

Naufragio del piano antitraffico
Muro Torto, via Boncompagni
via Bissolati e Corso d'Italia
assaltate dalle automobili

Vigili urbani in assemblea
segnaletica giunta in ritardo
e la circolazione va in tilt
Critiche all'assessore Angelè

Ore 9, inferno di lamiera A via Veneto scoppia l'ingorgo

Il piano antitraffico ha messo in ginocchio la città. Ieri, primo giorno di applicazione dei provvedimenti contro lo smog, la fascia blu è rimasta senza sorveglianza. I vigili urbani, insoddisfatti delle condizioni di lavoro, si sono riuniti in assemblee. E via Veneto si è trasformata in un anello incontrollato di lamiera, al quale neppure «fischietto d'oro 1988» è riuscito a resistere.

MARISTELLA IERVASI

Nemmeno fischietto d'oro ce l'ha fatta a «sconfiggere» l'ingorgo della nuova porzione di fascia blu. E mentre i suoi colleghi «pizzardoni» erano riuniti in assemblea, anche il vigile «premiato» si è arreso allo smog di via Veneto, via Boncompagni e traverse laterali.

Alle 6 in punto davanti all'hotel Excelsior. Non c'è nessuno, neppure un vigile. L'ordinanza del sindaco: «Fino al 23 dicembre centro chiuso dall'alba alle 19.30», per protesta non è stata rispettata. Passano i minuti. All'incrocio con via Boncompagni arrivano tre vigili. Intanto qualche automobile comincia a far capolino da Porta Pinciana. Ore 6.30: è il momento dell'assemblea indetta dai sindacati Cgil-Uil nella sede del gruppo circoscrizionale di via Montecatini. I caschi bianchi in servizio si consultano, poi due di loro abbandonano l'incrocio di «luoco».

L'ora critica si avvicina. Ma la nuova fascia blu, tanto discussa e attesa, per ora è controllata da un solo vigile. È Gaetano Di Giorgio, 60 anni, fischietto d'oro 1988. L'ingorgo è in agguato e la situazione rischia di precipitare, via Veneto e tutte le strade circostanti sono intasate da centinaia e centinaia di auto che non trovano una qualche «via d'uscita». Un grande respiro, poi il vigile urbano tenta di prendere in mano la situazione. Dirige gli automobilisti a destra lungo via Boncompagni. Ma questa arteria è nel frattempo divenuta a senso unico e con corsia preferenziale. L'alternativa per il malcapitato automobilista è quella di svicolare sulle vie laterali non custodite, oppure spostarsi sulla sinistra e ritrovarsi al punto di partenza. Ma anche nel primo caso, seni e unci e direzioni obbligatorie riportano di strada in strada inevitabilmente in via Veneto. Insomma, una situazione inestricabile. E intanto lo smog

crece. Il «veterano» dei vigili urbani riesce per una manciata di minuti a tenere sotto controllo la situazione. Il suono del fischietto è un alt per molti indisciplinati del volante. Intanto i clacson impazzano, le auto in coda circondano l'ambasciatrice americana. E per «Fischietto d'oro 1988» è la resa. L'eroico vigile, assediato dallo smog, non regge l'urto e si mette da parte.

«Angelè, Angelè, che mi hai combinato! Perché non sei qui a controllare con i tuoi occhi?», l'assessore alla polizia urbana, Piero Meloni, «salta fuori» dall'auto blu con le mani tra i capelli. «No, così non va» susurra. Ma l'assessore, anche per gli eroi c'è un limite... «Sono desolato», spiega Meloni, «non siamo riusciti a sbloccare la situazione con i sindacati. Fino a martedì abbiamo discusso in prefettura. Non c'è stato accordo e i vigili hanno lasciato scoperti gli ingressi per partecipare alle assemblee sindacali». E su due piedi improvvisa un turno di sorveglianza, formato dai motociclisti della sua scorta, un vigile di passaggio e l'eroico Gaetano Di Giorgio.

Alle 9 il traffico in via Veneto è diventato insopportabile. La gente è esasperata. Qualcuno ironizza: «Gli americani denunciano il traffico di Roma all'Onu». Gli automobilisti periscono più volte lo stesso tragitto: via Boncompagni, via Lucullo, via Sallustiana. Ma inevitabilmente si ritrovano al punto di partenza: in via Veneto. Che fare? Non c'è via di scampo. Per raggiungere la stazione Termini non resta che puntare le quattro ruote su piazza Fiume o Corso d'Italia. Qualcuno cerca di sfuggire al controllo dei vigili urbani e tenta di raggiungere il centro. Altri tentano di imboccare via Bissolati e via di san Basilio, approfittando degli attimi di distrazione della polizia municipale. Ma i for-



nati si contano sulle dita di una sola mano. Tutti gli altri invece finiscono ancora una volta inevitabilmente imbottigliati nel gigantesco ingorgo del «super varco».

Neppure la segnaletica ha incoraggiato al suo esordio il piano antitraffico. Il fungoncino carico di vernice e tabelle è giunto nella fascia blu in pieno caos. L'addetto comunale ha «viaggiato» con la mappa dei nuovi divieti. Tra le furie dei passanti e il nervosismo degli automobilisti ha installato i cartelli di senso vietato, segnali di stop e nuovi orari d'ingresso. Per puro caso nell'ingorgo permanente è capitato anche l'assessore ai lavori pubblici Gianfranco Redavid: «Ci sono anch'io» ha esordito. «Spero di arrivare in tempo al lavoro». Mentre il suo collega e artefice del piano anti-smog, Edmondo Angelè ha prestato fede al suo proposito: «Sono una stratega - aveva dichiarato - Non

scendo in strada. Osservo tutto dal chiuso del mio bunker».

Passano le ore, le assemblee sindacali terminano e i vigili «affollano» i varchi. Di fronte all'hotel Excelsior c'è anche il comandante del primo gruppo di via Montecatini, Francesco Capogrossi. «Il Comune ha incominciato a mettere la segnaletica verticale questa mattina (ieri, ndr)», spiega. «Ancora una volta i vigili urbani sono vittime di certe situazioni. E intanto il monossido di carbonio avrà superato i 200 milligrammi per metro cubo. Personalmente ho partecipato all'assemblea sindacale. Ritengo - ha aggiunto Capogrossi - che non c'è questo gran bisogno di presidiare la fascia blu in 40 alle 6 del mattino. Per la prima ora bastano 16 vigili urbani a tenere sotto controllo i varchi. E così ho fatto. Ho ridotto al minimo il personale che monta all'alba».

Il gigantesco ingorgo di via

Veneto «ospita» la nuova visita dell'assessore Meloni. Il personale deve pendere servizio alle 6, spiega. E rivolto al comandante del gruppo di via Montecatini aggiunge: «La chiusura deve essere garantita. Non ha importanza con quanti vigili». Il comandante Capogrossi è convinto che tra qualche giorno l'ingorgo non ci sarà più. «Se gli automobilisti avessero letto i giornali - afferma - avrebbero calcolato che via Veneto è diventata una strada a rischio Perché? Con i nuovi provvedimenti la corrente di traffico via Veneto-Bissolati-Termini si è spostata sulla direttrice Corso d'Italia-viale Castro Pretorio. Lo scoppio è proprio quello di scoraggiare l'ingresso delle auto private nel super varco». Il gruppo di vigili con al centro l'assessore alla polizia urbana Piero Meloni non passa inosservato. Ecco il direttore



I nuovi segnali stradali apposti in via Veneto. Accanto, un'immagine dell'ingorgo di ieri in via Bissolati

Riunioni non stop dei «caschi bianchi» I varchi a rischio

Anche oggi i vigili urbani si riuniranno in assemblea e i varchi resteranno scoperti fino alle 8. I caschi bianchi chiedono di far slittare l'orario d'inizio del primo turno alle 6.48. «Di mattina presto non c'è molto traffico - dicono - Mentre per noi aumentano i disagi. Chi non ha la macchina rischia di indossare in ritardo la divisa perché i bus a quell'ora non passano». E annunciano una manifestazione in Campidoglio per martedì prossimo. Ma il sindaco Carraro e il prefetto sono per la linea della fermezza: «Nel centro non si passa. Vigili al lavoro fin dalle ore 6». La protesta continua. La Cgil e la Uil hanno programmato per il secondo giorno consecutivo riunioni nei gruppi circoscrizionali di via Montecatini, via Monserrato, via Ferruccio e presso il Glt. I sindacati sottolineano che non sono stati in-

formati per tempo del progetto fascia blu, denunciano l'impossibilità di assicurare il controllo continuo dei varchi fino alle 19.30 per la carenza del personale, e sollecitano un incontro con il sindaco Carraro per definire tutta la questione. E in serata Carraro ha detto: «L'incontro si farà. Vediamoci al più presto». La parola passa agli assessori competenti: «Alcune riflessioni dovranno essere valutate dai tecnici - spiega Meloni - Ma le assemblee sono illegittime». Il suo collega Angelè: «Siamo sopravvissuti rispetto al catastrofismo imperante». Anche l'Arvu, l'Associazione romana dei vigili urbani ha detto la sua: «Non è un piano traffico. È una improvvisazione dettata dall'emergenza. I provvedimenti contro lo smog si integrano con il progetto Meloni. E a questo proposito annunciamo una dura battaglia».

I nuovi divieti Le regole contro lo smog

Fascia blu. È stata allargata a via Bissolati e una fetta di via Veneto. L'orario di divieto è stato prolungato: dalle 6 alle 19.30 (nel fine settimana anche dalle 22 all'una e così pure nel periodo estivo, dal 15 giugno al 15 settembre). Per i varchi di via Arenula e Corso Vittorio la chiusura è ininterrotta dalle 6 all'1. Sosta selvaggia. Il prefetto Caruso ha concesso la collaborazione fino al periodo natalizio di tutte le forze dell'ordine per una maggiore fluidità del traffico e la riduzione dell'uso indiscriminato della sosta. Mercoledì prossimo, invece, dovrebbe partire il progetto Meloni: 1500 vigili da sistemare nei punti caldi della città. Corsie preferenziali. Sui percorsi riservati possono transitare solo gli autobus dell'Atac, i taxi, le auto di soccorso dei vigili del fuoco, della Croce rossa e delle forze di polizia. Dunque anche le auto blu, ma solo se scortate. Verranno realizzate nuove corsie preferenziali. Permessi. Non verranno rinnovati i permessi che non rispondono ai requisiti richiesti dal tar. Gli attuali 16mila contrassegni d'accesso al centro storico verranno ridotti del 50 per cento. Il bollo di circolazione verrà «tolto» ai giornalisti, alle società, ai commercianti. Mentre ne avranno diritto i residenti, i consiglieri comunali, gli assessori, i parlamentari e i magistrati. Si attende comunque il verdetto finale del consiglio di stato. Isole pedonali. Verranno realizzate a Borgo Pio e Acilia centro. Targhe alterne. Verranno istituite quando lo smog salirà oltre i limiti nella metà delle centraline e per cinque giorni consecutivi.

Presentato ieri il piano di risanamento dell'Atac. Prevede aumenti delle tariffe e potenziamento del servizio L'Azienda: «Con questo sistema nel '96 avremo un deficit zero, ma il Comune deve investire nei trasporti»

Biglietto a 1000 lire, bus + metrò a 1500

Biglietti più cari, potenziamento del servizio, ristrutturazione dell'azienda. Ecco il piano di risanamento presentato dall'Atac. Un piano quinquennale, che prevede per la fine del '96 l'azzeramento del deficit stimato oggi in 400 miliardi di lire. Gli aumenti dovranno comunque essere ratificati. «Così il Comune potrà investire nel trasporto i mille miliardi che avrebbe dovuto spendere per sanare il bilancio».

Nuove tariffe del biglietti Atac

Biglietto orario intera rete (valido 90 minuti)	L. 1.000
Biglietto orario integrato Atac-Acotral	1.500
Biglietto parcheggio-punto scambio	1.500
Biglietto per collegamenti speciali	1.500
Biglietto integrato giornaliero Atac-Acotral-Ferrovie	3.500
Biglietto circuito turistico	800
Carnet di 11 biglietti orari intera rete Atac	10.000
Carnet di 11 biglietti orari integrato Atac-Acotral	15.000
Carta settimanale per turisti	12.000
Abbonamento intera rete Atac	30.000
Abbonamento intera rete Atac per studenti	18.000
Abbonamento integrato intera rete Atac-Acotral	40.000

dall'Atac è basato esclusivamente su recuperi interni. Se il Comune investirà i mille miliardi che dovrebbe comunque sborsare per sanare il bilancio dell'Atac, il suo intervento si tradurrebbe tutto nel miglioramento del trasporto. Ma l'aumento delle tariffe non è il solo provvedimento che verrà introdotto nel piano di risanamento dell'Atac. All'ordine del giorno è previsto anche il potenziamento delle linee urbane, la realizzazione di otto «unilinee» su cui utilizzare automezzi lunghi 18 metri, tre tramvie, la ristrutturazione della rete al Casilino e al Tiburtino e l'estensione della rete di vendita dei biglietti. La risposta dell'Atac ai recenti provvedimenti anti-inquinamento adottati dalla giunta non si è fatta attendere. «Sarà sufficiente», ha detto il presidente dell'azienda Luigi Pallottini - aumentare il servizio del 10% nelle ore di punta. Sarà possibile controllare la fascia blu eliminando la sosta degli autisti ai capilinea per due ore circa durante la mattinata». E a riguardare è stato anche annunciato un prolungamento delle corsie preferenziali e l'applicazione di filtri antinquinamento per i quali il ministero dei trasporti erogherà 23 miliardi. Per quanto riguarda invece la vendita dei biglietti, gli attuali 2.253 punti vendita verranno potenziati con l'acquisto di 300 distributori automatici dislocati in diversi punti della città. In cantiere anche la costruzione di nuove pensiline, l'acquisto di 50 tram e 240 nuovi autobus, di cui circa 80 verranno attrezzati con le pedane per consentire l'accesso ai portatori di handicap.

Protestano gli utenti «Unilinea è uno spreco Più treni urbani»

È assurdo spendere 2.800 miliardi per sfasciare una ferrovia esistente e rifarne un'altra nello stesso posto. Questa è l'opinione dell'Associazione utenti del trasporto pubblico che ieri ha presentato un fascicolo di proposte, dati, cartine e persino una breve storia delle «Ferrovie Vicinali». Perno della discussione, la ristrutturazione della linea ferroviaria Roma-Pantano-San Cesario al posto di una futura metropolitana extraurbana. Altra richiesta: prolungare la Roma-Pantano, abolendo invece l'Unilinea Casilina con i suoi 30 autobus «105». «Si parla di tanti chilometri di metropolitana da costruire - dice l'Assoutenti - ma intanto sono spariti ben 221 chilometri di linee su ferro. Prima di pensare a nuovi binari, sarebbe meglio ricostruire le linee chiuse». Oggi per ogni chilometro di strada ferrata extraurbana ci sono 1.630 cittadini romani. E il rapporto è tre volte peggiore per quanto riguarda il servizio urbano su rotaia: un chilometro ogni 3.255 cittadini. Un tempo i residenti a Roma erano la metà di quelli attuali, ma

Attenzione! Non dimenticare la manutenzione.

Ciao, sono Gaspardo.

Vuoi il massimo dell'efficienza dal tuo impianto di riscaldamento a metano, individuale o centralizzato? E vuoi risparmiare sui consumi? No problem. Fai eseguire la manutenzione preventiva! Dopo il controllo e la messa a punto, l'impianto renderà di più. Allora, d'accordo? Chiama subito un impiantista qualificato. Se non ne conosci, telefona a noi dell'Italgas: ti daremo tutte le informazioni necessarie. Ci trovi nell'elenco telefonico alla voce "Società Italiana per il Gas".

Per informazioni:
ITALGAS - Esercizio Romana Gas
Attività Commerciali
Via Ostiense, 72 - ROMA
Tel. 06/57397260-57397280

ANNA TARQUINI

Biglietto orario a 1000 lire, reintroduzione del carnet con 11 biglietti, abbonamento intera rete per le linee Atac e Acotral. Sono solo alcune delle proposte fatte dall'Atac in occasione della presentazione del bilancio. Obiettivo: il rilancio dell'azienda pubblica e il risanamento - in cinque anni - del pauroso deficit stimato oggi oltre i 400 miliardi. Il tutto attraverso una logica imprenditoriale: aumento delle tariffe, ristrutturazione dell'azienda, blocco del turn-over. Le nuove tabelle - che comunque dovranno essere approvate da Comune e Regione - prevedono dunque un aumento del 35% entro il '92. Costi distribuiti: il biglietto orario (90 minuti di durata) sull'intera rete Atac, passerà dalle 800 alle 1000 lire. Stessa durata, 1500 lire, introduzione del biglietto orario Atac-Acotral, valido per autobus e metropolitana. Il biglietto parcheggio-punto scambio (che consente il collegamento con alcune linee speciali dalla città ai parcheggi Ac) passa da 1000 a 1500 lire, quello integrato giornaliero valido per autobus, metropolitana e Ferrovie da 2800 lire a 3500. Verranno invece reintrodotti i carnet: 11 biglietti per la sola rete Atac o per percorsi integrati che costeranno rispettivamente 10.000 e 15.000 lire. Un'altra novità prevista dal piano riguarda le tessere. Abolito l'abbonamento mensile valido per una sola linea, la tessera «intera rete» passerà dalle attuali 22mila lire alle 30mila. Aumenti anche per quella a disposizione degli studenti: da 12.000 a 18.000 lire. Mentre l'abbonamento integrato Atac-Acotral passerà dagli attuali 22mila lire alle 40mila. Con questo sistema i proventi ricevuti dall'Atac, che attualmente coprono l'11,70% dei costi con un entrata di 141 miliardi, passeranno entro il '96 a 427 miliardi. Il progetto - ha detto il presidente dell'Atac Luigi Pallottini - è azzerare il deficit dell'azienda entro il 1996 e nello stesso tempo mantenere l'attuale livello del servizio». Il piano presentato