



Tutto come prima?

Queste piccole grandi cose... Bus, vigili, rifiuti: da prova ad abitudine

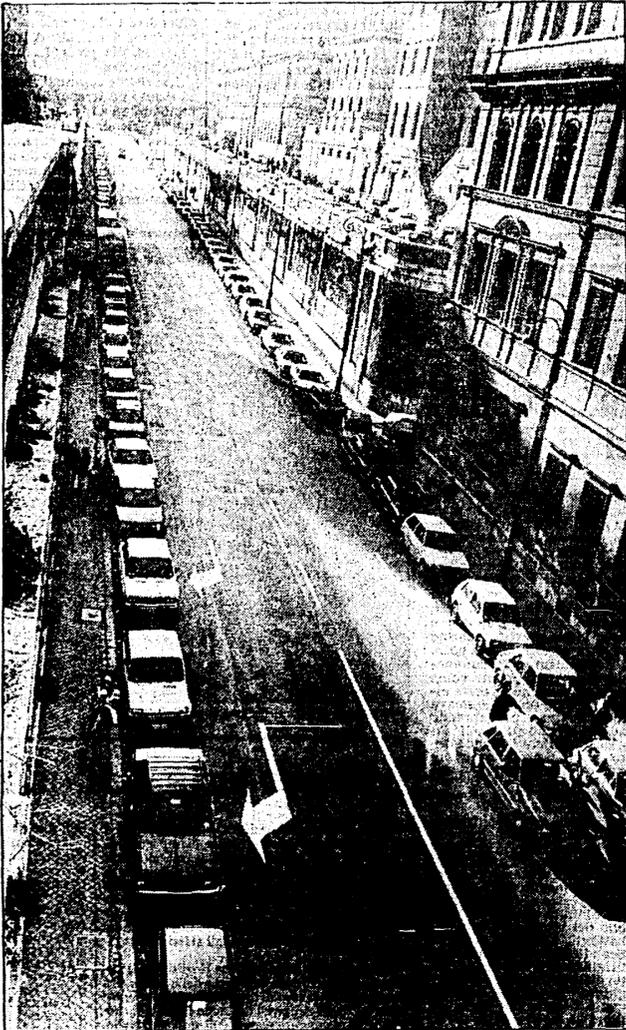
L'esperimento collettivo ideato dai sindacati ha dimostrato che alcune «ricette» antitraffico sono valide - L'assessore Palombi: «La finanziaria permette di assumere nuovi autisti». E allora? - Il pentapartito ha fatto decadere il concorso per i nuovi vigili - Gli orari sfalsati? Insistere nella sperimentazione

«E grazie, c'era lo sciopero della banche... Molti sono rimasti a casa...». «Si, è andata un po' meglio, ma si è trattato di un gioco...». In molti hanno cercato di gettare acqua sul fuoco degli entusiasmi. Ieri l'acqua (quella vera) ha fatto rifiorire più rigogliosa che mai la gramigna dell'ingorgo. Ed era sabato e si sa che il traffico in questa giornata è quasi un «gioco». Lunedì sarà di nuovo una cosa seria. Ma la prova generale ideata da sindacato è stata davvero una farsa? Grottesco è stato solo il comportamento degli amministratori capitolini. Prima hanno cercato in tutti i modi di defilarsi, poi hanno fatto a gara per mettersi in mostra cercando di mettere il cappello del pentapartito alla iniziativa, «affittando» per l'intera giornata il Tg3 e vendendo l'immagine dell'assessore in bicicletta.

Ma dopo la passerella questa amministrazione cosa intende fare? Perché la prova generale un merito l'ha avuto: quello di dimostrare che ci sono alcune cose sulle quali puntare subito, fondamentali per costruire misure antitraffico ancora più risolutive. E lampante che con più vigili in strada, con più mezzi pubblici in circolazione, con la raccolta notturna dei rifiuti e con alcuni sfalsamenti degli orari la situazione è migliorata. E allora? L'assessore Palombi pur riconoscendo la validità della prova mette le mani avanti dicendo che «il passaggio

dall'esperimento alla consuetudine è un fatto di là da venire». E ci risiamo con la politica del rinvii. Ma vediamo punto per punto le misure sperimentate venerdì con il contributo straordinario di lavoratori, commercianti, studenti e cittadini «semplici».

Mezzo pubblico - L'Atac venerdì ha fatto «miracoli». È riuscita a mettere su strada 184 vetture in più chiedendo a 610 autisti di rinunciare a riposo e permessi. Ma oltre 68 vetture pronte per uscire sono rimaste nei depositi. La carenza di autisti si fa sempre più cronica e l'attuale organico va invecchiando (l'età media è di 46 anni). Anche l'assessore Palombi dice che bisogna arrivare in tempi rapidi all'assunzione di nuovi autisti e che la legge finanziaria prevede la possibilità di proporzionamento per quegli autisti considerati inidonei e che non salgono più in vettura e il rimpiazzo di questi con nuove assunzioni. Che si aspetta allora a cogliere l'occasione? Ma gli autisti hanno bisogno di vetture. Nei depositi dell'Atac ogni giorno sono centinaia i bus che non possono uscire perché guasti. I convogli dell'Acotral per essere revisionati devono essere trasportati dove sono esseri, tra i tempi soliti di percorrenza. E questo nonostante la manifestazione degli studenti, il raduno dei duecentomila cacciatori, nonostante lo sciopero dei bancari.



veri veramente aziendali. Esistono manovre per mettere tutto in mani private. Perché - ed è la proposta del sindacato - invece non si crea un polo pubblico da affidare all'Atac?

Vigili urbani - L'assessore alla polizia Urbana, Carlo Alberto Ciocci, dice che a gennaio bandirà un concorso per l'assunzione di 1500 vigili. Ma un concorso era stato già espletato. Era stata fatta una graduatoria ma il pentapartito è stato capace solo di farla decadere. Attualmente i vigili sono 4300. Di questi ogni giorno meno della metà vengono impiegati per fare il loro mestiere. So-

no molti quelli che fanno gli impiegati. Il sindacato è pronto anche a studiare una mobilità del personale all'interno dell'amministrazione capitolina per trasferire dietro le scrivanie impiegati e per restituire gli attuali e destinare i futuri assunti ai loro compiti di istituto.

Orari - A prima vista sembra la cosa meno «concreta». È sicuramente la più difficile da attuare, ma far muovere Roma ad orari sfalsati è anche una delle ricette più risolutive. Venerdì hanno provato i commercianti e gli studenti delle superiori andando a bottega e a scuola con un'ora di ritardo. I com-

«Non finisce qui Abbiamo già altre proposte»

A colloquio con D'Alessandro della Cgil
La prova di grande democrazia della città

«Il giorno dopo. È sabato, uno dei soliti d'inverno, quando piove: con tante macchine per strada, anche se gli uffici e molti negozi sono chiusi. Ecco della prova generale antitraffico di venerdì ovviamente non è ancora spenta. È il momento per parlarne con chi ha avuto l'idea per questo particolare 28 novembre, Giancarlo D'Alessandro, della segreteria della Camera del lavoro. È stata una prova a luci ed ombre, come del resto ci si aspettava; e anzi nel pomeriggio la normalità è rispuntata con i soliti ingorghi e le solite code. Che ne pensi? «Dico subito che questa città ha dato una prova molto positiva. La gente, io credo, è stufa di subire le ordinanze del sindaco o i decreti prefettizi che puniscono di volta in volta questa o quella categoria sociale; ed è stata perciò attratta dall'esperimento collettivo, subendone il fascino: ognuno ha dovuto fare per la prima volta la propria parte, ma coralmemente. Direi che è stata, quella di venerdì, una dimostrazione di grande democrazia. Centomila persone - e noi facevamo previsioni che non andavano oltre la metà di questa cifra - hanno lasciato la propria auto a casa, rispondendo all'appello dei sindacati. Immaginate queste persone tutte insieme in una piazza, sarebbe una grande manifestazione di massa. Ma al di là di questo dobbiamo ovviamente tener conto anche delle cose che non hanno funzionato: nel pomeriggio i servizi hanno rallentato il loro ritmo. L'Atac, come avviene normalmente, ha ridotto le sue corse (ogni giorno ce ne sono 500 in meno); gran parte dei vigili, presenti tutti nelle strade la mattina, non si

sono fatti vedere. E poi le notizie incoraggianti delle strade libere da intasamenti hanno incoraggiato tanti a prendere la propria auto all'imbrunire e il traffico è così «rispinto».

Ma in periferia anche in mattinata la prova non è stata ovunque brillante... «È vero, ma c'è da dire che secondo alcuni rilevamenti gli autobus che marciavano sui lunghi percorsi, che arrivano al centro dalle zone più lontane, venerdì hanno guadagnato sei minuti di media sui tempi soliti di percorrenza. E questo nonostante la manifestazione degli studenti, il raduno dei duecentomila cacciatori, nonostante lo sciopero dei bancari.

«Tre milioni di persone, dunque, hanno assaggiato per mezza giornata il sapore di una capitale diversa... «Promettiamo che faremo di tutto perché quel pizzico di cose buone diventi una porzione sempre più grossa. Le trattative con le aziende e con il Comune sono aperte per la prima volta da un anno a questa parte siamo riusciti a farli riunire tutti insieme; per gli orari diversificati, per i parcheggi, per le assunzioni di autisti Atac e di vigili urbani, per i provvedimenti di viabilità. Ma chiediamo anche ai cittadini di darci una mano.

«In che senso? «Continueremo il rapporto con la città dopo il segnale positivo e nuovo venuto venerdì scorso. La rifondazione, di cui parlava Pizzinato, ha trovato infatti una prima verifica nei valori, nella convivenza civile che i romani hanno dimostrato l'altro giorno. Ma dal centro ci sposteremo con le nostre

iniziative verso i quartieri. Già stiamo lavorando nella zona Casilina per l'istituzione della metropolitana leggera di superficie; poi lottiamo per la ristrutturazione della linea ferroviaria Ostia-Roma... «E i vostri rapporti con il Campidoglio? «In queste settimane di vigilia della prova generale l'amministrazione comunale ha dimostrato attenzione alle nostre proposte, noi vorremmo che si continui su questa strada... «Il sindacato e gli utenti, il sindacato e il Comune. E il sindacato e i lavoratori? Avete promesso, durante la scorsa conferenza stampa, di dare battaglia al malcostume presente nei luoghi di lavoro, soprattutto nella pubblica amministrazione... «Mantengo la promessa. Perché è vero, c'è malcostume nelle aziende pubbliche. Ma questa è un'eredità. Prima chi dirigeva era spesso un politico corruttore di coscienza che invece di far proposte per far funzionare la propria azienda, per sue personali motivazioni adulava o minacciava i dipendenti. Questa situazione va ribaltata. E vogliamo coinvolgere proprio i lavoratori in questa battaglia, perché ne siano i protagonisti. Quelli che sbagliano ci sono, tuttavia non si può continuare ad addebitare al sindacato le colpe dei singoli. Ciò non toglie che noi difendiamo solo coloro che lavorano... «Il 28 novembre è stata una buona giornata. La tua idea è piaciuta. A quando la prossima? «C'è una per la primavera. Ma va discussa e largamente condivisa perché altrimenti non può decollare. E questo lo ha già dimostrato il nostro particolare venerdì».

Rosanna Lampugnani

Pino Grandinetti e Ferdinando Ferrigno si sono dimessi dal comitato di redazione del Tg3 per protestare contro le discriminazioni professionali praticate dal redattore capo Francesco Casa verso i giornalisti non «signorelliani». La denuncia dei due redattori è partita dopo una serie di episodi verificatisi in occasione della giornata antitraffico, venerdì scorso. In pratica, dicono i due giornalisti, non solo non si è assicurato tempestivamente un adeguato coordinamento del lavoro per un

evento eccezionale, ma si è affidata la parte più rilevante dei servizi ai giornalisti di stretta osservanza dc, anzi di fede «signorelliana».

Nel corso della diretta del Tg3 sono andati in onda servizi che hanno privilegiato l'opinione quasi esclusiva degli amministratori capitolini, penalizzando non solo coloro che avevano promosso e organizzato la mobilitazione (Cgil, Cisl e Uil) ma anche il pubblico, gli utenti dei mezzi pubblici e i cittadini romani, protagonisti della

Proteste al Tg3 per la diretta: dimissioni nel Cdr

prova generale antitraffico.

La goccia che ha fatto traboccare il vaso della protesta è stata infine la richiesta del capo redattore di affidare ad Alvaro Fabrizio, Ferdinando Ferrigno nel servizio di sintesi per l'edizione serale. Ferrigno, impegnato in altri lavori, si è rifiutato anche perché altri colleghi avevano avuto un ruolo preminente nella giornata. Casa ha minacciato di inviare al direttore della testata una lettera di denuncia per la sua mancata pre-

stazione. Il cdr chiedeva un incontro a Casa per discutere del caso, questi si rifiutava fino alle 19,30. Intanto andava in onda il servizio curato dal solo Fabrizio. Dunque le dimissioni di Ferrigno e Grandinetti.

Ora si attende che sull'intera vicenda si esprima l'assemblea dei redattori, che ancora una volta - sono parole di Grandinetti - «dimostrano di essere divisi», per partiti, di fronte al responsabile della redazione».

IL CALVARIO DEL PENDOLARE/La Tiburtina Conquistare Roma ogni giorno: due ore per venti chilometri

Tanto impiegano in auto i lavoratori che da Tivoli raggiungono la capitale - Gli «imbuti» Settecamini, Tiburtino Terzo, San Basilio - La stessa sofferenza nel viaggio di ritorno

Chi legge il giornale e lo tiene poggiato sul volante, chi impicca, chi scarica la propria tensione piangendo con rabbia il piede sull'acceleratore, facendo rombare il motore. Modi diversi di reagire di chi sta imprigionato tra le lamiere della propria utilitaria in un ingorgo di migliaia di automobili che sembra indistruttibile, la mattina alle sette e mezzo sulla via Tiburtina. Scene d'ogni giorno, che si ripetono tutto l'anno. Si tratta di studenti, lavoratori, chiusi dentro le auto o stretti sui pulman che quotidianamente prima ancora che inizi il loro orario di servizio devono sottoporsi ad un viaggio di venti o trenta chilometri che può durare anche due ore.



La mattina, venendo da Tivoli verso la Capitale, a parte i rallentamenti durante l'attraversamento dei centri abitati di Villa Adriana e Bagni di Tivoli, a Settecamini il viaggio s'intormenta. All'incrocio con la lontana frazione di Roma confluiscono nella Tiburtina le strade di Guidonia, di Lunghezza e Salone. Si crea una colonna di auto lunga circa tre chilometri, quasi immobile fino sotto il Raccordo anulare. Il viaggio diventa una lenta e faticosa avanzata; metro dopo metro l'astalento viene conquistato più lentamente che a passo d'uomo. Per fare quel tratto di Tiburtina occorrono dai 15 minuti alla mezz'ora. Il problema non è rappresentato solamente dalle migliaia di auto che assaltano Roma, ma anche dai numerosi lavoratori che provenienti da Tivoli, Guidonia, dallo stesso centro della Capitale si dirigono verso le fabbriche che da Settecamini costeggiano la Ti-

burina. Superato questo che è il punto maggiormente congestionato, il traffico lentamente procede, alla media di dieci, quindici chilometri all'ora, verso scuole e ministeri di Roma. I rallentamenti maggiormente temuti dai pendolari, perennemente in lotta con la puntualità mattutina, dopo la zona Settecamini-Raccordo sono i semafori di Tiburtino Terzo, quello di San Basilio e tutta la zona delle tre strade, dove la Tiburtina si lascia alle spalle la caserma dei bersaglieri. «Ogni anno - afferma un operaio di 46 anni che lavora al Ministero della Difesa - sono costretto a partire un po' prima. Mi giungono con l'autobus, ma dopo le ridu-

zioni di corsa, l'aumento delle tariffe, in accordo con altri lavoratori abbiamo scelto di andare in macchina, ripartendo le spese. Solo che questi mesi autunnali la situazione è diventata ancora più caotica, la mattina sono costretto a partire alle sei e mezzo per arrivare alle otto, otto e mezzo.

Le difficoltà per il rientro iniziano verso le quattro del pomeriggio, la morsa del traffico stringe la Tiburtina e s'allenta solamente a sera tarda. A differenza della mattina, nel pomeriggio fino alla sera l'intera Tiburtina è intransitabile. Si procede lentamente con lunghe attese laddove l'antica consolare attraversa un centro abitato.

I problemi non sono solamente legati al traffico, ma soprattutto all'inquinamento acustico e atmosferico al quale tutta la zona che costeggia la Tiburtina viene sottoposta. «È un inquinamento ancora più grave che in città - dice Giuseppe Vanz, responsabile regionale dell'ambiente - perché fuori il Raccordo questa strada sempre intasata costeggia campi coltivati che si alterano ai centri abitati. Un esempio lampante è la lunga fila tra gli oliveti entrando a Tivoli. Questo significa un enorme inquinamento anche della catena alimentare, più dannoso ancora dello smog e dei fumi che siamo costretti a respirare».

Antonio Cipriani

Romana Recapiti s.r.l.
Autorizzata dal Ministero P.T. concessione n. 1 dal 1926
Recapiti in Roma di corrispondenza epistolare - espressi - registrate per espreso - stampe - partecipazioni - gare di appalto - fatture commerciali
Via Palestro, 68 - Tel. 4956990 - 00185 Roma