

Un killer chiamato traffico



Perché portiamo «l'Unità» casa per casa»

L'Unità compie sessantatré anni. Il Partito romano ha voluto in questa data riproporre una iniziativa che negli ultimi tempi ha risentito di una serie di rallentamenti le cui motivazioni sono molteplici ma tutte riconducibili a un problema di fondo: ad un Partito che sta cambiando, che sta crescendo, corrisponde una base che si sta riorganizzando, che misura il giornale attraverso la lente di una nuova trasparenza informativa, e che, guardando ma fiduciosa, ha iniziato il conto alla rovescia della sua uscita nella nuova veste. Quale la scelta? Una semplice diffusione straordinaria cittadina, per sottoporre ai romani qualcosa che va oltre la problematica del traffico avvelenato demotivatore, assai meno un ennesimo demone, vero atto di accusa per inadempimento, rattrappimenti, nevrosi collettive. Che tutti sappiano che il killer da gas di

scappamento, l'invisibilità delle strade, il pericolo pedonale, hanno una matrice ineliminabile che provoca una spirale senza soluzione di continuità una approssimativa cultura urbana e una inefficienza cronica. Questa diffusione straordinaria vuole altresì ricordare ai cittadini, ai simpatizzanti e ai compagni tutti che la cittadella de l'Unità - malgrado tutte le emarginazioni passate e presenti, ha toccato con orgoglio i suoi sessantatré anni di vita e di attività determinanti, e si appresta al suo rinnovamento dopo una forte e democratica consultazione di oltre 90 comitati federali. Sarebbe quindi un errore se tutto si risolvesse con la mobilitazione di questo 15 febbraio, e poi il silenzio.

Gilberto Filiberto

Da domani centro chiuso per tre ore di mattina

In effetti c'è molta confusione ed era il caso di spiegare di nuovo la prima fase della chiusura del centro storico lunedì prossimo (domani ndr). Ed è innegabile che molte cose non andranno per il meglio in questo primo esperimento. Un po' di confusione esisterà anche in questo caso ma la scelta era obbligatoria. Farla subito anche i nostri esperti hanno concordato sulla gravità dell'inquinamento nel centro. Sono parole dell'assessore al traffico Massimo Palombi nella conferen-

za stampa durante la quale ieri mattina ha fatto il punto spiegato nel dettaglio cosa accadrà domani dalle 7 alle 10.30 del mattino. Questa prima fase del piano di chiusura del centro (di settimana in settimana la zona chiusa si amplierà e si affiancheranno altre misure) non riserva grosse novità. In pratica verrà applicata rigidamente la chiusura degli attuali quattro settori con l'aggiunta di via di San Marco (il breve tratto che collega piazza Venezia con via delle Botteghe Oscure

re) e del tratto di via dell'Ara Coeli tra via delle Botteghe Oscure e piazza del Gesù. Sarà quindi interrotta la corrente di traffico da piazza Venezia a largo Arco della Pace. Per il resto senza permesso verranno deviate verso il Teatro Marcello da dove si potranno immettere sul lungotevere. Insieme a questi il provvedimento più atteso e preparato da tempo: afferra Palombi. Scatta la limitazione per il carico e scarico delle merci dalle 9 alle 20 sarà vietato l'accesso in una vasta area del centro (ben maggiore degli attuali «settori») a tutti i mezzi pesanti che superino le 3,5 tonnellate a pieno carico. Potranno passare in pratica soltanto i piccoli furgoncini. Gli altri dovranno lasciare libera l'intera zona entro le nove del mattino.

In sostanza quella di domani è una rigida applicazione delle norme vigenti (oltre alla disciplina per le merci) a partire dalle sette del mattino, cioè prima che una grossa parte

di auto non autorizzate abbia già varcato i settori. «Questo grazie alla enorme disponibilità mostrata dai vigili urbani - ha detto l'assessore alla polizia urbana Ciocci - che hanno accettato un grosso monte di ore straordinarie che ci permetterà di avere nelle strade ben 600 agenti in più del duemila che svolgono quotidianamente il servizio. Si spera in tanto che giungano presto a conclusione le procedure avviate per coprire gli impressionanti vuoti di organico».

Questo dunque, il primo capitolo. Si attendono i risultati «sul campo», ma i dubbi restano molti. Giusto l'invito a prendere l'auto tobus ma cosa si è fatto per potenziare il servizio? Praticamente nulla. E solo in questo modo potrà essere evitato il rischio di «imbottigliamento» in tutto il perimetro attorno al centro.

a. me.

Progetti diventati sogni

Tutti i record negativi nella lotta all'ingorgo

«Sui parcheggi multipiano perso un anno per spirito di rivincita politica» - Rinvii anche per la seconda convenzione con il ministero



I sogni nel cassetto. A condannarli a una fine tanto ingloriosa sono stati Signorillo & Company un po' per vendetta politica verso la passata amministrazione di sinistra, un po' per immobilizzare un po' perché gli interessi dei «successori» vanno in direzioni diverse. Eppure quei progetti, dal completamento della tangenziale Est all'inaugurazione del metrò fino a Rebibbia (per fare solo due esempi) sarebbero una manna per i romani condannati all'ingorgo quotidiano. Sulla vicenda dei parcheggi multipiano, per esempio l'assessore Palombi - ricorda il predecessore Giulio Benini - ha asserito tutto il lavoro elaborato dai tecnici su commissione della passata giunta è partito da lontano individuando come «spaziabili» 170 piazze di Roma. Nell'elenco non ha trascinato neanche piazza Vittorio e piazza della Repubblica. Tutto per tornare grosso modo alla lista stilata prima del cambio della guardia. Insomma un'inutile perdita di tempo.

«Ma le nostre considerazioni non finiscono qui», continua Benini - «non è un caso che parlando di parcheggi gli unici progetti ripescati sono stati quelli del multipiano (10-15 milioni a posto macchina), un affare con i fiocchi, mentre il progetto per quelli a raso sia finito nel dimenticatoio. Per non parlare dell'ipotesi di convenzione con le ditte private che costruirebbero i multipiani. I nostri successori intendono concedere loro molto di più di quanto noi avevamo in mente».

Interessi politici diversi, vendetta politica ma anche una diversa filosofia della mobilità. Parcheggi multipiano senza quello scambio a raso significa non puntare sul mezzo pubblico ma offrire solo una chance all'automobilista che non vuole rinunciare all'auto privata. «Che il mezzo pubblico gli assessori del pentapartito non tengano più di tanto è lampante», spiega Piero Rossetti consigliere comunale responsabile del settore trasporti della federazione comunista romana - «La passata giunta di sinistra aveva ordinato, utilizzando fondi del bilancio comunale, nuove carrozze del

metrò e delle ferrovie in concessione (di queste ultime dovrebbe occuparsene addirittura il governo). I tempi di consegna sono viciniissimi (a partire da luglio) ma l'attuale giunta non si è preoccupata né di costruire i depositi né di predisporre l'utilizzo né di studiare insieme all'Atac la riorganizzazione del servizio visto che ferrovie e metrò aumenterebbero la capacità di portata del 35%».

Ma neanche le grandi infrastrutture viarie hanno avuto fortuna. Senza l'immobilismo della nuova maggioranza il prolungamento della Palmiro Togliatti e quello di via Isacco Newton sarebbero stati pronti l'anno prossimo. Infatti la giunta Vetere aveva assegnato la concessione a un consorzio che si era impegnato a consegnare le opere in tre anni. A fare le spese di questa politica dei trasporti è la conseguenza è tutto il progetto integrato per il trasporto pubblico firmato nell'85. Intesa con ministero e Regione. Infatti, rimasta inattuata la prima convenzione per la seconda si aspetta ancora la firma.

Antonella Calefa

Il Metrò B viaggia con un anno di ritardo

Quando i vecchi amministratori passarono le consegne ai cantieri della metropolitana B per la costruzione del tratto Termini - Rebibbia avevano brevettato le tappe e si trovavano con tre mesi d'anticipo sul programma. Oggi come oggi sono stati persi quei mesi inizialmente guadagnati e si è accumulato un ulteriore ritardo di un anno. In soloni questo significa niente metrò in servizio fino a Tiburtina nell'88, niente metrò fino a Rebibbia nel '90. Ma la situazione più assurda si potrebbe verificare se per miracolo i lavori, con un «ritorno finale», riuscissero a essere ultimati secondo le date stabilite in questo caso infatti il metrò dovrebbe rimanere fermo lo stesso aspettando la ricostruzione del vecchio tratto Laurentino-Termini. Le nuove tecniche adottate per il nuovo percorso non si potrebbero infatti conciliare con l'investimento linea B e le vetture sarebbero costrette a rimanere ferme. L'assessore Palombi promette per giugno l'inizio dei lavori di «maquillage», ma non se la sente di dare garanzie. Del resto era stata proprio la Dc con il suo ostruzionismo nel marzo '85 a impedire alla giunta di sinistra di procedere in tempi rapidi.

E intanto sulla linea A tutto è fermo al 1985

Tra il prossimo ottobre e il giugno dell'88 verranno consegnate 38 carrozze di metrò «A» ordinate dalla giunta di sinistra. In previsione di questo la nuova amministrazione non si è neanche presa la briga di approntare il capannone previsto a Osteria del Curato come deposito né di fare i conti per reperire il personale da destinare all'utilizzo delle nuove vetture. Né meno che mai discutere con l'Atac come riorganizzare il servizio bus sulla base del rafforzamento di quello metropolitano. Zero assoluto anche per la costruzione del collegamento nazionale tra la stazione metrò di Ponte Lungo e quella ferroviaria della Tuscolana. Per questa opera (inserita nella prima convenzione) la giunta di sinistra ha lasciato nei cassetti di Signorillo sia il progetto di massima sia una richiesta per quello esecutivo. Tempi ancora più lunghi per il prolungamento della linea «A» fino alla Circonvallazione Cornelia (4 stazioni) perché prevista dalla seconda convenzione che aspetta ancora di essere firmata insieme al ministro. L'operazione costerebbe secondo il progetto approntato dai passati amministratori 530 miliardi. Per aprire i cantieri potrebbero in tanto essere utilizzati i 90 miliardi previsti (per la pressione del Pci) dalla Finanziaria '87.

Quel Lido di Ostia sempre più lontano

Anche per la Roma-Lido, il calvario quotidiano delle migliaia di pendolari di Ostia, il futuro dice metropolitano leggera. Il progetto era stato fatto approvare al ministro, dopo forti pressioni di comitati di lotta degli utenti, dei comunisti della giunta capitolina, nell'84. La ristrutturazione, che prevede interventi sulle rotaie e la linea aerea e l'ammodernamento delle stazioni, ha un costo totale di cente miliardi, 42 dei quali disponibili attraverso il Fondo investimenti per l'occupazione. Il termine dei lavori sarebbe arrivato con l'89, l'anno d'oro del nuovo metrò B. Ma l'attuale amministrazione ha perso inutilmente un anno di tempo decidendosi soltanto ora a dare l'incarico ai lavori e al più tardi a settembre il mese del sopralluogo via sia solo del fatto che prima di fare i bagagli la giunta Vetere aveva già appaltato i lavori e la pressione delle ditte in questi mesi si è fatta sentire. Ma il duplice interesse della nuova amministrazione verso la ristrutturazione, oltre ai ritardi, causerà un mare di guai agli utenti perché non è stato intanto previsto un adeguato piano di emergenza per il trasporto dei pendolari dalla Magliana a Termini durante i lavori.

Quel «fast bus» che si chiama desiderio

Sul tavolo della discussione il progetto presentato dal Pci per percorsi veloci di trasporto pubblico da realizzare subito - Dodici linee protette che collegano la media periferia con il cuore della città - Un sostegno indispensabile alla chiusura

Progetto integrato per il trasporto pubblico, metrò, ferrovie urbane, riorganizzazione degli autobus, ritorno al tram, grandi opere di viabilità. D'accordo però, aspettando tutto questo, come combattere l'ingorgo che ci affligge quotidianamente? Un progetto i comunisti ce l'hanno, si chiama «fast bus» è la carta giusta per evitare che il progetto di chiusura

del centro storico per fasce orarie, in vigore da domani non si riveli un fallimento. Dodici linee veloci che collegano le medie periferie con il cuore della città sono realizzabili nel giro di tre mesi un anno. Questo perché i tecnici messi al lavoro dal Partito comunista hanno individuato dodici percorsi protetti che possano avvalersi in gran parte di corsie preferenziali già esistenti. A rendere più accattivante questo piano per chi vuole lasciare l'auto a casa sono previsti autobus navetta che dalle zone più decentrate portino i passeggeri ai capolinea dei «superapidi» e parcheggi di superficie (già realizzati o per i quali sono immediatamente disponibili aree idonee) al servizio di chi preferisce e costretto a raggiungere

il «fast bus» con la sua macchina. Le partenze di questi autobus speciali sono state individuate all'Aurelio, Monte Mario, Foro Italo, Stadio Flaminio, Partoli, Nuovo Salaria, Nomentano, Tiburtino, Prenestino, Colombo, Ostiense, Gianicolense per tutti i percorsi centro storico. La durata del percorso tutto su itinerari protetti e

sorvegliatissimi da vigili e squadre di controllo dell'Atac, dovrebbe impiegare 15-20 minuti. Il servizio di «fast bus» proposto dai comunisti se fosse accolto dalla giunta e divenisse operativo sarebbe pubblicizzato in tutte le famiglie con depliant curati dal Comune. Ma per porre l'Atac in condizioni di reggere all'urto della progressiva chiusura del centro storico i comunisti insistono

anche sull'aumento del personale (entro gennaio '88 tra trasferimenti e assunzioni gli autisti dovrebbero diventare mille in più), sulla produttività delle vetture, calata in tre anni dall'85, al 75% e su una politica tariffaria che riconquisti all'azienda gli oltre centomila utenti perduti dopo gli ultimi aumenti dei biglietti.

an. ca.

Dal nostro corrispondente
TIVOLI - Una trasformazione profonda ha cambiato nell'ultimo decennio il volto di una metropoli. Il rapido sviluppo urbanistico e la forte crescita demografica nella zona nord est della provincia rappresentano, insieme alla inadeguatezza delle infrastrutture, gli elementi dai quali è partito lo studio sulla mobilità e i trasporti della federazione di Tivoli del Pci. I comunisti hanno presentato ieri in un convegno durato l'intera giornata nel cinema Rosati a Mentana, indicando i progetti e gli obiettivi da perseguire. «In un sistema giunto ormai a livelli di collasso - ha affermato nella relazione Vincenzo Caruso, coordinatore del gruppo di studio - si inseriscono le nuove scelte per Roma capitale e le grandi infrastrutture territoriali che si ipotizzano tra il Tevere e l'Appia. Non possiamo non tenerne conto e fondamentale è una diversa

Pci di Tivoli: un piano sui trasporti

organizzazione del trasporto. I dati inseriti nel documento presentato dal Pci dimostrano come siano aumentati negli ultimi anni i volumi di traffico sulle grandi arterie radiali, sulla Salaria nell'83 sono state censite 18.728 auto al giorno ed il pendolarismo (e, messo quello ferroviario) ha raggiunto livelli impressionanti (11.000 partenze al giorno da Mentana, Monterotondo, 9.000 da Tivoli, Guidonia). Quali le idee dei comunisti della federazione di Tivoli? Potenziamento dei servizi ferroviari e dell'Atacrol con la costruzione di nodi interscambio. Parallela a un progetto di miglioramento del sistema viario. Con quali risorse? «Attivando energie e investimenti - ha detto Caruso - attraverso il concorso di Stato e enti locali». Ha concluso il convegno Angelo Fredda della segreteria regionale del Pci.
an. ci.

