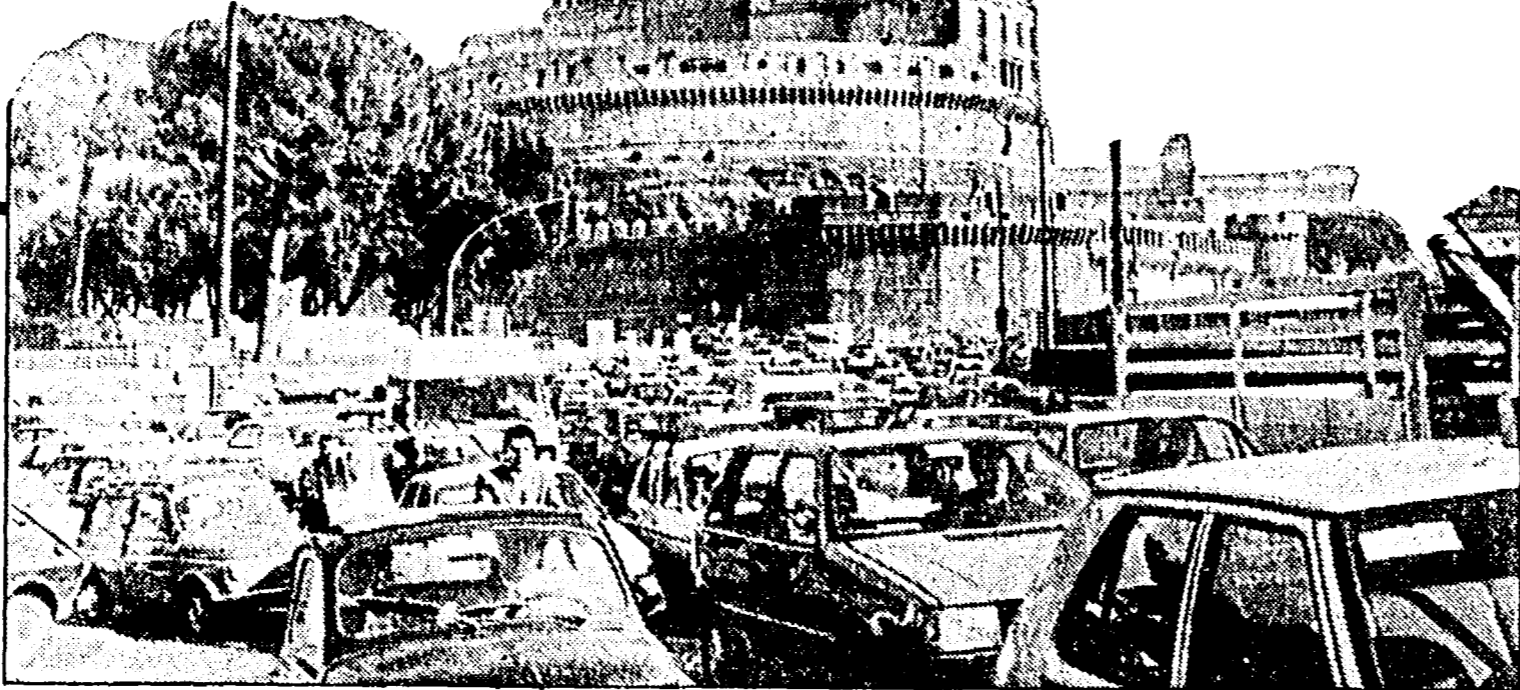


L'INQUINAMENTO NELLA CAPITALE

La minaccia del magistrato Gianfranco Amendola di ordinare lo stop alle auto nel centro storico della capitale ha suscitato reazioni indignate - C'è chi cerca di smorzare la polemica - Positivo è stato l'atteggiamento degli ambientalisti - A fine mese saranno noti i dati definitivi dei rilevamenti



Roma, grande sfida sul traffico

Il pretore attacca. La giunta: «Qui governiamo noi»

ROMA — «I carabinieri alle porte del centro storico per bloccare le auto? Ma come si può pensare ad una cosa del genere. La città è governata dall'amministrazione comunale e non dalla magistratura. E poi ho sentito per telefono il pretore Amendola che mi ha assicurato collaborazione e rispetto delle competenze». La parola d'ordine è minimizzare, gettare acqua sul fuoco delle polemiche scatenate dallo stop alle auto nel centro di Roma minacciato dal pretore Gianfranco Amendola. I «pompiers» scelti dalla maggioranza in Campidoglio sono il senatore D'Onofrio, coordinatore della Dc romana, il prosindaco socialista Redavid e il sindaco Signorelli. Parlano a nome di tutti i partiti che sostengono la giunta (Dc, Psi, Psdi, Pri) ma i repubblicani non si fanno vedere. Poco dopo il ministro Mammì, capo indiscusso del partito dell'edera nella capitale, farà sapere che lui «già nell'85 giudicò ineluttabile la chiusura del centro storico alle auto private e si augurò che ci si arrivasse in modo razionale e non in stato di necessità».

ralmente non interviene l'amministrazione comunale con misure che riducano di almeno il 50% la mole di traffico. «Il governo politico della città — hanno risposto ieri i partiti di maggioranza — è affidato agli organi eletti dai cittadini. Si nega però ogni contrasto con la magistratura. È stato solo un abbaglio

di giornali e giornalisti, ha spiegato D'Onofrio: «È inesatto dire che Amendola aveva un piano per chiudere il centro. C'è un suo comunicato che smentisce questa notizia». Peccato che il comunicato del pretore parli di «dati ancora incompleti visto che la campagna di raccolta finirà il 15 novembre. Solo dopo la completa acquisizio-

ne, elaborazione e studio di questi dati si potrà valutare quali saranno le eventuali iniziative da adottare di competenza dell'autorità giudiziaria, incluse quelle destinate ad impedire reati». Insomma tutto rimandato al giorno in cui si saprà quanta anidride solforosa e polveri respirano quotidianamente i romani.

Dietro i visi distesi dell'ufficialità l'irritazione è molto forte. I cittadini di Roma dovrebbero chiedere il risarcimento danni al pretore e a quel vigile urbano che ha diretto il traffico con la mascherina sulla bocca. Stanno rovinando l'immagine della città all'estero», è sbottato D'Onofrio. Comunque il blitz della magistratura non spingerà la giunta sulla strada

della chiusura del centro al traffico privato. «Noi governiamo tutta la città e non possiamo scaricare l'inquinamento sulle altre zone di Roma — ha detto Signorelli —. Non abbiamo però pregiudizi. C'è una nostra commissione d'esperti al lavoro: quando avremo i risultati decideremo le misure più opportune. Senza però che nessuno tenti di sostituirci». E il prosindaco Redavid di rincalzo: «Non avrei esitato a chiedere le dimissioni della giunta per contrastare l'interferenza della magistratura». Per ora l'amministrazione resta ferma al suo piano antingorgo approvato nei giorni scorsi: corsie preferenziali, pugno di ferro contro la sosta vietata, orari sfalsati degli uffici, carico e scarico delle merci nelle ore notturne, alcune piazze riservate ai pedoni.

Un milione di auto tutti i giorni soffoca la città



ROMA — Ha diretto il traffico di piazza Venezia con la mascherina antigas sulla bocca. La foto del vigile romano ha fatto il giro del mondo. Un'immagine da fine della civiltà. Roma soffocata da un milione di automobili. Roma assediata dal gas di scarico, assordata dal rumore, uccisa lentamente nella sua parte più antica e indifesa. Nel 1950 solo trentamila romani avevano un'automobile. Oggi sono più di un milione e mezzo, una macchina ogni due abitanti. Solo nell'ultimo anno sono arrivate 80.000 nuove immatricolazioni. Ogni giorno cinquemila chilometri di strade, spesso molto strette, sono sommerse da vetture in cammino e vetture in sosta. Tutte le vie di scorrimento più importanti puntano verso il centro, cuore obbligato di una circolazione che gli esperti definiscono «radiale». Si è calcolato che quasi il 50% delle auto che passano per il centro lo fanno solo per spostarsi da un punto all'altro dei quartieri semicentrali o periferici. Aumenta il traffico privato, calano i romani che usano il bus pubblico. Centomila passeggeri in meno sui mezzi dell'Atac solo nell'ultimo anno. D'altra parte l'azienda non riesce ad offrire un servizio decente. Ogni mattina si ripetono scene da assalto alla diligenza e andrà sempre peggio. Il parco mezzi (2.860 vetture e 195 tram) si ridurrà nell'86 di un altro dieci per cento. Abbagliati dal boom del trasporto su gomma gli amministratori hanno quasi cancellato i vecchi tram sottili. Sotto terra corrono solo 28 chilometri di metropolitana; a Londra sono 400.

sulle strade, una manifestazione ed è l'ingorgo. Dopo il «venerdì nero» di due anni fa seguirono i piani antitraffico, quelli contro la sosta selvaggia, la discussione infinita sul trasferimento dei ministeri e dei grandi enti pubblici e privati nel Sistema direzionale orientale, nella periferia est della città. Tutto fermo. Intanto le macchine continuano ad assediare il centro avvelenando i romani e distruggendo monumenti e chiese.

Quasi 500.000 romani risposero al referendum sulla chiusura del centro promosso dalla giunta di sinistra. Il 71% disse «chiodiamolo». Ma quei risultati sono stati messi nel cassetto dalla nuova amministrazione, è stato abolito anche l'esperimento di stop alle auto nella mattinata del sabato. L'assalto continua.

Ma l'ultimatum del pretore ecologo ha trovato una folta schiera di sostenitori. Giulio Carlo Argan, ex sindaco di Roma, benedice l'ultimatum perché finché non ci sono soluzioni alternative è indispensabile la chiusura provvisoria del centro storico al traffico. Ugo Vetere, sindaco fino al maggio dell'85, dice che «il punto vero è che questa amministrazione mostra incapacità ad intervenire». Decisamente a favore le associazioni ambientaliste che parlano di «intervento pienamente legittimo». E a sorpresa sono d'accordo anche il ministro della Ricerca scientifica Granelli (Dc), il responsabile nazionale ambiente del Psi Di Donato e la Uil. Il costituzionalista Giuseppe Branca ha invece molti dubbi: «Il modo in cui si risolvono i problemi è competenza del Comune. Il pretore non può suggerire soluzioni».

Le disarmanti denunce degli esperti

C'è un ingorgo? «Ecco perché l'Sos cade nel vuoto»

Dopo il maxicidente di Modena si ripropone il tema dell'organizzazione dei soccorsi stradali - Mancano piani e misure d'emergenza

Dal nostro inviato MODENA — «L'allarme alle ambulanze è stato dato alle 8 e 5 minuti. Noi invece siamo stati avvertiti alle 8 e trenta. Ed in più, per arrivare in autostrada, abbiamo dovuto percorrere un lungo tratto di strada statale, entrare dal casello normale, e dopo aver verificato che anche la corsia di emergenza era occupata, entrare nell'altra corsia, contromano. Per soccorrere i primi feriti, e spegnere gli incendi, abbiamo dovuto tagliare i guard rail con la motosega. Ed intanto erano passati quasi quaranta minuti. Se si fosse incendiata la benzina uscita dai serbatoi, sarebbe stata una catastrofe». Con l'ingegner Gabriele Golinelli, comandante del vigili del fuoco di Modena, cerchiamo di verificare come funzionano i soccorsi in caso di incidenti, come quello avvenuto martedì fra i due caselli di Modena (un morto, più di 40 feriti, oltre centomila danni), fra i quali 32 camion che bloccano le corsie, e creano angoscia e panico: molti automobilisti hanno sfondato le reti di recinzione, in qualche caso per portare direttamente all'ospedale dei feriti per i quali i soccorsi sembravano non arrivare mai.

«C'è poi il problema dell'accesso all'autostrada. Se ci fosse stato un cancello, a metà fra i due caselli di Modena sud e nord, saremmo arrivati sul luogo dell'incidente in pochissimi minuti. Non è possibile che i mezzi di soccorso siano costretti ad entrare attraverso i normali caselli». «È stato un incidente eccezionale — spiega il direttore del compartimento autostradale del III tronco, Azele Vignolotti — che ci deve fare meditare. Se verificassimo la necessità di nuovi accessi all'autostrada, in caso di emergenza, la costruzione di caselli di emergenza, la direzione generale azienda autostrade, a Roma — nelle autostrade più vecchie, come l'Autosole, questi accessi di emergenza sono quasi inesistenti. In autostrade più recenti, come in Friuli e in Liguria, l'esperienza ci ha aiutato. Le strade costruite per i cantieri di lavoro, quando le

na, cosa può fare un infermiere? Se durante il viaggio, chi arriva prima sul posto — ambulanza, polizia stradale, personale delle autostrade — verifica che di noi non c'è bisogno, torniamo indietro, senza problemi. Ma parlo subito si potrebbero guadagnare minuti preziosissimi». «C'è poi il problema dell'accesso all'autostrada. Nelle stesse ore in cui si bloccava l'Autosole, sull'Autosole A14 avveniva un altro tamponamento (tre morti) ed i soccorsi sono stati ritardati proprio perché, al casello di Faenza, un altro incidente aveva praticamente bloccato l'accesso. «Dobbiamo fare in piccolo — dice l'ingegner Gabriele Golinelli — quello che si cerca di fare a ripetizione, si cerca — con la Protezione civile. In autostrada ognuno invece ha le proprie competenze: noi, la polizia stradale, la direzione autostrade. Ci vuole maggiore coordinamento, per ottenere più efficienza: in tanti casi, arrivare cinque minuti prima vuol dire salvare delle vite umane. Oggi, invece, non abbiamo nemmeno un collegamento via radio, qui a Modena, con la sala operativa autostrade». «Ma i problemi, per noi, ci sono anche nelle città. Facciamo per spegnere un incendio, e ci troviamo la strada sbarrata da vasi di fiori di due quintali l'uno, messi lì per impedire il traffico delle auto. In una città del nord hanno costruito un sottopassaggio, che porta ad un quartiere, sotto il quale i nostri mezzi non passano. Un tempo il comandante del vigili del fuoco faceva parte della commissione edilizia, ma una legge regionale da qualche anno ci ha esclusi. Ed allora, ci è successo poco fa, interveniamo nell'incendio di una fabbrica, per scoprire che non ci sono gli idranti collegati all'acquedotto; o troviamo condomini quasi inraggiungibili da più mezzi, perché costruiti in una strada senza uscita. Le nostre proteste le facciamo non per noi, ma per l'interesse della gente: ricordate ancora, quando ero vicecomandante a Bologna, le urla di un uomo incastrato in una macchina. Siamo arrivati tardi, siamo riusciti ad estrarlo dalle lamiere, ma ci è morto fra le braccia, per emorragia».

Smog in città, un decreto dal governo

ROMA — Il governo sta predisponendo un decreto con il quale vengono definiti i limiti massimi di accettabilità dell'inquinamento atmosferico, acustico e chimico nei centri urbani. Lo ha annunciato il ministro per l'Ambiente, Francesco De Lorenzo. «Per l'emergenza — ha aggiunto — sono naturalmente necessari provvedimenti immediati, ma alla sola condizione che essi siano giustificati dai dati di rilevazione e controlli non episodici. Se poi dalle rilevazioni dovessero emergere pericoli per la salute dei — ha concluso — dovranno essere gli enti locali ad assumere provvedimenti».

NELLA FOTO: mascherine anti-smog per chi lavora nel traffico. I. fo.

Luciano Fontana

Amare la vita è costruire il futuro e proteggere il proprio presente. Amare la vita è anche fare una polizza Vitattiva Unipol. Perché, oltre ad essere una polizza per la protezione della famiglia, è anche una pensione integrativa.

Un investimento interessante se si pensa che, nel 1985, gli assicurati hanno beneficiato di un tasso di rivalutazione del 15,35%.

E un investimento affidabile perché Unipol è la compagnia di assicurazione del movimento cooperativo, delle rappresentanze sindacali e delle principali categorie produttive italiane.

Parla di Vitattiva con l'agente Unipol: scoprirai di aver conosciuto un nuovo amico.

VITATTIVA UNIPOL. AMARE LA VITA.

UNIPOL ASSICURAZIONI