

Protestano all'Acotral

Sciopero, domani fermi treni e metrò

I treni della metropolitana e quelli delle linee Roma-Viterbo e Roma-Fiuggi rimarranno fermi per l'intera giornata di domani. Cgil-Cisl-Uil hanno proclamato uno sciopero di 24 ore a partire dalla mezzanotte di oggi. L'astensione dal lavoro è stata decisa per protestare contro la direzione dell'Acotral che — secondo una nota sindacale — vuole imporre nuovi turni di servizio senza averli concordati con le rappresentanze sindacali. I nuovi turni dovrebbero entrare in funzione sabato prossimo. I lavoratori avevano già annunciato la decisione di sciopero nel corso di un'assemblea del 9 aprile scorso. Un tentativo per risolvere la vertenza c'è stato martedì, ma l'incontro con la direzione dell'Acotral si è risolto in un nulla di fatto. Il sindacato accusa l'azienda di «miopia chiusura» pur di fronte alla più ampia disponibilità dimostrata dai lavoratori e dal sindacato. Resta però ancora un'ultima possibilità per evitare lo sciopero e pesanti disagi ai cittadini. Questa mattina sindacati e azienda si incontreranno con il prefetto di Roma, Rolando Ricci.

Ma non sono solo le ferrovie dell'Acotral a rischiare la paralisi. Sempre per 24 ore (dal 21 al 22 giugno) il 21 del 21 hanno deciso di sciopero i ferrovieri che aderiscono al sindacato autonomo Usfi. La protesta, in questo caso, è rivolta contro la direzione delle Ferrovie dello Stato che ha deciso, a partire dal 1° giugno, di sopprimere 25 treni delle linee Ciampino-Frascati, Ciampino-Albano e Ciampino-Velletri. In pratica l'attuale traffico ferroviario verrà dimezzato e sostituito con un servizio di pullman. «Il provvedimento — ha dichiarato Giuseppe Cipolitti, segretario provinciale dell'Usfi — è irragionevole e irresponsabile perché ricade pesantemente su quei viaggiatori dei Castelli che non potranno usufruire di un allacciamento veloce con Roma. Dovendo trasbordare nella stazione di Ciampino per proseguire verso Roma — spiega sempre Cipolitti — i viaggiatori troveranno più economico e veloce usare l'auto privata». Per l'Usfi, con questa decisione le Ferrovie puntano a rendere passive le linee regionali per poi giustificare la loro soppressione e favorire il trasporto su gomma.

Migliorano le condizioni dell'autista accoltellato, continua la protesta dei colleghi

Ancora nottate senza taxi

«L'unica è il posto di guida blindato»

Nessuna traccia dei due rapinatori che hanno inferto nove coltellate ad Amerigo Moccia - Aperta la «vertenza sicurezza»: nelle «ore piccole» propongono di prendere solo clienti che chiamano da casa, dopo un controllo - Altre richieste: parcheggi notturni sorvegliati dalla polizia e percorsi fissi

Chi è arrivato a Roma con i treni e gli aerei della notte non ha trovato nemmeno un tassì ad attendere. E la città è ancora off-limits: anche nelle prossime notti le piccole resterà a casa: senza mezzi di trasporto Roma diventa invivibile. I tassisti intendono proseguire lo sciopero ad oltranza, temono per la loro vita e non si fidano più delle vaghe promesse di maggiori controlli che hanno ottenuto fino ad oggi e che sono state sempre disattese.

Amerigo Moccia, l'autista ferocemente accoltellato la notte scorsa a via Monte del Gallo da due sconosciuti, è lievemente migliorato, ma i medici non hanno ancora sciolto la prognosi. Le indagini sono a un punto morto, gli investigatori della squadra mobile ritengono che gli aggressori siano dei tossicodipendenti e proseguono le ricerche soprattutto nel quartiere Aurelio, valendosi della approssimativa descrizione fornita dal tassista ferito, che insiste sul fatto che i rapinatori parlavano stentatamente l'italiano. Il sindacato di categoria intanto ha aperto la «vertenza sicurezza», non si tornerà a guidare di notte fino a quando non si troveranno delle soluzioni che permettano agli autisti di non sentirsi costantemente nel mirino di rapinatori violenti alla ricerca di un facile seppur misero bottino.

Ma quali sono le iniziative che possono rendere più sicuro il lavoro di chi guida le auto pubbliche? «Secondo me non c'è niente da fare — dice un tassista al posteggio della stazione Termini — siamo tutti scoraggiati, se va avanti così uno al giorno ci ammazzano tutti, io sono d'accordo a interrompere il servizio notturno. Ma lavorare tutti di giorno è svantaggioso anche per gli autisti, che con cinquecento auto in più sulla piazza vedono diminuire sensibilmente i loro

guadagni. «La sola soluzione valida — dice Bruno Gorini, che fa il tassista a Roma da dodici anni — è quella di blindare il posto di guida, con una feritoia che consenta il pagamento del pedaggio. E poi, non a me che sono troppo anziano, bisognerebbe dare una pistola agli autisti».

Molti però sono contrari, non hanno voglia di lavorare in una gabbia e l'idea di girare armati li preoccupa anche se probabilmente più d'uno ha pensato in questo periodo di richiedere il porto d'armi. Le centrali radio-taxi stanno pensando di fornire le auto di un «deco-dificatore». Si tratta di un pulsante collegato alla radio che permetterebbe di segnalare immediatamente alla Questura la situazione di pericolo. Il funzionamento del meccanismo, che non dovrebbe costare più di due o trecentomila lire, non



sarebbe interrotto anche se gli aggressori ordinarono al guidatore di spegnere la radio.

Tra gli autisti si spera anche in un intervento del Comune, ma l'assessore al traffico Palombi non ha ancora incontrato i rappresentanti della categoria. Un incontro urgentissimo su questi problemi è stato sollecitato ieri dal consigliere comunista Piero Rossetti. La ripresa del servizio notturno sarà comunque affidata molto probabilmente a dei tassisti volontari.

«È chiaro comunque che il volontariato non risolve il problema delle aggressioni — dicono i tassisti che hanno formato una capannello di fronte alla stazione — e poi sono pochi quelli che vogliono lavorare di notte, lo farà solo chi ha più bisogno di soldi e il servizio sarà scadente perché nes-

Roberto Gressi

A New York vetri divisori A Parigi si usa il cane

Roma come New York, e forse anche peggio. Roma come Parigi, e forse anche peggio. Londra meglio di Roma, New York e Parigi. In quasi tutte le capitali del mondo occidentale, la notte per i tassisti può assumere le caratteristiche dell'incubo: una partita a dadi con la morte. Ogni corsa può nascondere un pericolo: una coltellata o una revolverata per un pugno di lire, dollari, franchi. Il filo rosso che lega idealmente Marcello Mastronanni a Robert De Niro, l'indolente e bonariamente fanfarone travestimento al reduce del Vietnam nevrotico all'ultimo stadio, il tassinaro alla taxi driver, è oggi spesso intriso di sangue. Da qui paura, accorgimenti, contromisure e, in qualche caso, sistemi di sicurezza per ridurre al minimo i rischi legati al mestiere. Una rapida carrellata potrà servire a dare un'idea delle condizioni in cui lavorano e delle misure adottate contro le aggressioni dai tassisti di alcune grandi capitali.

NEW YORK — I tassisti (gli yellow cab) sono una marea. Un mestiere riservato soprattutto agli immigrati: portoricani, haitiani, greci, slavi. Il comitato tassisti della città ha fissato alcune regole, che non tutti i conducenti rispettano. In teoria, durante il tragitto, il cliente dovrebbe essere letteralmente segregato. Un vetro divisorio antiproiettile, con una fessura per passare il denaro, lo separa dal conducente. Inoltre, il tassista aziona un meccanismo che blocca le porte posteriori, riaprendole solo a fine corsa. Nella realtà, solo una metà dei taxi in circolazione sono così muniti. I tassisti preferiscono portarsi dietro, contro le regole, una pistola o un bastone, eufemisticamente battezzato peace-maker (traduzione all'impronta, il paciere). Spesso scrutano con attenzione il cliente, prima di prenderlo a bordo e, se sentono il nome di un quartiere considerato pericoloso, Harlem, Bronx, Brooklyn, lo lasciano a piedi. Ma, regole o non regole, le aggressioni sono frequenti. Cinque, sei rapine al giorno. Numerosi i feriti e i morti. L'ultima vittima, pochi giorni fa, è stato un giovane haitiano,

accoltellato dopo essere stato rapinato. PARIGI — Rapine e aggressioni a getto continuo anche nella ville lumière. Di recente un tassista è stato ucciso. I colleghi hanno proclamato uno sciopero di due ore, chiedendo misure adeguate per la loro incolumità (situazione difficile anche in Belgio: pochi giorni dopo lo sciopero di Parigi, anche a Bruxelles i tassisti hanno manifestato). Così è sceso in campo il sindaco, Jacques Chirac, che ha proposto l'introduzione del vetro blindato, che su alcuni taxi è già stato installato. Come a New York, anche qui il mestiere di tassista è riservato prevalentemente agli immigrati: portoghesi, nordafricani, vietnamiti. Numerose le donne, che cercano di evitare il turno di notte. Di fronte all'ondata di aggressioni, i tassisti hanno preso qualche contromisura a titolo personale. Spesso rifiutano le corse in posti isolati, come al Bois de Boulogne. Molti hanno pensato di fare ricorso ad un cane. Lo sistemano accanto al posto di guida, pronto ad azzannare un eventuale

malintenzionato. Altri, soprattutto le donne, viaggiano armati di una bomboletta spray paralizzante, che si compra in alcuni negozi specializzati.

LONDRA — Diverso il discorso per la capitale britannica. Il livello di sicurezza è elevato e le aggressioni notturne ai tassisti piuttosto rare. Così nei vecchi macchinoni neri c'è ancora un semplice vetro divisorio scorrevole (simile a quello in uso anni fa in Italia). Inoltre, i tassisti si portano dietro poco denaro, il minimo indispensabile, versando buona parte dei ricavi in banca. E un mestiere di vecchia tradizione, che si tramanda di padre in figlio, come accadeva per i tipografi. Si è creata una vera e propria corporazione, con una forte componente etnica. Difficile farsi rilasciare la licenza. Solo negli ultimi tempi, di notte, si vede in giro qualche conducente di colore, giamaicani in genere, a cui il titolare ha ceduto la licenza, ma solo per il turno di notte.

Giuliano Capacelatro



Lo schermo televisivo montato alla Stazione Termini in vista del Mundial

Il Messico al Flaminio con un megaschermo

Tutte le partite del Mundial, condite da concerti (anche con Joe Cocker) - 8000 lire

Il Mundial all'insegna della tecnologia più avanzata. Sarà la caratteristica della grande manifestazione multimediale che si svolgerà allo Stadio Flaminio da domani al 22 maggio: un ponte megatelevisivo con i campionati di calcio in Messico. La manifestazione — intitolata «Messico-Roma '86 - Il Mundial allo Stadio» — è stata presentata ieri da Ludovico Gatto e Carlo Pelonzi, assessori alla Cultura e allo Sport che hanno patrocinato l'iniziativa.

Il programma prevede la visione in diretta di tutte le partite di calcio messicane, ogni sera dalle 20 alle 24, trasmesse da uno schermo gigante autoluminoso di 12 metri per 12, del peso di 60 tonnellate, che permette la visione perfetta anche alla luce del sole, integrato da altri due video-schermi di 6 metri per 5. Durante le proiezioni, artisti di grafica su computers (visuali) effettueranno interventi di grafica elettronica computerizzata che si sovrapporranno creando effetti speciali e — viene promesso — emozionanti.

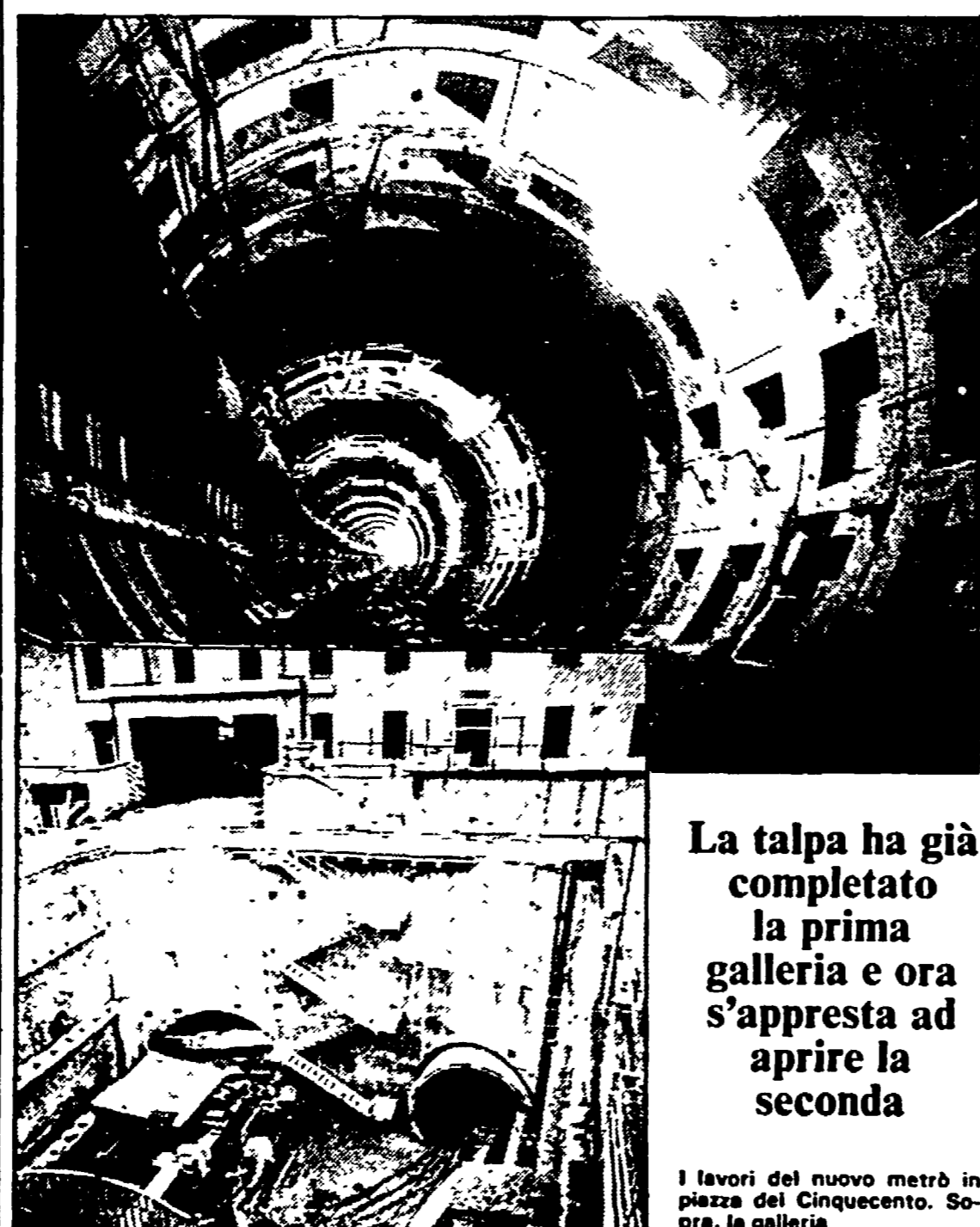
Al centro dello stadio il grande palco sul quale si avvicenderanno artisti del rock internazionale: Richie Havens domani, John Denver il 6 giugno, Joe Cocker il 14 giugno. Ma forse anche i Simply Red, i Simple Minds e i Gully Brothers, con i quali gli organizzatori della «Best Events» sono ancora in trattativa. Insieme a loro intratterranno il pubblico — fra una partita e l'altra, dalle 18 fino alle due di notte — comici come Pippo Franco, Gianfranco D'Angelo e altri. Si proietteranno film e oltre alla programmazione di una serata brasiliana, ci saranno fuochi d'artificio, «prezzi a Mundial» a caldo con la partecipazione di giornalisti, uomini dello spettacolo e dello sport, sfilate di moda e videogames giganti.

Insomma, per il tanto atteso Mundial il Flaminio dovrebbe diventare un «grande contenitore di eventi», affidati a società specializzate nel campo della comunicazione audiovisiva. L'ingresso costerà non meno di 8000 lire, e il prezzo si alzerà assieme alla «statura» dei vari ospiti. Invece, la prima serata, quella di domani, sarà gratis.

La manifestazione apre ufficialmente l'Estate Romana 1988, ma il Comune di Roma prevede un finanziamento di soli 150 milioni, il resto (il costo totale aggirerà intorno ai due miliardi e duecento milioni) è in parte coperto da sponsor privati. «Sarà la saga dello sport — ha affermato l'assessore Gatto — e anche un'occasione per offrire al pubblico una cultura non accademica, dove il grande protagonista è il video».

In tutta la città iniziative simili, ma di dimensioni ridotte, sono organizzate da locali notturni, discoteche e addirittura ristoranti. Al Piper '80, il «Mundial by night gratuito» (tranne il sabato) condito di ottima musica per ballare prima e dopo le partite proiettate sui tre maxi-schermi e sui 50 video della discoteca. Alla Tavola Fasa i giochi saranno seguiti su un Megavision di 41 pollici. Al Saint Louis si alterneranno concerti jazz e gol messicani su uno schermo di 4 metri per tre. Ristoranti come il Manula e l'Antica Pesa, ma tanti altri seguiranno l'esempio, provvedendo alla installazione di video-sparsi per i locali per permettere alla clientela di seguire comunque il campionato. Anche per le strade della città si stanno installando schermi che proietteranno le partite in diretta. Ce ne sono già alla stazione Termini e all'Esquilino. Altri ne verranno.

Gianfranco D'Alonzo



La talpa ha già completato la prima galleria e ora s'appresta ad aprire la seconda

I lavori del nuovo metrò in piazza del Cinquecento. Sopra, la galleria

Visita «guidata» sul prolungamento Termini-Rebibbia della linea B

In viaggio con l'assessore dentro le viscere del metrò

«...E adesso, assessore si accomodi pure da questa parte». Palombi segue diligentemente l'operario dell'Intermetro Spa nella baracca di legno del cantiere della stazione Termini e ne esce completo di casco, stivaloni, impermeabile. E cominciano così per l'assessore al traffico, accompagnato da una nutrita schiera di cronisti e troupe televisive, ieri mattina il primo viaggio a venti metri di profondità nelle viscere del nuovo metrò della linea B sul tracciato Termini-Rebibbia. Gli ingegneri Alessandro Lombardi, direttore generale dell'Intermetro, e Mario Cangioni, direttore dei lavori, lo guidano per la scala a chiochiola attigua al «pozzo». L'enorme bocca scavata per rifornire d'aria l'impianto. Man mano che si scende alla luce del sole si sostituisce quella delle fotoletriche. Ancora un gradino e poi, ecco, ci siamo: davanti agli occhi, non abituati all'oscurità, si apre la galleria e un treno di servizio accoglie i visitatori per portarli dalla stazione a piazza Bologna.

Solo da pochi giorni il tratto (2.150 metri) è interamente percorribile. La tal-

pa, infatti, ha completato il suo lavoro e ora si appresta a raschiare il terreno mondanamente. L'operario tratta alle nuove tecnologie della stazione Termini. Sembra che l'opera di maquillage (impianti e materiale rotabile da rinnovare completamente, restauro delle stazioni e adeguamento della tratta alle nuove tecnologie) stia subendo un ritardo di circa sette mesi, e quel che è peggio, stando ad alcune indiscrezioni, pare che il Comune abbia già chiesto alla Fiat un periodo d'attesa per la consegna delle motrici. Visto che il tragitto in costruzione non è che la naturale appendice del vecchio, si rischia di mandarlo avanti per poi essere costretti a tenerlo fer-

mo. Che ne pensa, assessore? «La delibera per lo stanziamento dei fondi — spiega Palombi — è stata approvata dal consiglio nell'ottobre '85. La Regione dal canto suo ha risposto nel marzo scorso. Così le opere potranno iniziare solo a fine anno ed è probabile uno slittamento, ma di poco, al massimo si tratterà di 2 o 3 mesi — conclude confermando comunque un allungamento dei tempi —. Sono notizie che davvero non rallegrano, assessore, ma andiamo avanti.

Il treno prosegue la sua corsa e si ferma alla stazione di Castro Pretorio, costruita a metà. La parte in profondità è già stata realizzata prima dell'arrivo dello scudo, quello che manca è il resto della struttura in superficie. E qui è tutto bloccato. Dicono i tecnici dell'Intermetro: «Per costruire le scale di accesso occorre eliminare lo strato di terra che racchiude ancora i resti archeologici delle caserme pretoriane. I reperti, a detta degli esperti, non hanno un grosso valore eppure, nonostante i rilievi stratigrafici già eseguiti, la Sovrintendenza

non ha dato ancora il suo placet. Le conseguenze si preannunciano pesanti. La «Girola», la società che ha in appalto l'intera fattura, già minaccia la cassa integrazione per venti operai. Un'altra tegola sulle spalle dell'assessore che, però, sembra incassare egregiamente.

Si ritorna sul convoglio che ora procede veloce. Tutto il prolungamento è diviso in due tronconi. Il primo fino a Tiburtina misura 3 chilometri, ma la visita si ferma a piazza Bologna. Ancora un tratto a piedi, poi di nuovo le scale e infine l'aria aperta. In un bar è pronto un breakfast: Palombi si dilunga sui progetti del futuro, sulle difficoltà per allacciare l'anello ferroviario urbano e sulle polemiche sulla fattura. «La sospensione del servizio per ora non ci sarà», sostiene, e pur dicendosi d'accordo sul merito con l'Acotral annuncia un rinvio per sottoporre la questione alla circoscrizione e alla commissione consultiva. Infine un brindisi, certo, «alla metropolitana». Ma che cammini davvero, nel fatidico 1990.

Valeria Parboni