

600mila auto al giorno
La capitale attanagliata dal traffico con pochi taxi, bus, tram e vigili

Mancano i parcheggi
I monumenti «soffocati» dalle macchine in sosta in doppia o tripla fila

Solo 24 km di metro
Vietato anche andare in bicicletta: assenti le piste ciclabili

Chioggia non vuole la nave dei veleni che torna dal Libano



«Un provvedimento da bancarotta amministrativa»

ROMA. Misure improvvise, estemporanee, da «ultima spiaggia», da «bancarotta amministrativa». I commenti alla decisione della Giunta di Roma per l'uso dell'auto a targhe alterne, che lo stesso sindaco Giubilo ritiene un «esperimento» per un «periodo limitato» di tempo. Nettamente negativo il giudizio del ministro per le Aree urbane Tognoli che ha espresso perplessità nei confronti di provvedimenti tendenti a limitare la circolazione delle vetture. È dubbio che in questo modo si possa ridurre efficacemente il numero delle vetture circolanti, mentre è certo che si possono provocare disagi ben superiori a quelli determinati dalla chiusura del traffico in determinate zone urbane. L'emergenza del traffico non si supera con una misura discriminatoria e selettiva, afferma il presidente dell'Acci, Rosario Alessi. Tale misura finisce per creare più problemi di quanti ne vuole risolvere. Un Comune che decide le «targhe alterne» dichiara «bancarotta».

Per il responsabile del settore trasporti del Pci, Lucio Libermani, si tratta di un piccolo trucco con il quale delle giunte comunali incapaci, sorrette da una politica statale dei trasporti sbagliata, cercano di servirsi alla soluzione della drammatica crisi delle aree urbane. Il Pci per Roma e le maggiori città hanno presentato dettagliati e realistici programmi. Sono stati fatti cadere nel nulla e ora si cerca di fronteggiare l'emergenza con espedienti di corto respiro. Secondo Walter Tocci della segreteria della federazione del Pci e consigliere capitolino, si tratta di una proposta inefficace, trionfo dell'improvvisazione e irresponsabilità della giunta. È come andare con una bicicletta sulla neve: si fatica molto e si cammina poco. Il Pci vuole che interi percorsi cittadini siano riservati esclusivamente al mezzo pubblico: minori sacrifici per i cittadini e più benefici. Pessimisti anche i socialisti.

Natale a targhe alterne? Roma così rischia la paralisi

Le targhe alterne contro il traffico? A Roma serviranno a ben poco. Nella capitale l'ingorgo è ormai quotidiano. Sulle strade ogni giorno circa 600mila macchine, mancano quasi 100mila posti parcheggio, il centro è assediato. Solo 24 chilometri di metrò cittadino, i tram ridotti ad 8 linee soltanto, scarseggiano anche i taxi. Cinquemila vigili, ma solo il 30% sulle strade.

ROMA. In macchina o autobus, in tram o metrò, spostarsi a Roma è impresa da nervi saldi. Ci vuole tanta pazienza, capacità di sopportazione e la ferma consapevolezza che ogni appuntamento può saltare perché si arriva perennemente in ritardo. Il traffico avvolge la città in ogni sua parte, come un lungo serpente velenoso che sputa anidride solforosa, ossido di carbonio e biossido di azoto, addosso a monumenti unici e a indifesi cittadini. Un calendario giornaliero, che un po' si subisce e molto incanaglia l'animo. Vogliamo provare a fare un giro in macchina nella città eterna, magari partendo da Montesacro, zona appena periferica, per arrivare al centro? È una bella impresa.

Se noi, sieri, così fortunati da possedere uno dei 31mila permessi d'accesso al centro storico, chiuso dalle 7 alle 11 e dalle 15 alle 19, dovete girare alla larga, né transitate sulle corsie preferenziali. Anche se su quelle corsie passano sicuramente più macchine private che autobus. La riprova viene da un'indagine dell'Atac. Ad esempio, in quattro ore, dalle 7 alle 11, sulla corsia di viale Libia, zona commerciale, sono passati 190 autobus e 1688 macchine. Una volta arrivati, dopo oltre un'ora, provate a posteggiare. I romani conoscono bene la disperazione della mancanza di parcheggi. Il fabbisogno di posti macchina è di almeno 200mila (circa il 20% delle macchine circolanti ogni giorno, il 40% di quelle in movimento), ma in città, con un conto molto generoso, ce n'è poco più della metà. Alla fine, esausto, l'impiegato si decide a lasciare l'auto in terza fila. Anche perché i vigili non abbondano. Dei circa 5000 in servizio, divisi tra le 20 circoscrizioni, solo il 30% di loro è impegnato in strada. Ne occorrerebbe almeno il 50-60%.

Si potrebbe andare allora in autobus? Significa, nelle ore di punta, rassegnarsi a restare pigiati, il collo in alto per non soffocare, dentro una delle vetture dell'Atac, insieme a decine di altri sfortunati. La gente non apprezza molto il servizio offerto dall'azienda tranviaria. Calano tessere di abbonamento e acquisto dei biglietti, in due anni si sono registrati 7 milioni di viaggiatori in meno. I più scontenti fanno i «portoghesi»: circa 5 passeggeri su 100 non timbrano il biglietto quando salgono, il numero degli utenti attualmente è uguale a quello di 21 anni fa, mentre la città è passata da 2 milioni e 100mila abitanti a oltre 3 milioni. Dal quartiere periferico di Montesacro al centro, secondo alcuni rilevamenti fatti all'inizio del mese, ci si im-

ga circa 110 minuti. Un tempo enorme. Anche in questo caso, rispetto a due anni fa, la situazione è peggiorata: il tempo in cui si rimane chiusi dentro la vettura è salito mediamente del 40%, quello di attesa alla fermata è di 20 minuti.

È il metrò? Una cosa piccola, di fronte a quelli di Parigi o Londra. Fino all'80 esistevano soltanto i 10 chilometri della linea B «Laurenzina-Termini», iniziata dal fascismo e terminata nel '55. Vecchia, asfatica, pesante. I 14 chilometri della più moderna linea A «Anagnina-Termini» vennero aperti proprio nell'80, con la giunta di sinistra. L'approvazione del progetto risale al '59, procedeva al ritmo di qualche millimetro al giorno. È questo è tutto. La linea B trasporta circa 11mila passeggeri l'ora, quella A 23mila. La stragrande maggioranza della mobilità cittadina avviene quindi su ruote. I tram sono ormai un ricordo del passato. Prima delle Olimpiadi del '60 (data ceneria per ogni scempio, di qualunque tipo, fatto alla capitale) c'erano 25 linee, per un totale di 152 chilometri, che ora sono ridotti a 85, con soltanto 8 linee.

Non è facile neanche trovare un taxi, nelle ore di punta. Si possono passare inutilmente ore al telefono o sul bordo del marciapiede, e sbracciarsi al passaggio di ogni auto gialla. A Roma sono meno di 4800, e trasportano tra le 40 e le 50mila persone al giorno. Troppo pochi davvero. Ultima risorsa: andare in bicicletta? Niente piste ciclabili, anche se gli argini del Tevere si presterebbero splendidamente.

Questo è il traffico nella capitale d'Italia. Servono progetti, pianificazioni, controlli. Invece il sindaco Giubilo e i suoi assessori tirano fuori le targhe alterne. Così, nei giorni pari, cammineranno l'esatta metà delle macchine ora ferme ogni giorno. O, viceversa, nei giorni dispari.

Le cifre dell'ingorgo

Auto immatricolate	1.300.000
Auto circolanti	500-600mila
Autobus in circolazione	2.100
Corsie preferenziali	88 chilometri, di cui 22,5 riservati ai tram
Velocità media autobus	6 chilometri all'ora
Metropolitana	Linea A (14 chilometri)
Linea B (10 chilometri)	
Tram	8 linee (85 chilometri)
Taxi	4.800
Vigili	5.000, ma solo il 30% impegnati sulle strade
Piste ciclabili	niente
Pendolari a Roma	oltre 350.000



Un'immagine di traffico nel centro di Roma; nella foto in alto, un vigile si protegge dallo smog

Vietato ai bus il centro di Catanzaro

Il sindaco democristiano di Catanzaro per risolvere i problemi del traffico ha avuto un'idea «originale»: ha vietato il traffico e l'ingresso in città ai bus, ed ha lasciato via libera ai mezzi privati. Gli autobus bloccati in periferia hanno finito per paralizzare tutte le strade di accesso creando un caos indescrivibile. Duemila studenti in sciopero hanno chiesto il ritiro dell'ordinanza.

CATANZARO. Come risolvere i problemi del traffico nella città il cui tessuto urbano è stato devastato da anni di saccheggi edilizi consentiti dal potere? Marcello Furiolo, sindaco democristiano di Catanzaro, si è inventato una ricetta ed in gran segreto, pare persino all'insaputa della sua giunta, l'ha imposta alla città. Ha vietato l'ingresso in città a tutti gli autobus addetti al trasporto extraurbano dalle 11 alle 14. Insomma, per alleggerire il traffico, ha cancellato il trasporto pubblico a favore di quello privato. Così le migliaia di studenti e lavoratori che ogni mattina arrivano a Catanzaro dai paesi vicini sono rimasti a piedi a tutto vantaggio dei proprietari di automobili che hanno potuto circolare con maggiore libertà.

La soluzione ovviamente ha scatenato un mare di proteste. Gli studenti di tutte le scuole di Catanzaro sono scesi in sciopero: rifiutano l'ipotesi di dover aspettare fino alle 14, anche quando terminano le lezioni alle 12,30, per poter tornare a casa. Per di più, la decisione di Furiolo è stata presa senza alcun accorgimento. Soprattutto, non essendo stato individuato alcun parcheggio dove far sostare gli autobus che arrivano da fuori Catanzaro, le strade di accesso alla città sono state invase dai mezzi, imbottigliando ancor di più il traffico che alla fine è rimasto paralizzato.

Vista la ribellione generalizzata, Furiolo è corso ai ripari proponendo un cambiamento

al suo decreto dopo aver individuato due aree per le soste. Ma neanche questa modifica è stata accettata dagli studenti e dai pendolari: in più di 2mila ieri hanno sfilato per le vie di Catanzaro scandendo slogan contro il sindaco e la sua ordinanza. I sindacati, in un loro documento, hanno rincarato l'attacco sostenendo che il decreto «non affronta i problemi del traffico in città poiché invece di impedire la circolazione delle auto private, vera causa del caos, si è vietata la circolazione dei mezzi pubblici».

Nella polemica si è inserito anche l'assessore regionale ai trasporti, Pietro Araniti, il quale ha intimato al sindaco il ritiro dell'ordinanza perché le misure adottate e quelle da

Sicurezza
Cinture anche per «Apecar»

ROMA. Il ministro dei Trasporti Santuz ha diffuso ieri una «circolare esplicativa» sulla «installazione ed uso delle cinture di sicurezza per adulti a bordo degli autoveicoli». La norma fa parte della legge 111 del 18 marzo 1988 (patente europea). I veicoli che hanno l'obbligo della installazione delle cinture di sicurezza sono: le autovetture, gli autoveicoli ad uso promiscuo, i motoveicoli a tre ruote simmetriche per trasporto di persone di peso complessivo a pieno carico superiore ad una tonnellata. Sono invece esonerati i veicoli non immatricolati (targa prova, targa corpo diplomatico, corpo consolare ed escursionisti esteri); quelli non predisposti sin dall'origine con specifici punti di attacco; quelli di interesse collezionistico iscritti negli appositi registri previsti dalla legge. Nella circolare del ministro vengono inoltre precisati quali tipi di cintura debbono essere installati e a quali norme di omologazione e debbono corrispondere perché corrispondano alle prescrizioni della legge. L'obbligo dell'uso delle cinture di sicurezza per i posti anteriori è stabilito nel 26 ottobre 1989, per i posti anteriori il 26 aprile 1990. Le multe per chi viola la nuova norma vanno dalle 50 alle 200mila lire che si additano al conducente del veicolo.

Cgil scuola
Iniziativa contro l'ora di religione

ROMA. Martedì genitori e insegnanti manifesteranno in tutte le principali città italiane contro l'ora di religione. L'iniziativa è della Cgil scuola, che da settimane sta raccogliendo denunce e segnalazioni sugli episodi di discriminazione ed emarginazione in cui vengono coinvolti gli studenti che non vogliono avvalersi dell'insegnamento confessionale. Queste segnalazioni diventeranno un dossier che verrà consegnato non solo ai due presidenti del Parlamento, ma anche alla magistratura, dato che alcuni episodi sono veri e proprie violazioni di legge. Giovedì, invece, tutti e tre i sindacati confederali hanno firmato, assieme a Almc e Cidi, un documento sulla legge di riforma della scuola elementare che è attualmente in discussione nella settima commissione della Camera. Il documento, che è stato inviato alla commissione, propone alcuni emendamenti al provvedimento: che il tempo scolastico sia di 30 ore e non 27, venga riconosciuta la pluralità dei docenti in ogni classe, con pari titolarità e che proseguisca il tempo pieno. In fine domani si riuniranno a Roma gli insegnanti della Cilda e dei Cobas: i primi per discutere del contratto scuola sottoscritto a giugno, i secondi per decidere di impugnare di fronte al Tar Lazio, poiché, dicono, non è stata definita la parte riguardante l'orario d'insegnamento.

Maxinchiesta a Chiavari
Nei guai sindaco dc, assessori e funzionari per un pugno di appalti

GENOVA. Inchiesta-terremoto sul Comune di Chiavari: a conclusione di dieci mesi di indagini, condotte dalla Guardia di finanza su mandato della Procura generale della Repubblica di Genova, sono state sequestrate centinaia di debite di giunta e sono finiti nei guai il sindaco Mazarino Marco De Petro, democristiano e molto vicino a Comunione e liberazione; l'attuale assessore ai lavori pubblici Bruno Cuneo e il suo predecessore nell'incarco Roberto Levaggi, entrambi dc; e diversi altri funzionari comunali come il segretario generale e il suo vice, il capo ufficio ragioneria e il responsabile dell'ufficio tecnico. Guai seri, perché la traccia di comunicazioni giudiziarie che li ha raggiunti ipotizza reati gravissimi, dall'associazione per delinquere al peculato, dal falso ideologico e materiale alla truffa, dal peculato all'interesse e dall'omissione in atti d'ufficio. E a conferma dell'«inusuale pesantezza» degli avvisi di reato (o meglio, delle «informazioni di garanzia», come si definiscono ora, sulla base della nuova normativa penale), ad alcuni dei destinatari sarebbe stato anche ritirato il passaporto. Nel mirino degli inquirenti ci sarebbe una serie di opere pubbliche appaltate dal Comune di Chiavari ad una ventina di imprese private, le quali anche sarebbero state coinvolte nelle indagini; e non sarebbero escluse, nello sviluppo dell'inchiesta, possibilità di accertamenti patrimoniali e bancari per meglio definire la posizione degli imputati. All'origine dei blitz ci sono alcuni esposti (presentati anche dal Pci) e decine di decine di lettere anonime.

Ai futuri sposi test di talassemia

CAGLIARI. L'unico precedente riguarda l'isola di Cipro sei anni fa, su richiesta della Chiesa ortodossa il test di talassemia è diventato obbligatorio e lentamente la diffusione della malattia ha cominciato a ridursi fino a scomparire quasi del tutto. Un risultato che deve aver pesato non poco nella sofferita scelta del governo sardo, combattuto tra l'esigenza di evitare ogni forma di «disparità giuridica» per i cittadini dell'isola e quella di contrastare a fondo con l'unica arma possibile, cioè la prevenzione, la diffusione della talassemia. Dopo lunghe analisi e discussioni l'altra sera è stato così compiuto il passo tanto atteso. L'approvazione di un disegno di legge che sancisce l'obbligo del test prematrimoniale per accertare lo stato di portatore sano della talassemia, o in subordine almeno di un certificato di «consultazione genetica sui rischi della malattia».

Il provvedimento prevede che le coppie debbano presentare i documenti sulla talassemia, all'atto del matrimonio, assieme agli altri certificati già richiesti per legge (stato di nascita, certificato di residenza, etc.). Dal documento dovrà risultare inoltre che gli sposi sono stati edotti su tutte le più importanti problematiche della talassemia. In altre parole, una coppia di portatori sani di talassemia deve sapere innanzitutto che la possibilità di avere un figlio affetto da

anemia mediterranea sono del 25 per cento, e che al 50 per cento il nascituro potrebbe essere a sua volta portatore sano della malattia. E naturalmente deve essere informata sui caratteri della malattia, che si manifesta nei primi anni di vita e che può essere affrontata solo con continue trasfusioni di sangue (in media 3-4 al mese), mentre il trapianto di midollo emopoietico è possibile solo per alcuni soggetti. Altre importanti informazioni saranno fornite a proposito dei diversi metodi di

diagnosi prenatale, per un eventuale intervento di interruzione della gravidanza. Per evitare che l'imposizione del test possa scontrarsi con motivi di ordine sanitario o etico-religiosi sono infine previste alcune deroghe all'obbligatorietà dei controlli, ma non al certificato di «consultazione genetica».

La Sardegna è la regione italiana di gran lunga più colpita dalla talassemia (nota anche come morbo di Cooley o anemia mediterranea). Secondo le più recenti indagini, la malattia colpisce cir-

ItaliaRadio
LA RADIO DEL PCI

Programmi di oggi

Notiziario ogni mezz'ora dalle ore 6,30 alle 18,30. Ore 7,30: Rassegna stampa con Guido Moltedo de il «Manifesto»; 8,30: Intervista sulle nuove norme antimafia con Luigi Colajanni, segretario regionale del Pci siciliano; 10: Il Parlamento dopo il «voto paese», intervista con Ugo Pecchioli, presidente gruppo Pci del Senato, e Guido Alborghetti, segretario del gruppo Pci alla Camera. Domenica 23 ottobre dalle 10 alle 11 file del test degli ascoltatori con Gigli Tedesco della Direzione comunista.

FREQUENZE IN MHz: Torino 104; Genova 88.500/94.250; Le Spazio 105.150; Milano 91; Novara 91.350; Pavia 90.950; Como 87.600/87.750; Lecce 87.750; Mantova 108.850; Padova 107.750; Rovigo 96.850; Reggio Emilia 96.250; Imola 103.350/107; Modena 94.500; Bologna 87.500/94.500; Parma 92; Pisa, Lucca, Livorno, Empoli 105.800; Arezzo 99.800; Siena, Grosseto, Viterbo 92.700/104.500; Firenze 96.600/105.800; Pistoia 95.800; Massa Carrara 107.500; Perugia 100.700/98.900/99.700; Terni 107.600; Ancona 105.200; Ascoli 95.250/95.600; Macerata 105.600; Pesaro 91.100; Roma 94.900/97.05.550; Pescara (Te) 95.800; Pescara, Chieti 104.300; Vasto 96.500; Napoli 88; Salerno 103.500/102.850; Foggia 94.600; Lecce 105.300; Bari 87.600.

TELEFONI 06/6791412 - 06/6796539