

## Domani la riunione decisiva

Diviso il comitato degli assessori  
 Mori: «Valuteremo i dati tecnici  
 Marcia indietro se non vale la pena»

## I mezzi pubblici allo stremo

L'azienda comunale dei trasporti  
 senza corsie preferenziali e personale  
 non può trasportare più passeggeri

# Pari e dispari ma senza bus

## L'Atac: «Non possiamo aumentare le corse»

### «Targhe alterne? Un gioco dannoso e ingiusto»

WALTER TOCCI

Immaginate questa scena. Il sindaco apre il giornale e gli viene l'idea delle targhe alterne. Il pro-sindaco è contrario ma lascia fare perché, come dice sull'«Avanti!», c'è la libertà di opinione. L'assessore al traffico dichiara che i tecnici sono contrari. Va bene, allora facciamo una prova, risponde il sindaco. E l'assessore, con voce sinistra, aggiunge: ve ne pentirete. Sembra una di quelle discussioni che si fanno al bar, prendendo il caffè e parlando di Roma-Lazio. E invece no, questa è la giunta di Roma.

Bisogna riconoscere che non è sempre così. Quando ci sono di mezzo gli affari dei Mondiali o delle mense, allora le cose vengono preparate meglio. Però in questi casi la giunta può avvalersi di fedeli supporti. C'è l'Italstat pronta a sfornare un progetto per il tunnel dell'Appia, ci sono quelli di Ci pronti a cucinare precotti con l'imprimatur. Questi affari però hanno tenuto talmente impegnate le già deboli menti dei nostri governanti che nulla hanno potuto pensare per il traffico. Così di fronte alla solita emergenza autunnale questi pericolosi zuzzurelloni altro non sanno fare che giocare a pari e dispari. Anche un gioco stupido può sembrare, però, una soluzione in una città che da tre anni non è governata. Occorre dunque chiarire che il gioco non vale la candela anzi rischia di diventare ingiusto e dannoso, e che invece ci sono cose più serie da fare.

L'esperienza di Napoli ha dimostrato che con le targhe alterne si può ottenere al massimo una riduzione del traffico del 15-20 per cento. Un vantaggio così modesto è ottenuto però al prezzo di una riduzione del 50 per cento della libertà di movimento. È come andare in bicicletta sulla neve, al fatica molto e si cammina poco. Inoltre il provvedimento è iniquo perché penalizza quelli che hanno una sola macchina e quelli che abitano in zone periferiche non ancora servite dal mezzo pubblico. E non sono poche, in quanto il piano Atac per le borgate, preparato dalla giunta di sinistra, è stato ovviamente cestinato dal pentapartito. Infine è dannoso perché i mezzi pubblici sono già al massimo della portata e quindi la gente sarebbe spinta a comprare la seconda macchina o a recuperare le vecchie carcasse. Alla fine dell'esperimento si avrebbe dunque un aumento delle automobili, come è avvenuto infatti a Napoli.

È allora possibile un'altra soluzione? Certo, l'ha proposta, da due anni, il gruppo comunista. La logica è quella dei «separati in strada», ossia interi percorsi cittadini riservati al mezzo pubblico. Rispetto alle targhe alterne si chiede così un sacrificio minore agli automobilisti e si ottiene un vantaggio maggiore. Abbiamo progettato dodici di questi percorsi, facilmente realizzabili a costi quasi nulli. Li abbiamo chiamati fast-bus. È un chiaro esempio della nostra opposizione propositiva. Eppure la Dc si è sempre opposta e non a caso. È una linea politica. In questi tre anni l'Atac è stata ridotta allo stremo. Abbiamo ragione a dire che sono inefficienti perché imbroglioni. Da una parte si bloccano 1000 miliardi disponibili per le metropolitane e dall'altra, proprio ieri, si ha la faccia tosta di proporre un terzo viadotto sull'Appia come raccordo dell'autostrada tirrenica, progettato, guarda caso, sempre dall'Italstat. Altro che Roma moderna. Il gruppo sbradelliano male impone la vecchia politica delle autostrade. Collura e Severino continueranno a piegare la testa? Ci vedremo in Consiglio Comunale.

«Non siamo in grado di mettere in strada un solo autobus in più, non possiamo aumentare il servizio nemmeno di una corsa». L'Atac alza le mani. Senza corsie preferenziali, senza controlli agli incroci, senza nuove vetture e nuovo personale, nei giorni delle targhe alterne non potrà fare di più di quello che già fa. Riusci ad aumentare le corse a novembre dell'86, per la giornata antitraffico: ma gli operai lavorarono il doppio per mettere in strada più autobus possibile. Gli autisti rinunciarono ai riposi e moltiplicarono gli straordinari. «Una gara di buona vo-

lontà non ripetibile - dicono all'Atac -. Comunque non per un lungo periodo».

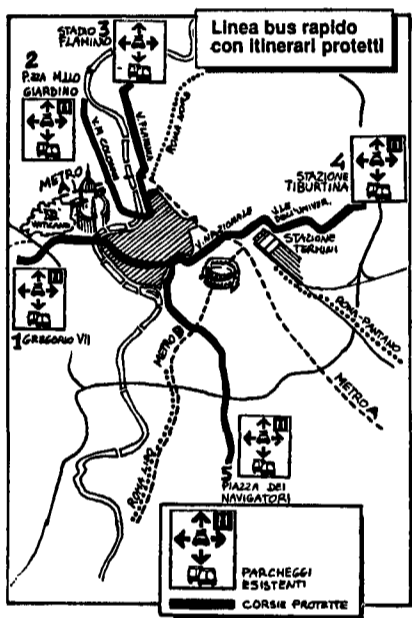
Tutte scuse? L'azienda comunale dei trasporti si chiama fuori? «No, è proprio così - conferma l'assessore al traffico Gabriele Mori -. L'Atac non può mettere in campo piani straordinari, tira già al massimo».

I romani con la targa non «in regola» nei giorni dell'esperimento del pari e dispari saliranno (se ci riescono) sugli stessi autobus lenti e stracolmi di tutti i giorni.

Le targhe alterne però perdono colpi. I sette assessori che domani mattina dovranno studiare il progetto presentato da uffici tecnici convinti che il pari e dispari sia una stupidaggine, interverranno l'uno contro l'altro armati. Si preparano ripensamenti? «Non ci vediamo per riaprire la polemica - dice Mori - ma per verificare la fattibilità pratica delle targhe alterne. Valuteremo i vantaggi e gli svantaggi. Se si scopre che quell'idea non funziona, una buona amministrazione deve avere il coraggio di lasciar perdere».



I bus intrappolati nel traffico. Per l'emergenza il Pci propone immediatamente 5 linee protette illustrate nella cartina qui a fianco



## Fast-bus e tram protetti «Così si batte l'ingorgo»

ROBERTO GRESSI

Metteste un mastino davanti a una corsia preferenziale lunga 5 chilometri e mezzo. L'autobus arriva in fondo in poco più di 15 minuti. Marcia a 21 chilometri orari, invece che a otto. Si raddoppiano così le corse, la velocità, la comodità di trasporto. A costo zero. È il piccolo segreto di una grande invenzione inattuata: il fast bus, rapido e efficiente. È una ricetta per l'emergenza, meno improvvisata e punitiva delle targhe alterne. Lasciate le macchine a casa, non perché c'è un pizzardone che vi fucila, ma perché c'è un autobus che vi porta al lavoro, a scuola, a fare la spesa, in pochissimo tempo. E per di più vi risparmia la dannazione

di cercare un parcheggio. A Roma ci sono 88 chilometri di corsie preferenziali, 22 sono riservate ai tram. Gli itinerari protetti dunque sono pochi e soprattutto non controllati. Uno studio elaborato dal Pci nello scorso anno proponeva dodici nuovi tragitti preferenziali, protetti da cordoli di gomma e serviti da parcheggi di scambio, protetti dai vigili soprattutto all'ingresso. Una rete iniziale base per interventi futuri. Di questi itinerari se ne possono realizzare cinque subito. Con pochissimo sforzo si possono avere cinque «bretelle» di collegamento con il centro storico già nei prossimi giorni. Via Gregorio VII il percor-

so unisce piazza della Rovere a corso Vittorio e a Largo Argentina. La corsia preferenziale, in gran parte, c'è già. C'è anche un parcheggio di scambio da attrezzare che può ospitare circa 500 auto. Piazzale Marescallo a Piazzale da piazza Mazzini a piazza Cavour fino a piazza Augusto imperatore. C'è un'area per il parcheggio (400 posti) da attrezzare. Mancano i cordoli. Stadio Flaminio La corsia va da piazza Flaminio a piazza Augusto imperatore. Serve soprattutto la sorveglianza e l'addegnamento dei cordoli. Stazione Tiburtina Il percorso collega la Tiburtina, viale dell'Università, Termini e

piazza Venezia. Vicino alla stazione Tiburtina si può ricavare un parcheggio per 600 auto. Piazza dei Navigatori Via Cristoforo Colombo, Circo Massimo, piazza Venezia. 500 posti auto a via Cristoforo Colombo, 300 al Circo Massimo. Corsia preferenziale in gran parte da realizzare. Un grande aiuto potrebbe venire anche dal tram. La carta d'identità di questo mezzo di trasporto è senza macchie: è indistruttibile, non inquina, trasporta molte persone, è meno rumoroso degli autobus. Il tram dell'immediato futuro potrebbe trasportare 200 persone per vettura in corsia protetta a 60 chilometri all'ora.

### Cgil-scuola: un mese per «costruire» il congresso

Manca poco più di un mese all'inizio del congresso romano (1-3 dicembre) e la Cgil-scuola ha cominciato a «costruire» il suo futuro, con una serie di incontri aperti a tutti sui temi da proporre al congresso. La Cgil raccoglie nelle scuole il 10% dei lavoratori: nell'87 aveva 6.816 iscritti nella media statale, 360 nella formazione professionale e 340 nella privata. I prossimi appuntamenti sono fissati per il quattro novembre, sull'autonomia dell'unità scolastica; per l'11 novembre, sulle discriminazioni razziali e per il 18 sulla sperimentazione.

### Oggi chiusa via Veneto: c'è il traguardo del rally

Ci saranno 16 prove speciali, a Fluggi, San Vito, Bellegra, Capranica e Rocca di Cave. Anche l'arrivo è previsto a via Veneto, chiusa al traffico per l'occasione.

### Pci e Fillea «Appalti trasparenti»

Gestione trasparente degli appalti e maggiore sicurezza sul lavoro. Su questi argomenti si sono incontrati e trovati del tutto d'accordo le delegazioni del Pci regionale, formate da Cervi, Montano e Giraldi e della

Fillea, con Zaza e Andreuzzi. Nell'incontro sono stati esaminati i problemi dell'edilizia, delle condizioni di lavoro, della mobilità legata ai nuovi piani e progetti di investimento.

### Ancora emergenza idrica per il Simbrivio inquinato

Ancora 48 ore di emergenza idrica nell'area sud della provincia romana per la situazione di inquinamento dell'acquedotto del Simbrivio inquinato. L'ha dichiarato durante il «vertice» in Prefettura chiesto dal presidente della Provincia di Roma, Maria Antonietta Sartori, il commissario del consorzio di gestione. Prima di poter dare il «nulla osta» per la riapertura del Simbrivio, bisognerà attendere l'esito delle analisi dei campioni prelevati il 19 ottobre.

### Gambizzato un giovane a Tor Bella Monaca

L'uomo ha raccontato alla polizia di servizio del San Giovanni, dove è ricoverato, dopo il ferimento della scorsa notte. Sono in corso indagini.

### Sgominata la «banda del motorini»

Tre minorenni rubavano i motorini, li smontavano poi li vendevano a pezzi. Dopo appostamenti a Montecarlo, gli agenti del quarto commissariato hanno scoperto il «traffico» e arrestato i tre giovanissimi. Rinchiusi nel carcere minorile di Casal del Marmo i ragazzi hanno confessato di aver rubato almeno cinquanta motorini negli ultimi mesi.

### Arrestati due volte in 12 ore

La mattina, aggirandosi per piazza Venezia, aveva scoperto due spioncini siciliani in viaggio di nozze, appena arrivati a Roma e gli aveva rubato le valigie. Mario Silvestri, 29 anni, arrestato in flagranza di reato era stato condannato a sei mesi con la condizionale. Ma finito il processo come tornare in centro da piazzale Clodio? Silvestri non ci ha pensato due volte: ha rubato la 500 di un avvocato, si è fermato in una tabaccheria e dal momento che c'era, l'ha rapinata. A questo punto l'hanno intercettato gli agenti della squadra mobile che l'hanno accompagnato direttamente a Regina Coeli.

ANTONIO CIPRIANI

## Piovono finte multe Sembrano contravvenzioni ma si tratta di un lancio pubblicitario

Non era una multa, ma una pubblicità quella che centinaia di automobilisti romani, usciti da scuole e uffici hanno trovato sul parabrezza dell'auto in seconda fila, in sosta vietata, o anche parcheggiata regolarmente. Un foglietto quadrato di carta, con una striscia azzurra in alto a destra, sul parabrezza, una falsificazione perfetta del messaggio più temuto dai seguaci di «posteggio selvaggio»: la «fittica multa». «Ma chi è passato Robocop?», ha commentato un infastidito automobilista di fronte a quella «strage» di contravvenzioni, immaginando all'opera uno scatenato vigile-robot e commentandone l'ostinazione con parole irripetibili. Ma una volta tolto dal parabrezza il foglietto, la piacevole sorpresa. Altro non era

## Fallito il tentativo di far aprire le scuole in orari differenziati Solo 16 «superiori» su 184 hanno accettato la proposta dell'assessore Mori

# Campanella antitraffico fa fiasco

La «campanella anticipata» non è piaciuta. Su 184 scuole superiori esistenti a Roma, solo 24 hanno risposto alla circolare del provveditorato che invitava a spostare l'orario di entrata alle 8 o alle 9, per ridurre il traffico cittadino. Solamente in 16 hanno accettato. Ma è una soluzione che non convince. «Gli autobus sono pochi e troppo lenti. Molti ragazzi non riescono ad arrivare in tempo».

MARINA MASTROLUCCA

Non si può proprio dire che sia stato un successo. La «campanella» anticipata o rimandata di mezz'ora non è piaciuta. Ad un mese dall'inizio della scuola pochissimi istituti si sono avventurati nei nuovi orari. Riusciranno i nostri eroi a sconfiggere il traffico che attanaglia la città? Sembra proprio di no, ma l'assessore Mori non demorde: scuole, negozi e ministeri dovranno cambiare abitudini. L'esordio, però, non poteva essere più deludente. Delle 184 medie superiori esistenti a Roma, solo 24 hanno risposto alla circolare inviata a settembre dal provveditorato, dopo gli incontri con Mori, con cui si invitavano le scuole a modificare l'orario d'entrata. L'indicazione era quella di

spostare dalle 8,30 alle 8 l'apertura degli istituti tecnici, professionali ed artistici. I licei classici, scientifici e i magistrali, invece, potevano scegliere tra anticipare l'entrata alle 8 o posticiparla alle 9. Solo in 16 hanno fornito, finora, una risposta positiva, 8 scuole hanno conservato l'orario normale e le altre non hanno risposto affatto. «Solleciteremo una risposta - ha detto il vice provveditorato Paolo Norcia - ma non possiamo imporre nulla. I consigli d'istituto sono competenti in materia». Alle prese con doppi turni e insegnanti che ancora non arrivano, nonostante le assicurazioni del provveditorato, le scuole non si entusiasmano troppo all'idea di mettersi a discutere sugli orari. Restano molte le perplessità, anche tra

chi si è adeguato alle indicazioni del provveditorato. «Lo scorso anno mi sono battuta contro la «campanella anticipata» - afferma Dora Tomassoni, preside del Margherita di Savoia, un tecnico femminile -. Quest'anno, invece, ho pensato che un tentativo, nell'interesse di tutti, si poteva fare. Sulla carta funzionava tutto. In realtà, però, molte delle mie ragazze, che vengono anche da fuori Roma, non arrivano in tempo, perché anche a quell'ora c'è traffico. Gli autobus sono pochi e non camminano. Così perdono regolarmente l'inizio delle lezioni». Contrario ad esperimenti «inconcludenti», è invece il preside del Mamiani. «Se apriamo alle 8 o alle 9 non cambia nulla: restiamo sempre in orari di punta. Il proble-

ma vero è che ci sono troppe macchine e pochi mezzi pubblici. E lo dico a buon diritto, visto che mi sposto quasi sempre con il bus». Chi non si perde d'animo, nonostante l'accoglienza fredda che incontrano le sue proposte, è l'assessore al traffico Mori. «Sinceramente mi aspettavo risultati più favorevoli, ma ho intenzione di incontrare di nuovo il provveditorato. È un problema che riguarda tutti, però, dai commercianti ai ministri. Sto muovendomi anche in questa direzione». Orari falsati per tutti, dunque. Ma se gli autobus non passano neanche alle 7 di mattina? «Più di così non si può fare chiude Mori - dalle 7,15 alle 9,30 tutti i mezzi disponibili sono in circolazione. Non posso aumentare le corse».

### L'INCHIESTA DEL MARTEDÌ

## Sos Vino Chi sono gli alcolisti romani?

Lo chiamano il miele enegato: il vino è una delle «droghe» che uccide di più. Quanti sono gli alcolisti romani? Chi sono? Come vivono? Come «elasciano la bottiglia»? Sono più le donne o gli uomini a «drogarsi» con il vino? Chi li cura? Esistono centri pubblici e dove si trovano? Quanta gente muore ogni anno a Roma? Inchieste sul mondo sconosciuto della tossicodipendenza più antica e tollerata.

IL 25 OTTOBRE SU «L'UNITÀ»