

**PREZZI BLOCCATI**  
fino al 20 gennaio  
su vetture disponibili  
**rosati LANCIA**

# Roma

l'Unità - Venerdì 15 gennaio 1993  
La redazione è in via due Macelli, 23/13  
00187 Roma - tel. 69.996.283/4/5/6/7/8  
fax 69.996.290  
I cronisti ricevono dalle ore 11 alle ore 13  
e dalle 15 alle ore 18

La città oggi «imprigionata» dai gas tossici delle automobili per lo sciopero contemporaneo dei mezzi Atac (dalle 10 alle 14) e di quelli dell'Acotral (dalle 9 alle 16). Se l'inquinamento continua a salire, domenica probabile blocco della circolazione

## Si salvi chi può Fermi bus e metrò, smog alle stelle

Una città in ginocchio, così sarà oggi la capitale stretta nella morsa dello sciopero nazionale dei autotrotranvieri (10-14 e 9-16 Acotral), di quello degli autonomi (8.30-17 e 20-24), e della sempre più tossica «cappa di smog» che l'assedia. Le ragioni dei sindacati - aziende sull'orlo del fallimento - e quelle del sindaco che ha tentato, invano e in nome della «salute pubblica», un atto di forza.

GIULIANO CESARATTO

Una città strangolata dallo smog e dal traffico. Così sarà oggi Roma, in un venerdì che mette in piazza, tutti insieme, i nodi che più affliggono. E non ci sarà solamente il caos: è certo che le celebrate centraline «antismog» registreranno sul loro grafico una bella impennata di tossicità. Si fa lo sciopero di bus e metrò e lo si fa in maniera sufficientemente disarticolata da non assicurare nulla in nessun orario (per Cgil-Cisl-Uil 10-14 sui mezzi Atac e 9-16 su quelli Acotral, per gli autonomi 8.30-17 e 20-24). Si può circolare in auto ma gli ingorghi promettono altro lavoro per i monitor e altre attività per l'inquinamento. Insomma, una giornata da dimenticare prima di affrontarla. Una situazione di disordine annunciato ma subito con lo stacco fatalismo delle istituzioni: l'ultimo singolo ieri, a giochi praticamente fatti, del sindaco Carraro protestò: invano a cercare una soluzione di forza, la pretesa dei macchinisti Atac e Acotral il cui sciopero è un rischio «per la salute pubblica».

È arrivato tardi. Lo sciopero è a carattere nazionale e di fronte a questo fatto il prefetto della provincia di Roma, Carmelo Caruso, è impotente: toccava infatti al ministero dei Trasporti valutare l'urgenza e ricevibilità della richiesta. Siamo, in buona sostanza, nella situazione paradossale dove tutti i contendenti della battaglia sulla viabilità e sulla vivi-

bilità della capitale hanno molte buone ragioni per fare quello che fanno, scioperare, fermare o far correre le auto, annunciare emergenze. Ma nulla sembra poter convincere le vittime di caos e disagi, lavoratori, cittadini, pendolari e forzati dell'automobile, che tutto ciò avrà un termine, una giusta soluzione. E gli amministratori cittadini, lungi dal prendere decisioni di qualunque natura, si limitano ad imbonire, le vittime: gli «accorati appelli» dell'assessore al traffico, Massimo Palombi, «a limitare l'uso del mezzo privato», sono diventati così «pressante appello».

E mentre i sindacati spiegano le ragioni di uno sciopero doloroso - l'azione di lotta è stata indetta in nome di una riforma del trasporto pubblico locale e per il rinnovo del contratto di lavoro ma nel Lazio le aziende dei trasporti sono sull'orlo del fallimento e della chiusura ed almeno 7000 dipendenti rischiano il posto - monta la protesta di organizzazioni cittadine (Verdi, Oikos, Assoutenti) contro l'inquinamento e contro i mezzi sin qui usati per combatterlo, contro l'inerzia della giunta comunale e contro gli stessi sindacati che hanno indetto il lock-out e che, allo stato odierno dello smog, diventa «un attentato alla salute».

Ma nessuno vede vie d'uscita se non un improbabile, ulteriore, restringimento del traffico privato in centro o di un altrettanto improbabile po-

Carraro tace, ma salgono le sue azioni da sindaco  
Ci sono i numeri per una maggioranza senza la Dc

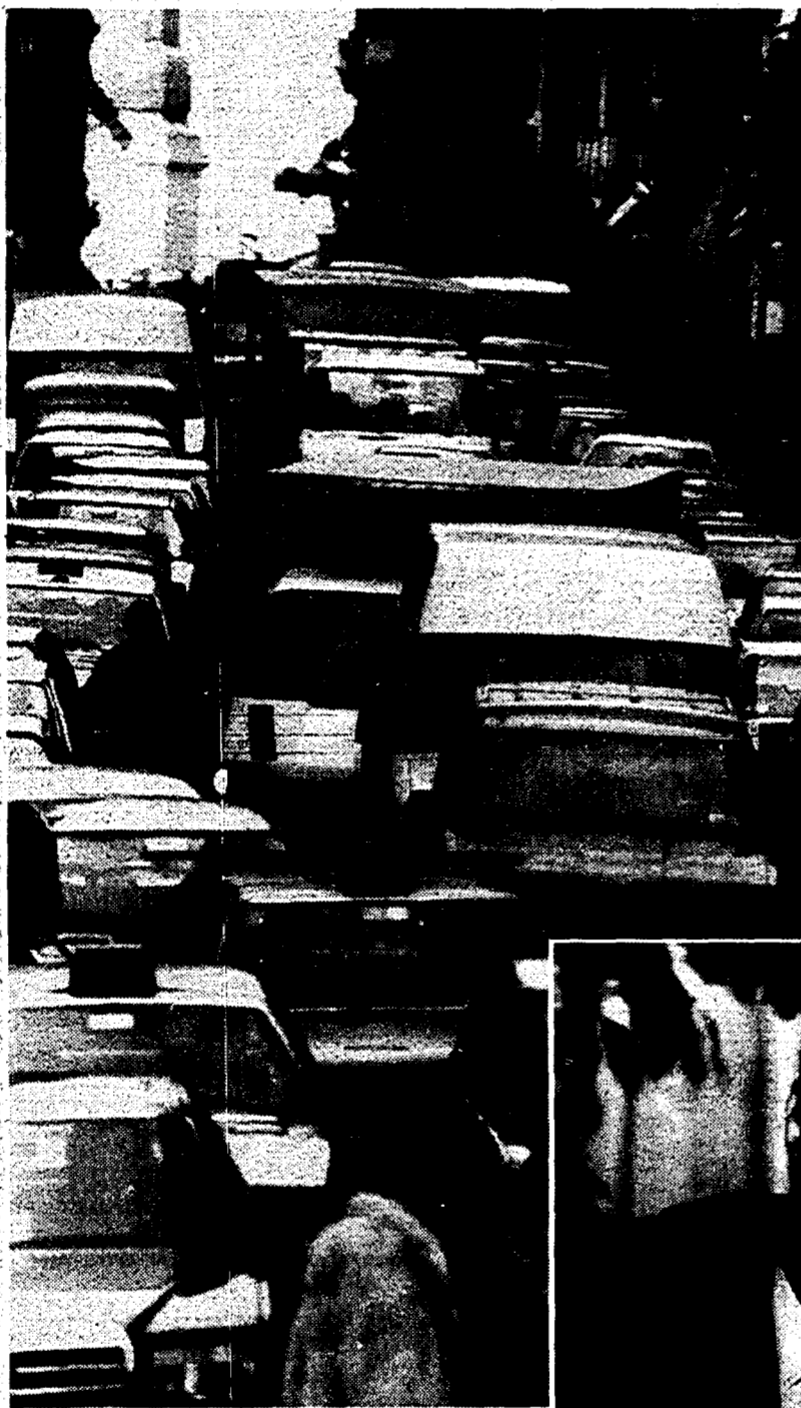
## Comune, silenzi e sospiri si tratta per la nuova giunta

Il vertice Psi ha dato il via libera alle consultazioni per una nuova giunta senza la Dc. Nessun incontro, per il momento. E oggi in consiglio non si discuterà del nuovo assetto politico. Ma la Dc si sta rassegnando: il segretario romano, Forleo, sostiene di non aver paura di andare all'opposizione. Intanto è già iniziato il toto-sindaco. Il Pds: «Dovrà essere espressione di nuova unità e rinnovamento».

RACHELE GONNELLI

Andante moderato. È il ritmo che ha preso il confronto politico in Campidoglio per andare incontro ad una maggioranza alternativa a quella attuale. Non un ballo lento, quindi, ma neppure un fox-trot. E questo significa che probabilmente il giorno della verifica e della crisi, in cui si chiuderanno i giochi, non sarà quello di oggi. La musica però va avanti senza interruzione. La riunione che si è svolta ieri notte in una stanza della federazione socialista, a poche centinaia di metri dalla direzione di via del Corso, non ha segnato una battuta d'arresto.

Da capicorrente del Psi - Marfanetti, Rotiroli e Dell'Unto - e dal commissario regionale Bruno Landi non è venuto nessun veto alla delegazione capitolina per verificare la consistenza di un'ipotesi di giunta senza la Dc. Dalla riunione notturna, che è durata due ore e alla quale ha partecipato anche Franco Carraro, è uscito un invito a iniziare le consultazioni con gli altri gruppi consiliari escluso quello della Dc. Quindi un sostanziale benestare alla decisione, presa autonomamente a larga maggioranza dal gruppo socialista, di



tenziamento dei trasporti urbani pubblici. Intanto i livelli di «attenzione» sono ormai la norma dei rilevamenti quotidiani sulla tossicità dell'aria (40 mg di CO per m<sup>3</sup> - 10 mg oltre il livello d'allarme - a largo Montezemolo, 32,9 a piazza Gondar, 27,6 a piazza Fermi, 24,3 a largo Magnagrecia, 24,1 a via Tiburtina, 20 a piazza Gregorio XII, 19,9 a largo Preneste e 16,9 a corso Francia). Sono percentuali inquietanti già ben al di là del livello assunto come «standard di qualità» (10 mg di CO/m<sup>3</sup>) e che tendono a salire, piazza dopo piazza, sino al fatale «blocco delle auto» atteso ormai per domenica.

Sono, evidentemente, altri segnali di quella «lotta tra poveri» che sta crescendo in città e nelle sue borgate. Lavoratori contro «lavoratori», scomodiati contro disagi, precarietà contro ritardi, mentre «la società civile» non funziona, mostra i segni degli anni e dell'incuria. È di ieri la richiesta di chiusura dei sottopassaggi di piazza di Spagna della metropolitana: una follia se si pensa che la li-

nea A è tra le più collassate di tutto il servizio urbano, non solo di quello sotterraneo. E però anche il segno del degrado di tutto ciò che è rivolto alla collettività: due lustri e poco più di vita sono bastati a ridurre il «treno della città» inaugurato nel 1980 a una sorta di «carro bestiame» nel quale «folla oltre i limiti di sicurezza, aria inquinata, temperature tropicali, rumorosità insopportabile», sono gli ingredienti del viaggio da una stazione all'altra.

Ma le cose non vanno meglio nemmeno in superficie dove, «se non si cambia, i cittadini rischiano di non trovare più un autobus alla fermata». È questo l'ultimo appello di Claudio Minelli, della Camera del lavoro. Ha spiegato, Minelli, i tanti perché di uno stop inevitabile, di una «decisione» che mette sì in ginocchio la città ma che era l'unica di fronte ad una «situazione drammatica di bilanci, di stipendi in pericolo, di deficienze organizzative, di sprechi, di diritti alla mobilità dei cittadini comunque traditi».

## E per via Nazionale è meglio non passare L'Usl Rm1 l'ha classificata strada ad alto rischio

DELIA VACCARELLO

Via Nazionale ridotta a un colabrodo e le stazioni del metrò piene di pozzanghere e infiltrazioni. Il panorama urbano della capitale non è certo da invidiare. Dopo aver puntato l'indice sul degrado del sottopassaggio di piazza di Spagna il servizio di igiene pubblica della Usl Rm1 ha denunciato ieri lo stato in cui versa una delle arterie principali di Roma: via Nazionale. Disastrosa, piena di buche e avvallamenti, anche sui marciapiedi laterali, pericolosa per automobilisti e pedoni, secondo i tecnici della Rm1 via Nazionale è una strada a rischio.

Per chi la attraversa in motorino, la centralissima via è diventata un percorso ad ostacoli, una vera e propria prova di abilità. Anziani e portatori di handicap che sono costretti a percorrerla rischiano in continuazione cadute e incidenti. Ancora: lungo tutta la stonca via - precisano i tecnici - mancano anche gli scivoli per gli handicappati, che pure sono previsti e resi obbligatori dalla legge.

Delle condizioni di via Nazionale dovranno rispondere secondo la Usl Rm1 il sindaco Franco Carraro e i funzionari comunali della circoscrizione e della V e VIII ripartizione. «Via Nazionale - hanno scritto i tecnici in una nota inviata a Carraro - si trovava già da tempo in una situazione di rischio: ora però le condizioni della carreggiata e dei marciapiedi laterali si sono particolarmente aggravate. L'indagine tecnica ha rilevato la presenza di nu-

merosi avvallamenti e di profonde depressioni in più parti del rapporto stradale e in alcuni tratti dei marciapiedi».

Vie dissestate e stazioni del metrò allagate. La denuncia questa volta viene dal Codacon, che ha stilato un elenco delle stazioni «impossibili».

Stazione Flaminia. Secondo il Codacon l'acqua fuoriesce dal piano rotale e, non si tratta di qualche goccia ma di un vero e proprio getto d'acqua.

Stazione Spagna. Anche qui perdite d'acqua e in questo caso «storiche»: in prossimità delle rotaie, al termine del rivestimento delle pareti delle gallerie ci sono consistenti concrezioni calcaree, a testimonianza della risalenza del fenomeno.

Stazione Barberia. Qui la situazione è più grave, il Codacon parla di un «copioso fiume d'acqua che percorre le doghe in allungamento lungo il «craciatto delle scale mobili» e si riversa sui gradini».

Stazione Repubblica. Numerose pozze d'acqua sulle banchine dove i passeggeri aspettano i convogli. Una situazione comune a molte stazioni, dove l'acqua, goccia a goccia, filtra attraverso le piastrelle, con il rischio di corto circuiti.

Stazione Vittorio Emanuele. Le infiltrazioni d'acqua hanno creato un vero e proprio «ecosistema». Per l'umidità sono presenti chiazze verdi di muschi e muffe vicino ai punti dove l'acqua scorre più di frequente.



Carraro. In basso, Cederna, Rutelli e Mammi. In alto la città come sarà oggi senza mezzi pubblici. In alto a destra via Nazionale dichiarata ad alto rischio



rompere il tradizionale cordone ombelicale di questi ultimi anni con la Democrazia cristiana. Dai dirigenti del garofano è arrivato solo un invito a fare presto e bene, ad agire con circospezione.

Ancora non è stato convocato nessun incontro tra le forze politiche che si sono rese disponibili a confrontarsi su questa ipotesi, compresi antiproibizionisti, verdi riformisti e Enzo Forcella che attualmente sostengono la giunta Carraro-bis. Per il momento non esiste ancora nemmeno un programma definito. Una maggioranza diversa potrebbe contare su 44 degli 80 consiglieri senza la Dc, i missini e gli indipendenti di sinistra, Sandro Del Fattore di Rifondazione comunista e Luigi Nieri che da pochi giorni è uscito dal Verde per costituire un gruppo a parte chiamato «Sinistra per l'alternativa». Il numero dei 44 potrebbe invece ridursi a 43 nel caso che il Pli non chiarisse meglio la sua attuale posizione di attesa. Oppure potrebbe estendersi con la sostituzione

dei socialdemocratici Cenci e Costi, indagati dalla magistratura, con personaggi di maggiore credito. Inoltre, anche se sembra improbabile, potrebbe aggiungersi qualche dc dissidente, come il segretario San Mauro. Il segretario della Dc Romano Forleo sostiene che il suo partito non ha paura di finire all'opposizione e che «anzi, frusterà i nuovi responsabili del governo cittadino a realizzare programmi concreti». Segno che ormai la Dc si sta rassegnando.

C'è poi la questione sindacale, tutta da discutere. I nomi che hanno iniziato a circolare in questi giorni sono l'indipendente di sinistra Antonio Cederna, il verde Francesco Rutelli, il repubblicano Oscar Mammi, ieri gli antiproibizionisti Cederna e Francescone e i verdi riformisti Rutigliano e Rosa. I filippini hanno espresso l'augurio di trovare la necessaria disponibilità del sindaco Carraro, al quale confermano l'appoggio e che ripropongono alla guida dell'amministra-

zione «anche nella gestione di una eventuale transizione». Mammi insiste nel proporre una «giunta del sindaco», ricordando che questa formula è rimasta sostanzialmente incompiuta nella seconda giunta guidata da Carraro. I Verdi sono molto soddisfatti di sapere che Rutelli sia indicato come credibile candidato e si dichiarano anche molto contenti della candidatura di un convinto ambientalista come Cederna. Il consigliere Aulos De Luca tende invece a sottolineare che la partecipazione dei Verdi è prevedibile solo in un quadro di discontinuità rispetto agli «errori collezionati dalla giunta Carraro» e quindi a suo avviso escludendo una riproduzione di Carraro come sindaco.

Il ragionamento di Goffredo Bettini, capogruppo della Quercia, parte dal fatto che il dibattito sul nuovo sindaco non può procedere la nascita di una intesa politica. Bettini preme per un consolidamento del processo politico di rottura con la Dc e si assicura che Car-

raro si faccia protagonista di questo processo. Riguardo ai candidati futuri, preferisce sottolineare un criterio di scelta. Secondo il Pds il sindaco deve essere scelto in modo da esprimere «la maggiore unità e la maggiore innovazione» all'interno delle forze della nuova alleanza. «Carraro ha detto di non sentirsi un sindaco buono per ogni stagione - aggiunge Bettini - e in effetti, come protagonista di un'altra stagione politica, non mi pare che garantirebbe questi due requisiti».

Carraro, dal canto suo, fa sapere che si opporrà con tutte le sue forze ad una crisi al buio, cioè senza un patto definito, che aprirebbe soltanto la strada ad uno sfilacciamento ulteriore del consiglio comunale e quindi, in ultima analisi, al commissariamento. Dice di seguire con interesse l'evolversi della situazione politica. Ma paventa una conclusione simile a quella di Torino. E s'impegna a «garantire la governabilità».