

L'ingorgo?
Ah, saperlo... / 2

Bollettini via-radio: a Roma si potrebbe, come a Londra o in Usa

Il traffico «intelligente»

All'estero automobilisti informati, meno caos

A Roma, se si vogliono avere informazioni sulla situazione del traffico, c'è un solo sistema: uscire di casa e verificare direttamente, magari rimanendo bloccati negli ingorghi. Non esiste un servizio telefonico e radiofonico che dia notizie in tempo reale e che consenta di evitare le zone più congestionate.

New York, Londra, Parigi: tre grandi metropoli straniere, invece, sono attrezzate per offrire servizi di questo tipo. Proviamo a guardare queste tre città più da vicino per capire come e che tipo di informazioni offrono sulla circolazione automobilistica cittadina.

NEW YORK, 7.135.000 abitanti. Sono molte le stazioni radio che danno informazioni continue sul traffico. Una, in particolare, la più ascoltata emittente newyorkese, trasmette un notiziario ogni venti minuti. Prima delle altre notizie, informa del traffico sulle grandi autostrade che attraversano la città, nei tunnel che collegano Manhattan a ovest con la terza isola e a est con Long Island. Si tratta di informazioni ascoltate e utilizzate dai milioni di pendolari che vanno e vengono dai quartieri residenziali e dai paesi vicini a Manhattan. Le informazioni dicono degli incidenti che bloccano le corsie autostradali, dei ritardi nei punti di strozzatura, delle deviazioni imposte da lavori pubblici.

LONDRA, 7.167.000 abitanti. Da sempre, nell'immensa capitale del Regno Unito, la serissima Bbc informa sul traffico. Chi abita a Londra può accendere la televisione alle sette del mattino e ascoltare e vedere ogni mezz'ora due impeccabili presentatori del telegiornale che, insieme alle previsioni del tempo, informano anche di deviazioni, lavori in corso, ingorghi.

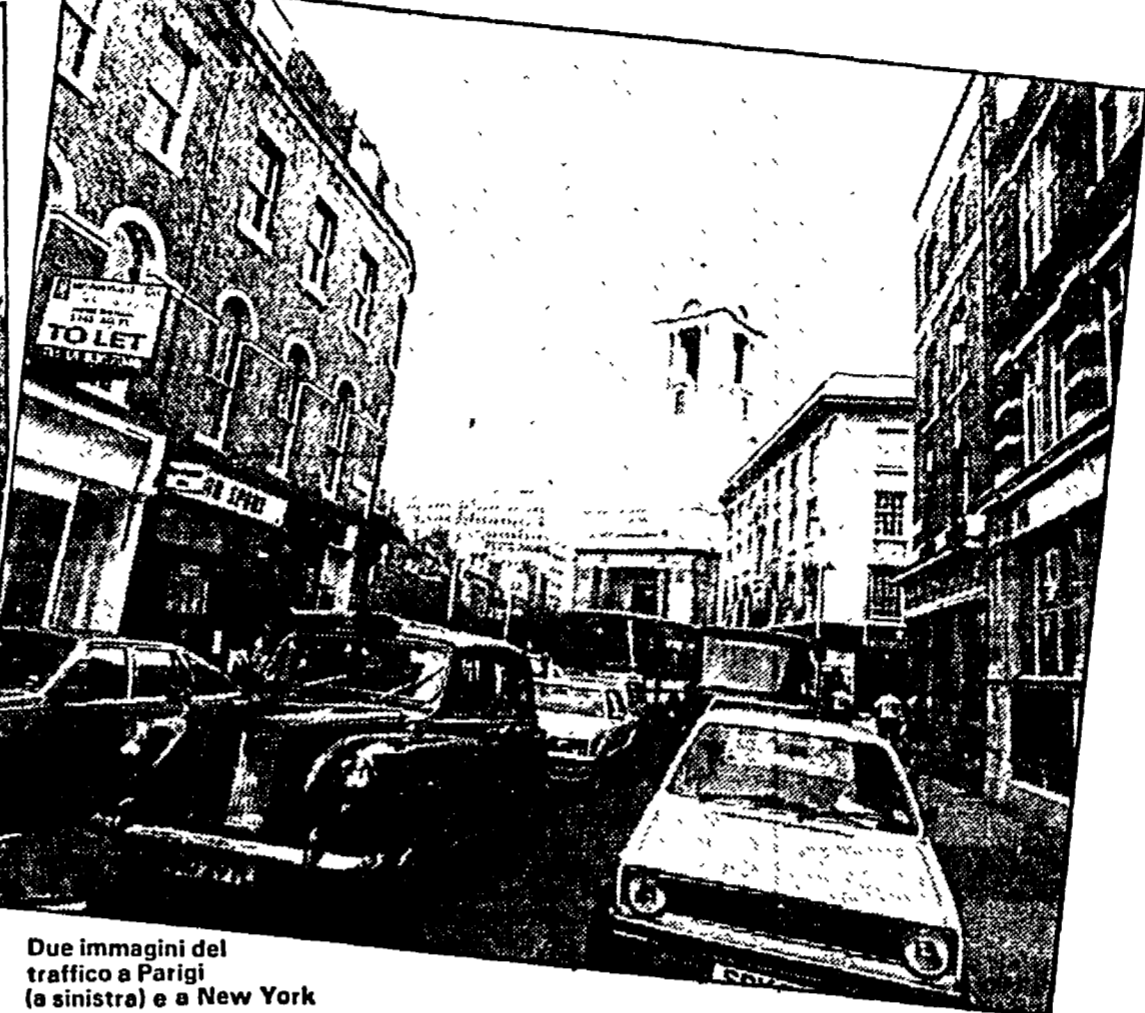
Notizie estremamente precise e dettagliate vengono date anche via radio: basta accendere (e possedere) un autoradio per evitare le zone calde della città.

PARIGI, 2.299.830 abitanti. Nella capitale francese vengono forniti tre tipi di servizi. Un numero telefonico dà informazioni sui punti di uscita dalla città. È uno strumento prezioso per i moltissimi pendolari, per chi vive nell'enorme hinterland e per i molti parigini che i venerdì partono per il fine settimana.

Da un anno sono state attivate, in molti punti della città, delle macchinette «intelligenti»: utilizzando una tastiera si scrive il nome della strada in cui si vuole arrivare e, in pochi secondi, su delle strisce di carta simili agli scontrini dei negozi, queste macchinette dicono come arrivare in quella strada a piedi, come arrivare in autobus, come arrivare in metropolitana, qual è la combinazione più rapida. Il tutto in modo estremamente preciso, fornendo anche i tempi medi di percorrenza. Non dicono del traffico, è vero, ma consentono di spostarsi nella città in modo più razionale e dunque più rapido.

Da qualche mese, infine, tutti gli autobus parigini sono stati dotati di radio ricetrasmittenti collegate con una centrale. I conducenti sono così avvertiti tempestivamente di ingorghi e necessarie deviazioni al percorso. Unico inconveniente: chi sta sull'autobus è informato della deviazione e può decidere se scendere prima o dopo, chi invece l'autobus lo sta aspettando alla fermata, rimane all'oscuro di tutto. Può capitare, così, di dover aspettare per ore un autobus che da lì non passerà.

Giovanni De Mauro



Due immagini del traffico a Parigi (a sinistra) e a New York

In tutte le grandi città italiane siamo ancora indietro

A New York le radio, a Londra televisione e radio, a Parigi telefono, macchinette «intelligenti» e radio sugli autobus. A Roma, invece, non esiste ancora nessuno strumento che dia informazioni in tempo reale sul traffico cittadino. Ma nelle altre città italiane? Breve giro per controllare. Niente a Torino, niente a Palermo. Nessuno strumento di informazione

nel traffico neanche a Bologna che, forse, non ha proprio il traffico. A Napoli, niente. Ma non basterebbero mille radio e duecento dischi telefonici per risolvere la cronica «emergenza traffico» napoletana. A Milano, invece, qualcosa di simile esiste. Cominciò, qualche anno fa, la battaglia «Radio popolare»: informazioni radiofoniche sul traffico in colle-

gamento con i vigili e i taxi. I taxi — dice Michele Crosta, redattore della radio milanese — davano, rispetto ai vigili, le informazioni più realistiche e precise. Poi ci seguirono a ruota molte altre radio della città.

Ma ad un certo punto, forse indispettito dal successo dell'iniziativa gestita da un'emittente privata e non dal Comune, arrivò Tognoli. D'accordo con i vigili, predispose un numero telefonico collegato alla centrale operativa. La centrale, a sua volta, era in costante contatto con venti vigili urbani sparsi

per la città e muniti di radio. Un disco registrato comunicava, dai venti punti più caldi della città, se il traffico era scorrevole, congestionato, bloccato. «Ma l'iniziativa — continua il redattore di «Radio popolare» — non venne pubblicizzata, ebbe poco successo e finì nel nulla. Ora la radio ha ripulito, dopo un periodo di sospensione, questo servizio. Ma è solo pomeriggio e per di più immerso in «Border line», un programma di satira ascoltato solo da chi vuole ridere, non da chi vuole avere informazioni sul traffico.

Ma il vero, straordinario punto di forza di «Radio popolare», è il rapporto con gli ascoltatori. «Durante l'ultima nevicata — dice sempre Michele Crosta — abbiamo avuto un filo diretto con gli ascoltatori durato tutta la giornata. Telefonate che segnalavano punti critici, alberi caduti, ingorghi, incidenti. Così tante telefonate, provenienti da punti della città così diversi, che la sala operativa dei vigili urbani telefonava a noi per sapere cosa succedeva a Milano».

g. d. m.

Nuova norma

Non più limiti di altezza per le vigilesse (e per i vigili)

Il Comune è intervenuto solo dopo che nove donne vincitrici del concorso erano state rifiutate dal Corpo perché «troppo basse» - La regola però non valeva per tutte



Sarà perché il vento della parità si fa sentire, sarà perché il ricorso al Tar di nove aspiranti vigilesse ha creato forte imbarazzo in Campidoglio, fatto sta che la giunta ha deciso di abolire il requisito dell'altezza per l'assunzione dei propri dipendenti. Una delibera, che presto verrà sottoposta al consiglio comunale, cancellerà la norma che stabilisce una statura minima per diventare vigili a tutti gli effetti. A decidere «l'ideologia», infatti, è stata finora ad ogni una norma quanto meno militaristica: a nulla poteva servire aver vinto il concorso se l'uomo aspirante risultava più basso di 1 metro e 70 centimetri, mentre il minimo concesso ad una donna era di 1 metro e 65 centimetri. I controlli medici per l'ammissione definitiva, e successivi al concorso, spesso hanno avuto la meglio, soprattutto quando a presentarsi sono state donne di qualche centimetro più basse della misura stabilita. Oggi l'ottica di questa norma è definita nella delibera della giunta «discriminatoria nei confronti dell'uguaglianza dei cittadini».

L'iniziativa della giunta però non appare ispirata da una più illuminata linea tesa a vincere vecchie resistenze, quanto piuttosto sollecitata da un ricorso depositato presso il tribunale amministrativo regionale. Nove donne dopo aver vinto l'ultimo concorso per l'assunzione di vigili urbani si sono viste rifiutare l'immissione nel corpo perché troppo basse. Se la discriminazione fosse stata uguale per tutte, forse questo caso, come tanti altri, sarebbe rimasto sepolto. Ma le ricorrenti, così è detto nell'esposto al tribunale, affermano che nei ranghi dei vigili urbani sono in servizio altre donne notevolmente più basse di un metro e 60 centimetri.

Sarebbe il caso di dire che questa volta a stabilire altre disuguaglianze si è aggiunto un criterio alquanto flessibile della commissione medica: come mai — chiedono le nove aspiranti vigili nel ricorso presentato — alcune vigilesse hanno potuto superare i controlli finali se la loro statura è di 5-6 centimetri inferiore alla misura minima richiesta? Sollecitato dalla denuncia di queste irregolarità, il Tar ha inviato la documentazione in suo possesso alla magistratura ordinaria. E intanto, in attesa che un accertamento chiarisca la situazione, la giunta ha deciso di intervenire. Da una parte presenterà in consiglio comunale la delibera che abolisce il criterio discriminatorio, ma dall'altra (perversioni della burocrazia) sembra risolta nel voler combattere al ricorso che Maria Cupellini ha presentato perché dichiarata, nel settembre scorso, decaduta dal corpo dei vigili urbani. E alta, pardon bassa, 1 metro e 59 centimetri.

Giuliano Capocelatro

Oggi la giunta sui rifiuti

Bernardo: «È già deciso, la Sogein va ai privati»

Corrado Bernardo dà per certa la privatizzazione della Sogein. Così come preannuncia il passaggio in altre mani, sempre private, della discarica di Malgrota. Lo fa alla vigilia della riunione di giunta che dovrebbe tenersi questa mattina e di cui un capitolo importante all'ordine del giorno è quello sul sistema dei rifiuti urbani.

«La privatizzazione è la logica conseguenza di un servizio che non va proprio», dice l'assessore agli Affari generali.

Ma come si può prendere una decisione così impegnativa con tanta tranquillità e senza una discussione con le organizzazioni sindacali, con i partiti di opposizione?

«Non si può fare altrimenti. Del resto le discussioni tra assessori delle scorse settimane hanno abbondantemente dimostrato che così le cose non possono andare avanti. Dunque l'Amnu si occuperà della raccolta dei rifiuti e della preselezione, l'Acqa tratterà gli scarti per farne energia, una discarica pubblica verrà aperta a Valterica, Malgrota andrà privata».

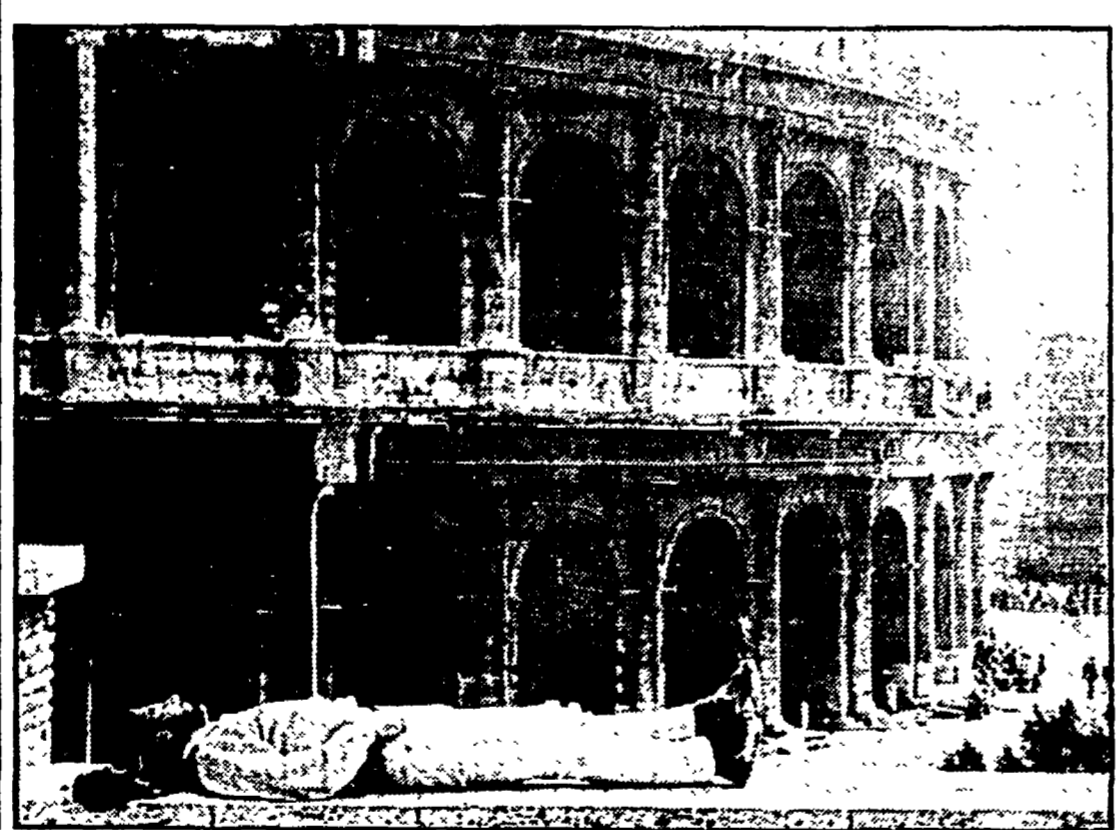
«Ma è già di privati».

«Mica è detto che saranno sempre gli stessi; si farà una gara di appalto».

«È la Sogein?».

«Verrà liquidata. Tutto ciò del resto l'ho già detto in una riunione della commissione speciale del Comune». Le polemiche tra gli assessori, dunque, dovrebbero concludersi con la vittoria delle proposte di Corrado Bernardo per la privatizzazione del sistema rifiuti. Lo spregio totale al dibattito che da mesi sta occupando settori politici, sociali e politici di questa città. Da così, con un colpo di mano fa passare la propria proposta. Che farà l'assessore Paola Pampana ora? E cosa faranno le opposizioni e i sindacati?

r. l.



A un mese dalla neve ecco primavera

Fancia all'aria e mani in tasca a godersi il tepore che il sole ha regalato ieri a tutti i romani. E come il signore ritratto nella foto ce ne sono state tante di persone che ieri, approfittando della giornata di primavera «in anticipo», si sono sdraiate sui prati delle ville per godersi il piacere del primo caldo. A

un mese esatto dalla nevicata che ha seminato non pochi guai nella capitale, poco pratica a convivere col freddo, sembra davvero che sia arrivata la primavera. Niente di straordinario, dopotutto mancano solo tre giorni al suo arrivo ufficiale anche sul calendario.

Un commerciante di Subiaco

Sparito da 5 giorni: ha perso la memoria?

Un commerciante di mobili di Subiaco è scomparso da cinque giorni. Sequestro, vendetta del racket, fuga d'amore? Gli inquirenti seguono tutte le piste ma propendono piuttosto per un'improvvisa perdita di memoria.

Giacomo Panzini, 42 anni, si è allontanato dal suo negozio di via Cadorna il 12 marzo verso le 14.30. Ad alcuni amici ha detto che aveva appuntamenti di affari a Tivoli. Prima di lasciare Subiaco è passato a trovare il padre che è ricoverato in gravissime condizioni all'ospedale. Poi di lui non si è più saputo nulla. Il fratello di Giacomo, in serata, allarmato, ha chiesto l'intervento dei carabinieri. Nessuna delle persone che ha rapporti d'affari con il commerciante l'ha incontrato. Nessuna traccia neanche della «Fiat Uno» diesel verde con la quale si è allontanato dal negozio.

«Sequestro? — dicono gli inquirenti — Le condizioni economiche della famiglia non sono poi tanto floride. Del resto, se così fosse, i rapitori si sarebbero già fatti sentire. Fuga d'amore? Le gravi condizioni del padre lo avrebbero spinto a fare comunque una telefonata. Una pista credibile è quella dell'improvviso vuoto di memoria. Giacomo Panzini soffriva da un po' di tempo di terribili dolori alla testa. Un dettaglio non privo di importanza è che allontanandosi dal negozio per recarsi a Tivoli, come aveva riferito, Giacomo Panzini ha lasciato le luci interne accese e la saracinesca alzata».

E comunque assai strano che dopo cinque giorni di ricerche nella zona di Vicovaro, Castel Madama, San Cosimato i carabinieri non siano riusciti a scoprire nessuna traccia dell'uomo. Al momento della scomparsa Giacomo Panzini indossava un cappotto beige, un maglione a collo alto rosso e una sciarpa dello stesso colore.

Il Pci ha presentato le sue proposte per «Roma Capitale»: primo passo la realizzazione del Sistema direzionale orientale

«A Centocelle i ministeri di via XX Settembre»

La prima pietra della nuova Roma dovrebbe essere posta a Centocelle. In questa zona, una volta riacquistati all'uso a circa 130 ettari dell'ex aeroporto, dovrebbero essere trasferiti i ministeri (Difesa, Tesoro, Finanze, Lavoro) di via XX Settembre; i palazzi che li ospitano potrebbero trasformarsi in centri per attività scientifiche e culturali. Sempre a Centocelle dovrebbero traslocare gli uffici di Comune, Provincia e Regione.

Il discorso sullo Sdo (Sistema direzionale orientale) torna alla ribalta. La mozione approvata in Parlamento nel febbraio scorso, con una previsione globale di spesa di 450 miliardi, dà finalmente una base finanziaria al progetto «Roma Capitale», l'indispensabile pista di lancio per il suo decollo. La scansione prevista per il finanziamento è di venticinque miliardi per l'anno in corso, centocinquanta per il 1987, duecentocinquanta per il 1988.

I primi a tornare sull'argomento sono stati i comunisti romani, principali ispiratori del progetto all'epoca della giunta di sinistra, che ieri hanno presentato nel corso di una conferenza stampa il documento che riassume le priorità individuate dal partito perché si passi dalla teoria alla pratica. Ad illustrare proposte ed obiettivi sono intervenuti Giovanni Berlinguer, segretario regionale del partito, Piero Del-

la Seta, presidente della commissione per l'edilizia della federazione, Franca Prisco, capogruppo in Campidoglio, Piero Salvagni, consigliere comunale e responsabile nazionale per i problemi delle grandi città, l'ex sindaco Ugo Vetere e i deputati Santino Picchetti e Leo Canullo.

«Il disegno di una città policentrica — ha detto Salvagni — quello che abbiamo tracciato, imperniata sui tre poli del Centro storico, dell'Eur e, appunto, del centro direzionale. Un disegno che consente anche la riqualificazione della periferia urbana e che crea gli spazi per la creazione del parco archeologico nel centro storico, in cui rientra la destinazione del Campidoglio a centro di musei».

Se davvero si vuole che il progetto «Roma Capitale» diventi una realtà, sostengono i comunisti, il primo passo deve essere l'impiego dei 450 miliardi stanziati per il prossimo triennio per creare le fondamenta. E questo significa porre mano alla realizzazione dello Sdo. Disco verde ai lavori per Centocelle, dunque, dove dovrebbe trovare spazio anche un grande parco urbano. «Si tratta — ha precisato Salvagni — di progettare ed avviare le opere infrastrutturali necessarie alla realizzazione dell'area direzionale. Ed è essenziale, soprattutto, garantire l'accessibilità dell'area».

Da qui l'accento messo sulla necessità di avviare i lavori

Analoga destinazione anche per gli uffici di Regione, Comune e Provincia Prioritaria l'attuazione del progetto mirato per i trasporti



L'aeroporto di Centocelle