

## Riforma in cantiere Il futuro delle Usl Da 51 a 12

È la fine di un'era: spariscono le Unità sanitarie locali, così come erano state concepite, almeno nella loro dislocazione territoriale, nate nel 1978, e con pochi rimpianti. Mercoledì sarà la giornata decisiva per approvare definitivamente la delibera che ridisegna l'assetto di tutte le Usl del Lazio.

Lo ha deciso ieri la conferenza dei capigruppo alla Regione, inserendo la materia nell'ordine del giorno della riunione di domani del Consiglio regionale del Lazio. Secondo la delibera, le Unità sanitarie locali della Regione verranno ridotte da cinquantuno a dodici, rispettando la norma della riforma sanitaria "Garavaglia", la legge 517. Una rivoluzione, nel caso la proposta passasse di cui, ovviamente si dovranno conoscere tutti i particolari, per capire, se da questo «razionamento», non finisca per uscire svantaggiata qualche zona del Lazio.

In particolare, a Roma le Usl diventeranno cinque, nella provincia tre, ed in ognuna delle altre quattro province ci sarà un'unica Usl. L'idea nacque circa un mese fa in un incontro tra il ministro Maria Pia Garavaglia e il sindaco Francesco Rutelli. In un primo momento, si parlò di un'unica mega-Usl per tutta la città. Ma poi ha prevalso la linea di chi trovava più realistico suddividere una grossa metropoli come Roma in cinque. Cioè sette di meno di quelle esistenti finora. In provincia, si passa da quindici Usl a tre: meno dodici.

In preparazione di domani, Francesco Maselli, presidente della Commissione consiliare competente, ha convocato per oggi la riunione decisiva, le cui conclusioni saranno riportate in aula. Una volta approvata la delibera, si deciderà sui nuovi direttori generali delle Usl e delle tre aziende ospedaliere del San Giovanni, del Sant'Eugenio e del complesso che comprende il San Camillo, il Forlani e lo Spallanzani.

Il nuovo sistema dovrebbe entrare in funzione il primo maggio. Saranno decine i posti di dirigenza a tempo legati al bilancio della lottizzazione destinati a sparire. E finirà l'era delle «vacche grasse» e degli sprechi modello anni '80.

L'aula del consiglio regionale affronterà, nella stessa giornata di domani, anche la delibera che trasforma l'ex ospedale Sant'Anna in "Centro diurno per la donna": è il risultato positivo di una lunga battaglia dei movimenti femministi della zona. Tra gli altri temi all'ordine del giorno nella riunione di domani, concordata tra il neo presidente del Consiglio regionale del Lazio, Rodolfo Gigli, e il neo presidente della giunta, Carlo Proietti, ci sono anche una serie di riesami di leggi regionali. I lavori in aula, al di là delle risposte alle interrogazioni dei consiglieri, saranno comunque mirati ad argomenti precisi, con l'obiettivo di aumentare la produttività delle sedute.



Razzismo, dopo le dichiarazioni del presidente Ascom

## Ostia s'interroga sulle sue contraddizioni

MASSIMILIANO DI GIORGIO

Prima l'aggressione razzista contro l'immigrato tunisino Ali Saadani - l'ultimo di una lunga catena di episodi analoghi registrati in pochi mesi - poi la grande manifestazione di sabato scorso contro la violenza e l'intolleranza. E adesso il clamore suscitato dalle dichiarazioni di Ruggiero Picchi, presidente dell'associazione dei commercianti, che intervistato tre giorni fa dal tg Lazio ha rilasciato un commento sconcertante sui fatti di Ostia: «Non si tratta di un'aggressione razzista, quell'algerino (sic) è un noto spacciatore».

Una notizia smentita immediatamente da Nicolò D'Angelo, che dirige il commissariato di Ostia, dagli stessi microfoni della Rai. È sull'affermazione del presidente dell'Ascom - che ieri è stato chiamato dal magistrato per chiarire quali fossero gli elementi in suo possesso per una simile dichiarazione - si è scatenata subito la polemica, perché un gesto del genere, si è detto, rischia di suonare come una giustificazione della violenza.

«Che errore da parte sua non ade-

rite alla manifestazione antirazzista di sabato scorso - hanno scritto al presidente dell'Ascom i segretari di Cgil, Cisl e Uil del litorale - quale ulteriore errore le sue patetiche dichiarazioni a margine della dimostrazione, mentre i commercianti che lei rappresenta applaudevano il corteo in segno di adesione».

«Perché non approfittare dei riflettori della stampa sul Lido per cominciare a interrogarsi su quanto è accaduto? - chiede invece Massimo Di Somma, il giovane segretario del Pds di Ostia - Ostia non solo questo, non è solo luogo di violenza. Ma un largo disagio sociale e morale esiste, soprattutto tra i giovani. E sta cominciando a produrre una violenza intolleranza. Come battere questa deriva? Come ricominciare a confrontarsi tra cittadini? Questi interrogativi ci saranno aspettati dal massimo rappresentante di una categoria da cui, nel '91, parlò la lotta alle tangenti».

Un invito al dialogo viene anche da Francesca Barile, neo eletta consigliere verde della XII e rappresentante della Cantas: «Dopo aver ascol-

tato le sue dichiarazioni a Raitre ho sentito subito l'esigenza di confrontarmi con lei - scrive la Barile in una lettera aperta a Picchi - non è certo il singolo episodio a poter, da solo, determinare grandi movimenti. Evidentemente molte persone esasperate dalla violenza dilagante o da l'ingiustizia diffusa hanno visto in Ali se stesse, vittime di un sopruso che non poteva però continuare a passare sotto silenzio. «Stiamo attenti ai segnali che lanciamo - conclude la lettera - prima di rilasciare dichiarazioni pericolose dovremmo riflettere attentamente su quali sono le reazioni che possiamo suscitare negli altri».

«Putroppo il tg3 ha riportato solo uno stralcio di quell'intervista - si sfoga il presidente dell'Ascom, cercando di correggere il tiro - io sono indignato perché Ostia ha subito un'aggressione costante durante l'ultima settimana, se ne è deformata l'immagine e nessuno l'ha difesa. Chi può non condannare episodi di violenza come quello che è avvenuto? Ma è troppo facile limitarsi alla condanna. Il problema più grave è quello dei nostri giovani, a cui non è stato dato ne calore, ne esempio. Sono mancate la famiglia, la scuola.

# Su Ponte Galeria braccio di ferro Comune-imprese

L'autoporto di Ponte Galeria sarà ridimensionato. Il Campidoglio proporrà il progetto a una Conferenza dei servizi, che dovrà decidere la sorte del «terminal» dei tir. Ancora proteste di sindacati e imprenditori, preoccupati dal blocco dei lavori.

TERESA TRILLÒ

Sarà una conferenza dei servizi a decidere la sorte dei cantieri dell'autoporto di Ponte Galeria, chiusi per 90 giorni con un'ordinanza sindacale firmata poco più di una settimana fa. Anas, Ferrovie dello Stato, Provincia e Comune discuteranno le possibili soluzioni ai problemi di collegamento viario. L'autoporto di Ponte Galeria, tre milioni e mezzo di metri cubi di cemento riversati sull'ansa del Tevere - un'area protetta dal decreto Pavan - è stato progettato senza pensare alle infrastrutture. E così ora, il blocco di cemento tirato su fino a oggi - quasi il 60 per cento del progetto - è praticamente irraggiungibile, solo una piccola strada di campagna collega l'autoporto con la Portuense.

Il 7 marzo - ha spiegato ieri Domenico Cecchini, assessore al Ter-

ritorio, a sindacati e imprenditori riuniti in Campidoglio per chiedere la riapertura dei cantieri - la giunta proporrà al consiglio di convocare la conferenza dei servizi. Una cosa è certa, la cubatura deve essere ridimensionata. Questo progetto è dimensionato per un traffico quotidiano di mille automezzi pesanti, 2250 medio leggeri e seimila leggeri, nulla a che fare con un autoporto. L'autoporto si finirà solo quando saranno reperiti i fondi per le infrastrutture. Questo è un problema che investe tutta la città e non solo chi sta lavorando, ci troviamo a risolvere qualcosa che abbiamo avuto in eredità. Comunque solo la conferenza dei servizi potrà far luce».



Cecchini

L'assessore sull'autoporto «Dovrà essere ridimensionata l'attuale cubatura»



Il sindaco

Rutelli con un'ordinanza ha fermato per tre mesi i cantieri alla Magliana

Sindacati e imprenditori, favorevoli alla riunione della conferenza dei servizi, chiedono garanzie. Certezze sul futuro. «Sessanta piccole imprese - sostiene la Federlazio - rischiano di fallire. Il blocco improvviso dei cantieri ha congelato commesse e pagamenti. «I lavoratori non sono tutelati, sono senza stipendi - fanno i sindacati - È necessario ricorrere alla cassa integrazione». «Tutti i problemi - rilancia Carlo Santi della Finia, la società finanziaria che sta realizzando l'autoporto di Ponte Galeria - possono essere risolti anche con i cantieri aperti. Siamo chiusi da metà dicembre, quando

tutta l'area dell'ansa del Tevere è protetta dal decreto Pavan.

È stato Franco Carraro a dare il via ai lavori dell'autoporto di Ponte Galeria, una previsione di spesa che sfiora i 500 miliardi. Il 27 settembre 1992 firmò l'ordinanza che consentiva alla Lamaro srl di aprire i cantieri. Il progetto del «terminal» destinato a ospitare i tir carichi di merci destinati ai mercati romani è una delle tante proposte inserite nel programma Roma capitale. Gli imprenditori, pur di realizzare il

mostro di cemento, presentarono due progetti: uno al Comune e l'altro alla commissione Roma Capitale, che fu quello che ottenne per primo il nulla osta. Senza una valutazione di impatto ambientale, senza il via libera del ministero dell'Ambiente, il gruppo Lamaro ha cominciato a sbancare zolle e innalzare capannoni un anno e mezzo fa, in autunno.

Contestatissimo dalle associazioni ambientaliste e da Comitato di quartiere e Pro-Loco di Ponte Galeria, l'autoporto è da mesi sotto inchiesta. Mentre i lavori procedevano a tamburo battente, Giorgio Castellucci ha tentato di far luce sulle procedure seguite dalla giunta Carraro per la costruzione dei tre milioni e mezzo di metri cubi di cemento. Su 150 ettari a ridosso del Tevere, il gruppo Lamaro sta tirando su magazzini, uffici, sedi di rappresentanza ed esposizione, un albergo, sale, mense, bar, centri elettronici. La maggior parte del cemento ha già ricoperto l'ansa del fiume. A luglio, dopo mesi di indagini, Castellucci bloccò i cantieri. Il giudice sospettava che tutte le costruzioni realizzate fino ad allora fossero abusive. Sospetti anche sui finanziamenti pubblici ricevuti dal gruppo Lamaro, l'ordinanza sindacale firmata da Carraro e sugli uffici che

controllarono il progetto che non avrebbe rispettato i vincoli ambientali di tutela dell'area.

I cantieri furono riaperti in piena estate. Gli imprenditori presentarono un ricorso al tar contro la decisione del giudice. E in pieno agosto, quando tutti erano in vacanza, il Tribunale amministrativo decise di eliminare i sigilli posti dalla magistratura. Un provvedimento viziato, dissero. Il gruppo Lamaro ricominciò a lavorare a pieno ritmo.

Una vicenda tormentata quella dell'autoporto. Ora la Conferenza dei servizi deciderà la sorte della mega-struttura che ha deturpato irrimediabilmente tutta l'ansa del Tevere. Negli ultimi anni, l'agro romano stretto tra i palazzoni della Magliana e l'aeroporto di Fiumicino è stato sommerso dal cemento. L'Alitalia ha trasferito qui la sede dei suoi uffici, prima domiciliati in un grattacielo dell'Eur. Poco distante sventa il ministero della Sanità, un milione di metri cubi di cemento sotto inchiesta. Francesco De Lorenzo, ex ministro della Sanità, avrebbe ricevuto una presunta tangente di due miliardi. L'aeroporto Leonardo Da Vinci ha in programma il raddoppio delle piste. Senza dimenticare la discarica di Malagrotta, le raffinerie e le cave abusive che hanno roschiato tutto il territorio. Uno scempio.

## Non lavoriamo per il re di Prussia

FULVIO VENTO

Ci risiamo: un cantiere, quello per la costruzione dell'autoporto di Ponte Galeria, viene bloccato e puntuale scatta la minaccia di licenziamento per 1.600 edili. Ancora una volta i lavoratori sono utilizzati come ostaggi o peggio come carne da cannone. L'assemblea indetta dal sindacato è tesa, in alcuni momenti drammatica. Si misura nel clima prima ancora che nelle parole la disperazione di gente che vive solo del proprio lavoro, di quel lavoro. La disperazione si trasforma facilmente in rabbia contro tutto e tutti, un fiume in piena che è difficile arginare. Qualcuno forse pensa al muratore che recentemente, penso il lavoro, è arrivato al punto di togliersi la vita.

Gli edili sono una «razza» particolare di lavoratori. Per storia e tradizione rappresentano un asse portante del movimento sindacale e democratico. Praticano un lavoro duro ma vivo, fatto di esperienza e capacità professionali. Gli edili hanno radica-

to «il senso» del proprio lavoro. Il licenziamento non è solo perdita del posto e del salario, è una mutilazione più profonda.

Non facciamo dunque confusione. Se 1.600 lavoratori minacciati di licenziamento insorgono, non lo fanno perché inetti o addirittura complici degli imprenditori. Bisogna avere rispetto e capacità di ascolto per questi lavoratori. Comprendere il messaggio di fondo che emerge dalla disperazione e dalla rabbia, se si vuole assicurare uno sbocco positivo alla protesta e alla lotta.

Non possiamo commettere l'errore di «giocare per il re di Prussia», assillando vittime e carnefici, regalando le prime ai secondi. È oggi fortemente presente il rischio che le principali vittime di Tangentopoli, del saccheggio selvaggio del territorio, dei comitati di alleanza, siano oggetto di strumentalizzazione proprio da parte dei protagonisti di queste vicende. L'antepresa di questo film l'abbiamo già vista in occasione delle elezioni

amministrative a Roma, quando la premiata ditta Fini-Sbardella-Buontempo ha giocato con lucida e cinica determinazione la carta dello scambio-reatto del lavoro associato alla riaffermazione dei poteri forti sulla città. La questione non poteva non riproporsi oggi, amplificata magari dai megafoni berlusconiani: «Ridateci il potere, fateci fare quello che vogliamo, in cambio avrete lavoro».

Il caso dell'autoporto di Ponte Galeria è una storia come altre, ma esemplare di una situazione più generale. Vediamo dunque di trarne qualche indicazione, utile per il sindacato, per le forze progressiste e soprattutto per i lavoratori:

1) non si può pensare ad una politica per l'occupazione e ad una per la riqualificazione urbana come se fossero entità separate; a Roma come e più che altrove occorre un «piano per il lavoro» che assuma la riqualificazione urbana non come vincolo ma come risorsa per lo sviluppo;

2) non si possono affrontare le emergenze occupazionali caso per

caso, trattare sotto l'incubo del reato; occorre una sede che favorisca domanda e offerta di lavoro;

3) le istituzioni e la pubblica amministrazione hanno il diritto e il dovere di imporre il rispetto della legalità e della trasparenza, ma hanno anche il dovere di dare risposte chiare in tempi certi e determinati;

4) l'uso degli «ammortizzatori sociali» deve essere esteso a tutti i lavoratori quando è necessario; non possiamo considerare gli edili e i dipendenti delle piccole imprese come «figli di un Dio minore» rispetto ad altre categorie di lavoratori;

5) la giunta progressista ha iniziato bene il suo lavoro, ha già dato positivi segni di discontinuità; ma questo rischia di essere insufficiente rispetto alla gravità della questione occupazionale; questa rappresenta ormai una bomba ad orologeria pronta ad esplodere se in brevissimo tempo non vengono repente e attivate le risorse necessarie per invertire il ciclo recessivo.

Questo è il senso dell'appello lanciato dai lavoratori del cantiere del-

l'autoporto e da tanti altri insieme con i sindacati confederali. Mai come oggi la questione del lavoro è lo snodo fondamentale non solo dell'economia, ma anche della tenuta democratica del paese. L'alternativa al riflusso conservatore e alla riaffermazione dei vecchi potentati risiede nella capacità di restituire fiducia e speranza alla parte pulita del lavoro e della città, a chi chiede e offre lavoro.

C'è stata recentemente una importantissima sentenza che ha riconosciuto ai lavoratori colpiti dalla Tangentopoli delle Ferrovie dello Stato di costituirsi parte civile. È un riconoscimento denso di significati giuridici e di principio. Manca ancora però un segnale altrettanto chiaro dalle istituzioni e dalle forze di progresso. È questo che ci aspettiamo dalla giunta Rutelli, altro che i vecchi pasticci conservatori. A queste condizioni, potete star certi, il sindaco e i lavoratori non avranno difficoltà a combattere dalla parte giusta e per il fine giusto.

\*segretario generale Cgil Lazio



L'autoporto di Ponte Galeria

Remo Casilli