

Il progetto della Regione e del Comune partirà tra giorni
Prevista una linea circolare e diramazioni per i centri vicini
Una scelta ecologica per la zona meno inquinata della città
E impone un ingente impegno in opere edili e strutture

Un filobus contro lo smog

Quaranta miliardi di spesa, ma per Ostia

■ Ancora un coro di lamenti per il rincaro improvviso dei biglietti dell'autobus: in prima fila si schierano i Verdi capeggiati dall'inesauribile Athos De Luca che propone la sospensione degli aumenti delle tariffe come prima «saggia» misura da adottare per fronteggiare l'emergenza antimog invernale. Un incentivo, cioè, a utilizzare il mezzo di trasporto pubblico piuttosto che quello privato. Anche i consiglieri provinciali Verdi Stefano Zuppello e Paolo Cento ribadiscono la protesta, sottolineando come l'aumento di prezzo non vada di pari passo con il miglioramento del servizio di trasporto pubblico. L'esempio è lampante con l'allargamento della linea Metro A di martedì che ha provocato l'interruzione del servizio e la paralisi del traffico cittadino creando forti disagi agli utenti, visto

Un coro di lamenti per il rincaro dell'autobus

che non esiste alcun mezzo alternativo alla metro per raggiungere il centro da Anagnina. «Non si può chiedere ai romani - affermano in una nota i due consiglieri - di lasciare le auto a casa per fronteggiare l'inquinamento, fornendo come alternativa un servizio di trasporto pubblico caro e inefficiente». Insoddisfatto anche il consigliere comunale uscente Nicola Zingaretti (Pds) che ritiene tali rincari «un inutile balzello per ripianare i deficit delle aziende provocate dalle passate gestioni clientelari della Dc e del Psi». Non manca nemmeno la voce della Federconsumatori che attraverso il presidente regionale, Umberto Santacroce, fa sapere che nei prossimi giorni concorderà iniziative di protesta assieme alle varie associazioni degli utenti.

Dotare Ostia di una rete circolare di filobus, con collegamenti per Fiumicino e Castelfusano. Il tutto al modico prezzo base di 40 miliardi. È il progetto dell'assessorato ai trasporti della Regione e del Comune. Dovrebbe partire fra pochi giorni, dopo che saranno risolti alcuni «problemi sul capitolo d'appalto». Perché costruire linee aeree e opere edili per un'utenza sei volte inferiore a quella ottimale?

TOMMASO VERGA

■ L'unico movimento, sino a un anno fa, si svolgeva nell'imminenza delle campagne elettorali: in prossimità della chiamata al voto i motori del filobus di Ostia iniziavano il metatorico rombo. Poi, passata la festa... Stavolta la cosa è diversa. Candido Socciarelli, l'assessore regionale ai Trasporti, conferma che è questione di giorni, a problemi risolti il progetto sulla nuova linea di filobus entrerà nella fase esecutiva. Quali problemi? L'amministratore non specifica di che natura fossero «alcuni rilievi al capitolo d'appalto» messo a punto dal predecessore Paliotta. In sintesi è anche l'Atac, alla competenza della quale ci si affida per realizzare la linea ecologica interna all'area più urbanizzata del litorale romano.

Il servizio di trasporto pubblico a Ostia rappresenta un problema di certa gravità. Il presidente della circoscrizione, Angelo Bonelli, mentre rileva che il 40 per cento dei mezzi non è utilizzato, denuncia che intere zone (Acilia sud e Dragoncello, per esempio: in tutto 15 mila abitanti) sono per nulla servite. Quindi occorre intervenire per ristrutturare il servizio e adeguarlo a mutate e tra loro diverse necessità. Ed ecco il progetto Regione-Atac. Che, si dirà, non risponde proprio ai problemi sollevati dalla circoscrizione. Ma, almeno d'accordo ha il pregio dell'indubbio suggestività. Per la precisione, più d'una, visto che, per spiegarne i pregi, la Regione Lazio ha pubblicato un volumetto di quasi trecento pagi-

ne, a settembre del '91. Il «memorandum» da contrastare, si legge, è il «crescente aumento dei tassi di inquinamento delle nostre città»; di qui, l'opzione - si legge nello «Studio progettuale per la movimentazione filobus nell'area costiera romana» - per i veicoli a trazione elettrica, in grado di garantire «alta capacità di trasporto», «bassi consumi energetici rispetto alla totalità del volume di traffico supportato», «sicurezza, affidabilità e regolarità elevate», «limitatissima aggressione ambientale», «capacità di elevare la propria potenzialità, grazie all'introduzione di sistemi di controllo e automatizzazione del traffico».

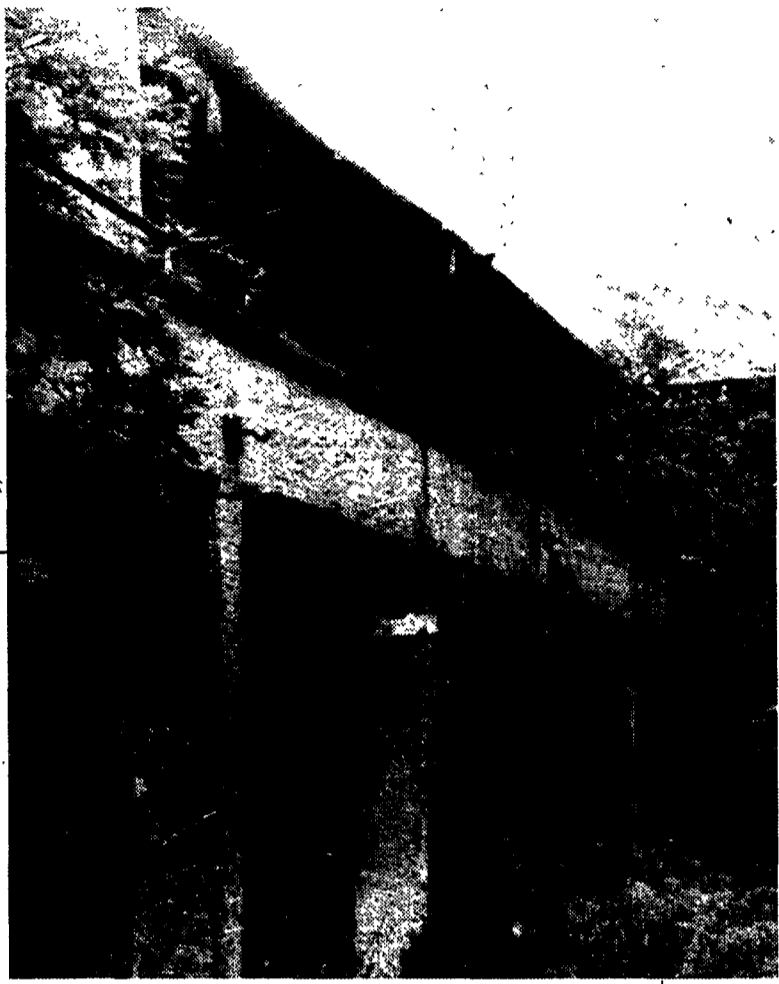
Saltando a piè pari l'analisi su metodi, caratteristiche e altre valutazioni nello stesso ambito, lo studio della Regione illustra il piano viario che dovrebbe comprendere una prima linea circolare di Ostia, dalla cui stazione altre diramazioni dovrebbero raggiungere il Lido, Castelfusano, Acilia, Casalpalocco, Fiumicino, e, verso sud, Pomezia sud e Torvaianica. Le linee Ostia Lido-Fiumicino centro e Grotta di Piastria-Torvaianica costituiscono i tratti d'esordio, mentre i due successivi step dovranno attendere la verifica di congruità, in parte affidata alle modifiche che comporta la realizzazione dell'area metropolitana, in larga e prevalente misura in grado di ottimizzazione tra domanda e offerta di pubblico trasporto nell'area.

Il secondo motivo che sostiene il futuro sviluppo della

nuova struttura viaria è ciononostante assente tra le ragioni che ne consigliano il ricorso, quanti sono gli utenti della tratta circolare di Ostia? Una sommaria indagine porta a sapere che gli autobus attuali servono circa 500 passeggeri l'ora mentre il livello ottimale sarebbe sei volte tanto. Il divario è tale da sembrare difficilmente colmabile da una rivoluzione tecnologica, si direbbe piuttosto che il limite di Ostia sia proprio nella scarsa utenza.

Lo scarto numerico dovrebbe far riflettere gli autori del progetto, l'assessore regionale ai Trasporti e l'azienda comunale, la quale - la cifra si ricava dallo studio - dovrebbe impegnarsi in un investimento che sfiora i quaranta miliardi, seppure distribuiti per le tre fasi d'attuazione: 24 tra sottostazioni di conversione, impianti opzionali, linee aeree e opere edili, mentre il costo di 24 bus e 2 autocarri per la manutenzione è di 15 miliardi. Comunque, tenuto conto che l'ammontare dell'investimento è calcolato a prezzi '90, è facile arguire che i quaranta miliardi indicati non saranno sufficienti. Un aspetto singolare è dato dalla scelta dei fornitori degli automezzi, quattro ditte diverse, perché, secondo l'Atac, è necessario sperimentare il grado di funzionalità dei filobus, i quali è certamente escluso siano all'esordio mondiale. Almeno un dubbio è comunque sgomberato poiché la «Socimi» è ormai fallita.

Ma l'aspetto che davvero fa riflettere è la proposta in sé, il criterio che spinge a dotare il litorale di un mezzo di trasporto siffatto. Non le grandi arterie interne alla capitale, quelle percorse da quel volume di traffico veicolare che provoca l'impennata delle centraline che rilevano i fattori inquinanti dell'atmosfera e che hanno portato Carraro prima e il commissario poi a consigliare di non uscire di casa. No, il filobus ecologico servirà Ostia chissà che concorrenza con la brezza marina.



L'Ente Fiera risolverà la vecchia concessione

Ombre e polemiche sulla Casina promessa

GIULIANO CESARATTO

■ Un'ombra si staglia sulla Casina delle Rose prima ancora che il suo destino si compia. E si presenta, ma non c'è da sorprendersi, sotto forma di ombra sterile della polemica, di ombra torbida di interessi che levitano non appena si prospetta una qualche soluzione. Abbandonato da decenni, degradato dall'incuria ma più ancora da improbabili sopralci ferrosi e innesti cementizi, l'edificio umbertino di villa Borghese è balzato nei giorni scorsi agli onori della cronaca quando su di esso si è fermata l'attenzione di tre ministri della Repubblica e di uno stuolo di generali e funzionari dello Stato e del Comune. Obiettivo dell'insolita attenzione, la soluzione della sofferta vertenza tra la Galleria d'arte antica di palazzo Barberini e il Circolo ufficiali delle forze armate di stanza in un'ala del papalino complesso.

Proprietà comunale, pochi vincoli, grandi spazi, centralissima e in mezzo al verde, subito alle spalle dell'ipodromo di Piazza di Siena, Casina delle Rose è subito apparsa come l'uovo di Colombo, la risposta irrefragabile - tempi e costi di ristrutturazione a parte - per l'uscita dei militari dalla Pinacoteca di via Quattro Fontane. Ma, puntualmente, ecco la rivendicazione, la pretesa priorità, i progetti pronti da anni e mai partiti. Secondo il presidente dell'Ente Fiera di Roma, Roberto Bosi, questa è infatti la situazione della Casina delle Rose, a lui affidata nella distribuzione di piazze di appalti e lavori coincisi con i programmi di Italia '90 e Roma capitale. Insomma, dietro la fatiscente dell'immobile, dietro il filo spinato che protegge la pericolante costruzione, ci sarebbe una concessione - sempre in vigore per Bosi, scaduta secondo altri - molto solida e in salute.

Contrariamente a qualunque ispezione, a qualsivoglia buon senso, la Casina non sarebbe perciò «abbandonata» a se stessa, non in preda allo sfascio assoluto, ma tutto sarebbe pronto per farne un centro mostre e congressi, un ritrovo internazionale del roman style, il punto d'incontro degli operatori economici internazionali, il volano dei rapporti con i paesi mediorientali e con l'Europa dell'est nell'interesse delle piccole e medie aziende.

Si scopre così, grazie all'Ente Fiera, che il Comune di Roma, formalmente rappresentato nella commissione tecnica che ha prima proposto ai ministri, poi supervisionato la Casina delle Rose, potrebbe aver millantato una disponibilità irreali, proposto un bene già affidato ad altri per il suo risanamento. Ma non è nemmeno da escludere una strategia di altra natura, ma di non troppo vecchia memoria: un pretendente in più, magari con qualche carta tra le mani, per portare al già complesso tavolo delle trattative altre richieste, altre concessioni.

D'altronde, dietro l'ombra che ieri si è alzata su quella che per tutti è la chiave di volta dell'antica questione, si profila l'incubo di nuovi bracci di ferro, di nuove cause giudiziarie. Un po' come è stato per Villa Blanc: alla vigilia dell'accordo, a poche ore dall'acquisto che consegnava allo Stato, e quindi al Circolo ufficiali, il cosiddetto complesso liberty della Nomentana, tutto è saltato per colpa di carte e accuse poi dimostrate inconsistenti se non addirittura fantasiose.

Un precedente questo che getta cattiva luce sull'uscita dell'Ente Fiera che, annunciando un ambizioso programma e tacendo sugli anni di incuria, ha steso un velo di silenzio sul particolare che il Comune proprietario ha invece sostenuto di essere nel pieno delle sue facoltà quando prometteva di trasformare la Casina delle Rose in Circolo delle armi.

■ «A brutti ladri... all'anima de lo mejo... e butta giù. Questa, assicura l'impiegato dell'ufficio utenti dell'Atac, è l'unica vera telefonata di protesta che abbia ricevuto contro l'improvviso aumento dei biglietti. Per il resto la gente ha si intasato i telefoni dell'ufficio, ma per chiedere soprattutto informazioni pratiche. Del tipo, dove reperire i nuovi biglietti, se esisteranno sempre i biglietti ad orario e così via. L'aumento del 50% delle tariffe Atac, caduto come una tegola sulla testa dei romani, in realtà non è vero che li ha lasciati indifferenti. Basta un girotto per i capolinea per scoprire che il malcontento esiste, e non solo tra gli utenti, ma anche tra il personale. «Bisognava avvisare per tempo la gente - dice un conducente - si doveva dare la possibilità di esaurire i biglietti di cui si era già in possesso». Ma lo sbobonchio e l'imprecazione



Tornano i filobus nella capitale. Una scelta contro lo smog, però le linee scelte per l'esperienza sono a Ostia. In alto la Casina delle Rose dentro Villa Borghese

«Pronto Atac? Mi costi? Ma quanto mi costi?»

LILIANA ROSI

per l'ingiusto balzello scambiati sotto la pensilina a volte sono più gratificanti delle rivendicazioni urtate contro un impiegato «fantasma» dell'ufficio utenti, tantopiù che riuscire a superare lo scoglio del centralino eternamente occupato è già un'impresa. Provare per credere. Per riuscire a scambiare le poche parole citate all'inizio dell'articolo ci sono voluti 25 minuti di attesa appesi alla cornetta e una buona dose di pazienza. Innanzitutto sono stati necessari tre tentativi. Ogni volta «rispondeva» la dolce melodia di «Per Elisa» con la voce registrata di una signorina che invitava ad attendere, ma dopo dieci minuti inspiegabilmente cadeva la linea. Ottenuta la comunicazione l'impiegato ha esordito: «Si sbighi, perché ci sono un sacco di

telefonate». La gente, dunque, telefona, ma a detta dell'operatore, solo per avere informazioni. Ne approfittiamo per saperne anche noi qualcosa di più. Per il biglietto orario da ieri si pagano 1.200 lire, ferma restando la durata di 90 minuti. Il biglietto integrato giornaliero (Atac, metropolitana, Circol) nei tratti cittadini e anello ferroviario urbano) costerà 4.000 lire contro le 2.800 precedenti. Sarà emesso un carnet di 11 biglietti orari a 12.000 lire (era stato soppresso). Il biglietto per i collegamenti speciali (servizio dopo spettacoli) a Caracalla) passerà da 1.200 lire a 2.000. Il circuito turistico (bus 110) costerà 10.000 lire contro le 6.000 precedenti. Il parcheggio del punto scambio (linea 160) raddoppierà da 1.000 a 2.000 lire (in

attesa delle deliberazioni formali di Comune e Regione non si conosce ancora il prezzo della tessera «arteria rete». Potrebbe costare 30.000 lire contro le attuali 22.000, mentre quella utile anche per la metropolitana dovrebbe arrivare a 40.000 lire. Chi è ancora in possesso dei vecchi biglietti da 800 lire ha tempo fino al 31 ottobre per andare nei 38 punti vendita sparsi per la città e sostituirli con i nuovi, naturalmente pagando la differenza. Terminata la conversazione, l'impiegato dell'Atac ha rapidamente rattaccato. Chissà quante altre volte dovrà rispondere alle stesse domande nelle 12 ore in cui il servizio è in funzione. Solo l'altro ieri, all'indomani dell'aumento delle tariffe, dalle 8 alle 12 i tre operatori dell'Ufficio utenti (servizio inaugurato nel 1988) hanno risposto a 402 telefonate una ogni 21 secondi circa.

Ma l'aspetto che davvero fa riflettere è la proposta in sé, il criterio che spinge a dotare il litorale di un mezzo di trasporto siffatto. Non le grandi arterie interne alla capitale, quelle percorse da quel volume di traffico veicolare che provoca l'impennata delle centraline che rilevano i fattori inquinanti dell'atmosfera e che hanno portato Carraro prima e il commissario poi a consigliare di non uscire di casa. No, il filobus ecologico servirà Ostia chissà che concorrenza con la brezza marina.

La Pisana sotto osservazione

MARIA PRINCI

■ Sotto i riflettori la gestione del personale alla Regione Lazio. Ad occuparsi del problema è la Cgil che, bandendosi su uno studio commissionato tre anni fa dalla Giunta regionale all'Istituto di ricerca Isril, denuncia i «mali» dell'attuale gestione e indica i rimedi possibili. «La Cgil aveva sperato che lo studio dell'Isril commissionato dalla stessa giunta in materia di assetto organizzativo della Regione Lazio fosse il primo passo di una profonda svolta, l'avvio della riforma - si legge in un comunicato del sindacato - Non è così».

Dallo studio, sostiene la Cgil, si evince che l'ultimo decennio amministrativo della Regione si è caratteriz-

zato per «confusione dei ruoli in campo programmatico tra "politici", cui spetta decidere e controllare e dirigenti cui spetta elaborare gestire e valutare». Ancora, ci sarebbe stato «un eccesso di gestione amministrativa a scapito della programmazione» e la pratica «di appaltare a "gruppi esterni" le funzioni di programmazione».

Lo studio non si limita a fare diagnosi. Indica anche una possibile ricetta ripartita in tre operazioni: «separare ruolo politico e ruolo della dirigenza; riequilibrare la funzione programmatica e quella burocratica amministrativa riducendo il numero dei dirigenti; favorire il coordinamento tra gli assessorato».

Non è questa secondo la Cgil la direzione seguita dalla Giunta di Giorgio Pasetto e dall'assessore al personale Spazzoni.

Studio a parte, la Cgil ha fornito degli esempi dell'attuale gestione da riformare. Le denunce del sindacato riguardano la dirigenza, la gestione dei collaudi e la mobilità del personale. In merito ai collaudi, dice la Cgil, si assiste «alle nomine reiterate di alcuni dirigenti a partecipare alle commissioni di collaudo, fino alla corrispondenza di centinaia di milioni l'anno. La proposta di legge della istituzione dell'albo dei collaudatori è ferma da anni, nonostante le organizzazioni sindacali abbiano fatto proposte emendative tese alla

trasparenza e alla rotazione». Critiche anche riguardo alla mobilità del personale. La Regione dovrebbe favorire le strutture decentrate, invece, continua la Cgil, «si minacciano provvedimenti regionali di trasferimento delle sedi provinciali alla sede centrale della Capitale». Ancora, aggiunge la Cgil «un terzo dei dirigenti sono stati spostati, penalizzando ingiustificatamente alcuni e precostituendo per altri posizioni di vantaggio».

Insomma, la riforma dell'Ente, per cui era stato commissionato lo studio, sembra essere rimasta sulla carta. Mentre l'attuale gestione - questa la denuncia del sindacato - «persegue il classico immobilismo».

SILVIO SERANGELI

Montalto, si rompe la trattativa

Situazione di grave crisi e lavoro a rischio per 88 metalmeccanici

■ È durata una settimana la tregua fra Enel e sindacato sui livelli occupazionali nella centrale in costruzione a Montalto di Castro, Ieri mattina Cgil, Cisl e Uil hanno rotto le trattative: troppo dure le condizioni imposte dall'ente energetico, che è deciso a ricorrere alla mobilità per 88 lavoratori metalmeccanici in esubero. Eppure nel cantiere di Pian dei Gangani il lavoro non manca, le strutture metalliche sono state costruite al 40%, ci sono da spendere ancora tremila miliardi per completare la centrale policombu-

stibile. Le stime della stessa Enel parlano di un tetto di tremila metalmeccanici da raggiungere nel marzo '94.

Che cosa non ha funzionato? «L'Enel ha perso ormai il ruolo di garante - dice Gemina Ciancolini, segretario della Fiom Cgil di Viterbo - È coinvolta nella logica delle aziende, per le quali è sicuramente più conveniente mettere in mobilità gli esuberanti ed assumere i nuovi nei settori che fanno registrare un incremento della manodopera». Il sindacato denuncia l'uso degli ammortizzatori sociali in una situazione

di espansione delle attività del cantiere, mentre già ci sono 96 tute blu in cassa integrazione straordinaria e 140 in cassa integrazione ordinaria.

Ma l'Enel non ci sente, e rilancia. Nell'incontro con il prefetto di Viterbo l'azienda ha annunciato nuovi tagli all'occupazione se non prenderanno il via i lavori per la costruzione dell'oleodotto che dovrà collegare il parco natia della centrale di Torre Valdaliga e Civitavecchia con i nuovi impianti di Montalto. È stata più che una sollecitazione per la valutazione d'impatto ambientale

che ha bloccato il progetto da 120 miliardi. «È un nuovo ricatto - commenta ancora Ciancolini - Si vuole fare pagare agli operai il prezzo dell'incertezza dei programmi. Per i lavoratori, solo momentaneamente in esubero, in alcune imprese, basterebbe applicare l'articolo 8 della legge 148 per spostarli all'interno dello stesso cantiere. Ma l'Enel fa il gioco delle imprese che, con la mobilità, vorrebbero a risparmiare il 70% dei contributi».

Le notizie della rottura delle trattative in mattina si è diffusa rapidamente nel cantiere. È cresciuta la tem-

stione. Dopo i licenziamenti a tappeto fra gli edili, lavoro a rischio anche fra i metalmeccanici. Una brutta sorpresa, dopo la ripresa. Una scelta inaspettata che porterà ad un nuovo aumento dei costi per realizzare la nuova centrale e ad uno slittamento della conclusione dei lavori. Cgil, Cisl e Uil di Viterbo hanno proclamato da oggi lo stato di agitazione. Domani è convocato l'atto di tutte le categorie per decidere le azioni di lotta. Verrà formata una delegazione per un incontro a Roma con i rappresentanti dei gruppi parlamentari.