ministro Scalfaro. Ma anche ieri non sono mancate le rapine, anche se questa volta le banche (chiusi) sono salivate. In mattinata un cittadino americano, James Ford, è stato avvicinato in via di Villa Grazioli da due giovani in moto che, puntandogli contro una pistola, si sono fatti consegnare una collanina

d'oro. Poco dopo, un uomo a volto scoperto e armato di pistola è entrato nel negozio di calzature di Daniela Pacchi, in piazza S. Croce in Gerusalemme, portando via alla proprietaria ottocentomila lire. Nel pomeriggio, due banditi armati di pistola e coltello hanno fatto irruzione in un negozio di parrucchiere per signora in via Eseo 45, facendosi consegnare due milioni dalla proprietaria, Emanuela Santoro, e quattro catenine e quattro anelli dalle due clienti presenti in quel momento. **Giuliano Capecelatro**

Mentre la città si svuota, con code sulle strade che portano ai mari e ai monti, i rapinatori non si concedono ferie e pensano a svuotare banche e tasche di malcapitati. In tre giorni cinque rapine, un bottino complessivo di circa seicento milioni, cui si aggiunge la serie quotidiana di rapine per la strada. Un assalto in forze agli istituti di credito come non si registrava da anni, in barba ai sistemi di sicurezza. L'onda non si è abbattuta solo su Roma; anche in altre città il numero delle rapine, in questi giorni, tocca livelli record. E l'altro ieri, al Viminale, c'è stato un minivertice per analizzare il fenomeno e preparare le contromisure. Proprio venerdì mattina, nel giro di appena un'ora, si sono avute tre rapine. La prima, verso le dieci del mattino, alla Silette del Tuscolano, con un bottino di circa sessanta milioni. Mezz'ora dopo, scattava l'allarme allo sportello della Banca nazionale del lavoro dei Conti in via Costantino Nigra, dove prendevano il volo cinquanta milioni. Alle undici

Nelle viscere del nuovo metrò / 4



A passeggio nel tunnel ... e dietro a una curva ecco le luci della stazione Feronia

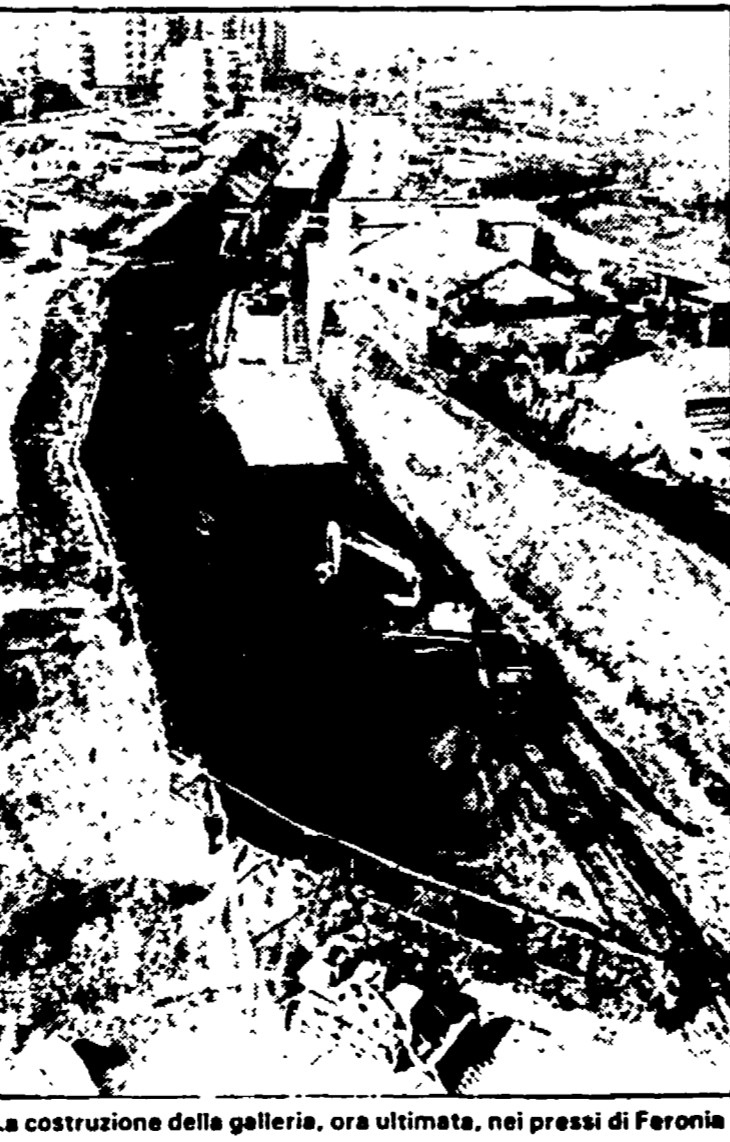
Il tratto da Pietralata al futuro capolinea di Rebibbia è completo al 90% - Mancano solo 2 stazioni Il lungo cavalcavia di Ponte Mammolo sulla valle dell'Aniene e sul fiume: qui si «sale» alla metropolitana - Le difficoltà incontrate nel sottosuolo Ora si attende il via, fra 4 anni

In macchina? Certo, da qui in poi il metrò è praticamente pronto. Mancano solo due stazioni, ma tutta la linea è completa al 90%. Venga, se non sbagiamo è il primo... non addetto ai lavori a percorrere le gallerie della nuova linea quasi come se fosse in una vettura della metropolitana. Un po' di immaginazione... e il gioco è fatto. Loro, gli addetti ai lavori, chissà quante volte l'avranno fatto nel tempo libero questo «gioco della Metropolitana». E di immaginazione, per la verità, non ne occorre neanche tanta. Appena la macchina dei nostri accompagnatori entrò nel buio del tunnel, alla stazione di Pietralata, l'impressione del viaggio in metrò è immediata. La galleria è molto grande. Oltre alle due linee di binari, ce n'è una terza che dovrà assicurare le manovre per l'incrocio con i treni della futura linea «D». Sulle pareti laterali, a intervalli regolari, la luce filtra dalle aperture predisposte per «allentare» la pressione del muro d'aria creato dai treni in movimento. Si procede, tra gli schizzi che la macchina solleva dal sottile strato d'acqua che ricopre il fondo,

mentre il dirigente dei lavori spiega la tecnica con cui è stato costruito tutto questo secondo tratto di galleria, fino a Rebibbia. «È stato quasi tutto un lavoro a cielo aperto», dicono. «Abbiamo scavato l'intero, enorme cunicolo dall'esterno, poi si sono realizzate le pareti in cemento armato, quindi il «tetto», e poi tutto è stato ricoperto. All'esterno, già per un buon tratto è scomparsa ogni traccia dei cantieri. Ecco — concludono — ad esempio siamo appena passati sotto via Fiorentini dove il traffico è pienamente ristabilito da tempo».

La stazione dei Monti Tiburtini è vicina. Si percorrono alcuni metri di galleria ancora scoperti, poi la macchina risale nel cantiere. Dietro la recinzione il fiume di auto di via dei Monti Tiburtini ristretta. In questo punto, ad una sola carreggiata. «Qui abbiamo inconvenienti seri — dicono i tecnici —. Abbiamo dovuto creare un'intera galleria per tutti i pubblici servizi (cavi della luce, del telefono, ecc.) che erano letteralmente «disseminati» nel sottosuolo. Speriamo solo che tutte le aziende responsabili ci seguano velocemente nello

spostare tubi e cavi. Finché questi lavori non saranno completati, infatti, non potranno iniziare quelli per la stazione. L'enorme «cratere» nel quale dovrà essere costruita la stazione, in effetti, è quasi terminato. Già si vedono le prime strutture che prendono forma e, in fondo, l'apertura della galleria che prosegue. Entriamo nel tunnel buio, questa volta a piedi. Il tratto è molto lungo, leggermente in discesa e le entrate sono sbarrate: «Qui — dicono — mancano solo le strutture di rivestimento e i binari. Dietro una curva compaiono i fari della stazione di Feronia. Il «gioco» di immaginare il metrò già in funzione diventa ancora più facile: le due banchine, i pannelli di rivestimento, le rampe di scale che portano in superficie attendono soltanto gli ultimi ritocchi. Il silenzio dei lavori quasi terminati è irrealmente stupore di veder comparire le masse con la borsa della spesa o gente nervosa in attesa del treno che la porti al luogo di



La costruzione della galleria, ora ultimata, nei pressi di Feronia

lavoro, all'altro capo della città. Ma, per ora, nel grande atrio a livello della strada non ci sono ancora biglietterie o controllori. Di fronte, inglobate nel cantiere, appaiono solo le arditissime strutture in ferro e vetro dei capannoni dell'ex deposito della Zeppieri. Fanno un po' malinconia: di fronte alle tecnologie che abbiamo appena lasciato nel sottosuolo sembrano quasi degli splendidi reperti archeologici. La tappa successiva è il cantiere di Ponte Mammolo. Ci siamo lasciati alle spalle il tratto della stazione di Santa Maria del Soccorso, quello attualmente più indietro per problemi burocratici: non sono ancora state completamente sgombrare le aree che dovrà attraversare. A Ponte Mammolo... si sale al metrò. L'intera conca dell'Aniene e il fiume sono attraversati da un gigantesco viadotto quasi completamente realizzato. È l'ultima delle svariate tecniche costruttive che abbiamo incontrato in questo nostro «viaggio», a partire dallo scavo a venti metri sotto terra di Termini. Qui anche la stazione è sopraelevata: un lussuoso edificio con un grosso atrio e le scale dalle quali salire alle

due banchine. I treni viaggeranno su questa striscia di cemento sospesa, più alta del massimo livello di piena dell'Aniene che, comunque, per un lungo tratto verrà chiusa dagli alti argini progettati dal Genio civile. Da una scaletta si sale sull'impalcatura del nuovo ponte: una vera cattedrale di ferro e legno lunga 44 metri. Tutto è pronto per la gettata del cemento armato. Sotto, nelle intercapedini, si vede scorrere il fiume. Di fronte il fitto flusso di auto della Tiburtina sul vecchio Ponte Mammolo. Appena raggiunta la sponda opposta, i treni rientrano in galleria, fino al capolinea di Rebibbia. Il nostro viaggio è alla fine. Anche la stazione di Rebibbia è praticamente terminata. Voltiamo lo sguardo, nel buio della galleria, verso Termini, otto chilometri più in là. Manca soltanto il semaforo verde che dia il «via» alla corsa del primo treno della nuova linea «B», da Rebibbia all'Eur. Fra quattro anni.

Angelo Melone (Fine - I precedenti articoli sono stati pubblicati nei giorni 7, 14 e 21 luglio scorsi).

Le foto apparse nei quattro servizi sono di: RODRIGO PAIS

I «sabotaggi» allo sviluppo

Tira aria vecchia sui sette Colli

di PIERO SALVAGNI

CIO CHE sta emergendo nel programma urbanistico del pentapartito è abbastanza rivelatore del compromesso negativo raggiunto per la formazione della giunta capitolina. La Dc non ha dovuto faticare molto per rovesciare l'ipotesi di sviluppo di Roma da Est ad Ovest. Sembrava assistere ad un film già visto negli anni 60: previsione di sviluppo ad Est con tanto di Piano Regolatore a sancirla, gestione di fatto in tutt'altra direzione.

Ma qualcuno tra i laici e i socialisti tenta di addolcire la pillola sottolineando che in fondo si sposta solo il «centro fieristico e congressuale», mentre il Sistema Direzionale Orientale rimane dov'è. E quel solo che stupisce. Infatti su 7,5 milioni di metri cubi previsti nello «Sdo», ai quali va aggiunto il «centro», se ne spostano solo 1,7, cioè il 20%. Ma non si tratta solo di una questione di pesi urbanistici, ma di qualità. Perché in realtà si sposterebbe da un'altra parte la «grande opera» che fuge di fatto da «volano» per il debole dello «Sdo».

Infatti la realizzazione del «Centro fieristico» alla Roma-nina, o comunque nell'ambito dello «Sdo», comporta la predisposizione e l'accelerazione di quelle adeguate infrastrutture viarie e di trasporto, previste dal «progetto mirato» che costituisce la vera ossatura della trasformazione urbana. Si tratta del potenziamento della linea A del metrò già in funzione, della trasformazione della Roma-Fiuggi in linea metropolitana, di viale Togliatti e dell'asse attrezzato. Spostando il «Centro fieristico» anche tali scelte vengono indebolite.

Inoltre verrebbe meno una integrazione del «centro» con il sistema direzionale, con l'Università di Tor Vergata (anche questa, che fine ha fatto?) con le aree produttive limifrote ed, infine, con il sistema informativo-commerciale che è insito nel «centro fieristico e congressuale» e che ne costituisce parte rilevante. Insomma un vero svuotamento dell'operazione di direzionalità. Occorre invece rovesciare il ragionamento, che di continuo viene fatto, in base al quale il «centro fieristico» deve essere ubicato solo là dove vi è un grado di infrastrutture e di accessibilità adeguato. Innanzitutto perché è esso stesso portatore di qualità urbana e di infrastrutture e, in secondo luogo, perché ove prevalesse questa visione significherebbe continuare a qualificare zone che già lo sono e condannare a degrado le zone a loro arretratezza. Il dualismo strutturale di cui Roma soffre prevarrebbe, anzi verrebbe accentuato. La grande idea di unificare la città utilizzando il «nuovo» per riqualificare l'esistente, viene rimessa così in discussione.

E che questa sia l'idea vecchia che riaffiora lo si evince anche da altri fatti non meno significativi. Proprio in questi giorni si apprende da una nota di stampa che l'Iri penserebbe

ad ubicare all'Eur anche la nuova sede della Rai, nell'ambito di un grosso centro congressuale. Quanto dinamismo improvviso. Finché vi era una giunta di sinistra a Roma la proposta di spostare la nuova sede della Rai veniva considerata impossibile, anzi provocatoria. Avevamo infatti proposto di spostare anche essa nello «Sdo», a Cinecittà, per creare vicino alla città del cinema un polo nazionale delle telecomunicazioni e dell'informazione, punto di riferimento dell'industria elettronica ed informatica: un'operazione urbanistica e di rilancio produttivo al tempo stesso, per la città e il paese, come abbiamo più volte sottolineato nella mozione per «Roma capitale». Oggi invece non solo si sarebbe disposti a spostare la Rai ma dalla parte sbagliata.

Ma perché poi tutto questo all'Eur? Centinaia di miliardi e forse più spostati in questi direzione possono rimettere in moto vecchi appetiti. Ma vi è un'altra ragione, anch'essa di fondo. L'Ente Eur esiste da cinquant'anni e nonostante abbia esaurito le funzioni per le quali fu creato dal fascismo, non solo non viene sciolto, ma se ne prevede il potenziamento, secondo un disegno di legge presentato dalla Dc a febbraio '75. Questa «anomalia istituzionale», che ha già consentito, prima degli anni del fascismo e poi in quelli del predominio democristiano, di condurre in porto operazioni speculative al di fuori di qualsiasi controllo da parte del Consiglio comunale, viene riutilizzata oggi per operazioni di legge presentate dalla Dc a febbraio '75. Questa «anomalia istituzionale», che ha già consentito, prima degli anni del fascismo e poi in quelli del predominio democristiano, di condurre in porto operazioni speculative al di fuori di qualsiasi controllo da parte del Consiglio comunale, viene riutilizzata oggi per operazioni di legge presentate dalla Dc a febbraio '75.

E' vero che l'Ente Eur debba essere ripensato siamo noi comunisti per primi a sostenerlo, ma rilanciando questa parte della città come polo di attività culturali (o ha già dimostrato la Festa dell'Unità e l'Estate Romana di quest'anno), espositive e sportive, ricreative e di massa riqualificando le strutture ed i grandi servizi esistenti in rapporto a questa vocazione e non concentrando le iniziative del tutto diverse. È in questo senso che una eventuale «agenzia operativa» potrebbe anche esistere, ma che risponda al Consiglio comunale, strumento operativo del Campidoglio. Questo infatti stiamo proponendo nella discussione parlamentare sul futuro dell'Ente Eur. L'Eur può svolgere infatti un ruolo di cerniera importantissimo tra Centro storico, «Sdo» e Littorale.

Valeria Parboni

A Ostia Antica e a Villa Gordiani

Oggi Napolitano e Magri chiudono le due Feste

Si concluderanno stasera con due importanti appuntamenti politici le due Feste nazionali dell'Unità dedicate alla cultura in corso a Roma da dieci giorni. Stasera alle 19 ad Ostia Antica parlerà Giorgio Napolitano, capogruppo comunista alla Camera e membro della Direzione, mentre a Villa Gordiani, sede della Festa di Villa Gordiani sarà conclusa da Lucio Magri, della Direzione (e non da Alfredo Reichlin, come precedentemente programmato). Una kermesse di dieci giorni

volge al termine, dopo una lunga serie di dibattiti, concerti, spettacoli cinematografici e teatrali. Una manifestazione che, a Villa Gordiani come ad Ostia Antica, ha incontrato il favore del pubblico, composto non soltanto da iscritti, ma anche da simpatizzanti e da cittadini, soprattutto giovani, che hanno affollato gli spazi dibattiti, i ristoranti, i caffè concerti, seguendo con interesse le rappresentazioni cinematografiche e teatrali. Ma se i comizi di chiusura pongono il suggello politico sulle due feste, gli spettacoli continueranno fino a notte inoltrata.