

IL PIANO TRASPORTI. Viaggio tra gli utenti. Il personale Atac e Cotral prepara le assemblee

Abbonamenti Pensionati sociali e invalidi pagano 10mila lire

Difficile districarsi nelle novità, ecco dunque due precisazioni. La prima: dal nuovo regime tariffario per Atac e Cotral in vigore dal primo dicembre sono esclusi gli abbonamenti per invalidi civili, del lavoro, di servizio e per pensionati sociali. Per queste categorie, infatti, hanno precisato l'assessorato alla mobilità e quello alle politiche sociali del comune, rimane valido l'abbonamento a 10.000 lire. La seconda: ha destato qualche perplessità il meccanismo che regola le tariffe di abbonamento cumulabili per le zone confinanti regionali, quando esse comprendono anche la zona A, cioè il Comune di Roma. Per calcolare il costo dell'abbonamento correttamente, bisogna tener conto che la zona A, vale come due altre zone: infatti, l'abbonamento per l'intera regione Lazio, divisa in sei zone, è un abbonamento per sette zone, a 170.000 lire. Esempio: chi abita nella zona D, diciamo a Fregene, e vuole poter viaggiare in abbonamento nelle zone limitrofe D, C, B, A, deve pagare la tariffa per 5 zone, cioè, 130.000 lire: infatti D, C e B costano 85.000, la zona A cinquantamila: sul totale (135mila lire), c'è un ulteriore piccolo sconto.



L'uscita di una stazione della metropolitana

Alberto Paris

Il popolo dei bus si lamenta e spera «Aumentino pure il biglietto ma la velocità?»

Lavoratori e cittadini, ieri, hanno cominciato a farsi i conti in tasca sulle proposte per il nuovo piano trasporti e per l'adeguamento tariffario che entrerà in vigore dal primo dicembre: alcuni sono furibondi, molti altri capiscono la necessità dell'operazione. Tutti, però, insistono nel chiedere una nuova qualità del servizio, tempi più certi, la possibilità di «produrre di più lavorando meglio». La scommessa è aperta.

chi ha le maniche troppo corte, ma le divise nuove non arrivano. «Non ci riconoscono nemmeno la malattia professionale in questa categoria». «Sono da sei anni in azienda prima stavo benissimo, ora ho i artrosi cervicali, dolori ai reni, per le sospensioni troppo rigide».

Chi si arrabbia
I pensionati: «Uno schifo ecco così». Soprattutto per i pensionati uno cosa deve fare: andare a rubare? «Ho quattrocentomila lire al mese. Paga questo paga quello io non mangio più». «Dovevano fare le cose nuove i cambiamenti parlarlo parlano ma con i fatti siamo a zero». Una commessa: «Non si respira c'è puzza si sta ad aspettare per ore e ore». Un avvocato: «L'aumento è sbagliato c'è un disservizio pubblico che non risponde in nulla alle esigenze dei cittadini». «Io vado in macchina tanto non ci posso fare niente» questo è un signore frettoloso mentre una signora elegante a San Silvestro commenta: «È un latrocinio perché il servizio è scadente e inefficiente».

Chi spera
Un operaio impiegato in una professionista: «La cosa è giusta se la qualità del servizio sale in fondo è ancora una cifra accettabile». «Qui a Roma siamo abbastanza bassi certo sono cifre che gravano sul bilancio familiare ma bisogna essere obiettivi sulle cose». «Purtroppo è necessario anche se poco popolare. Ma se vogliamo uscire da questa situazione dobbiamo fare qualche sacrificio un po' tutti». Uno studente al metro Spagna: «Se questo è un prezzo unificato e comprende tutti i mezzi allora sono d'accordo». Spera anche chi utilizza costantemente per scelta i mezzi pubblici: «Aumenta tutto penso che sia senz'altro giusto pagare». «Ho visto che i servizi sono cumulativi. Mi sembra interessante come idea». «Se ci fosse un servizio migliore e tempi più brevi per raggiungere il posto di lavoro l'aumento sarebbe sopportabile però deve essere finalizzato a questo altrimenti è inutile».

Chi propone
Un pendolare: «Ci vogliono controlli costanti perché tutti paghino molto gente almeno il 50% per cento sulle linee extraurbane non paga perché pensa che se una volta al mese piglia la multa ci guadagna lo stesso. Bisogna far salire tutti davanti e l'autista controlla». «Ci vuole una tessera a minor costo per chi usa solamente un mezzo». «Bisogna far pagare di più il servizio notturno cinquemila lire a biglietto per esempio anche in farmacia la notte si spende di più». Questo è un autista. Una signora osserva: «Il vero problema è quello del traffico non serve aumentare i prezzi del biglietto e neanche aumentare i mezzi se poi non possono girare». È un altro pendolare: «Io vengo dalla provincia se ho capito bene come funziona addirittura pagherete di meno».

Aumenti delle tariffe Favorevoli e contrari

Critiche e consensi sul piano trasporti non sono mancate: l'Unione nazionale dei consumatori ha affermato che ora i cittadini potranno farsi i conti in tasca, e scoprire che «con cinquantamila lire possono comprare trenta litri di benzina e abbandonare bus e metro».
Condannata anche l'eliminazione della tessera per una sola linea. Massimo Paollicelli, presidente del coordinamento obiettori di coscienza, giudica «grave ed irresponsabile la scelta di un'unica tessera a trentamila lire per le fasce deboli». Favorevoli al provvedimento, invece, gli esponenti verdi Salvatore Alfano e Pierluigi Capone: indispensabile, però, prolungare l'orario della metro, e dare certezza sugli orari di partenza e passaggio dei mezzi.
Per Stefano Zuppello, consigliere provinciale della Rete, «non è più possibile aumentare le tariffe senza offrire un tangibile miglioramento del servizio». Zuppello, quindi, chiede un adeguamento dell'intera rete di servizio.
Favorevole il Coordinamento dei giovani progressisti di Roma e del Lazio, che «esprime soddisfazione per l'istituzione di una fascia di abbonamenti con prezzo ridotto per i ragazzi al di sotto dei vent'anni». Infine, l'associazione giovanile Tempi Moderni ha ricordato che «è importante il superamento della distinzione all'interno del mondo giovanile tra studenti e non studenti, perché tra i giovani ci sono anche moltissimi disoccupati». Col provvedimento, conclude Tempi moderni, si riconoscono molte delle istanze presentate dalle associazioni giovanili.

RINALDA CARATI

«Aumenterà tutto adesso con tutti questi guai che sono successi. Non ci stiamo a preoccupare di queste cinquantamila lire». Alla stazione del metrò di Subaugusta la signora una cinquantina d'anni abbigliamento semplice viso segnato si affretta verso il treno scuotendo la testa. Tra un bus che parte e un metro che arriva tante le opinioni sul piano trasporti, sugli aumenti previsti per dicembre. Cosa pensano quelli il cui impegno economico o lavorativo sarà indispensabile perché l'operazione possa riuscire: quelli che dovranno «fare i sacrifici»?

Chi lavora
«Nessuno dovrà essere licenziato il personale in esubero se ne andrà su base volontaria e incentivata le aziende dovranno rimanere pubbliche dovrà essere garantito il loro sviluppo ci dovrà essere un aumento della qualità dei servizi oltre che del prezzo». Un delegato sindacale dell'Atac al grande capolinea bus di Subaugusta assume così i contenuti dell'accordo tra i lavoratori e le aziende che va ora in discussione nelle assemblee sindacali di zona. «L'aumento era indispensabile», spiega e la gente lo sa ma vuole che le cose funzionino meglio. E anche noi produrre di più non significa lavorare di più ma lavorare meglio. «Sono giovane ho ventisei anni di lavoro davanti è mio interesse che l'azienda vada avanti nella maniera più dignitosa». Alcuni autisti a Piazza San Silvestro si passano la parola: «Qualunque cosa succeda la colpa è sempre la nostra ci dispiace persino che rubiamo lo stipendio». «Si parla di cinquemila persone in esubero e allora com'è che non ci danno neanche un giorno di congedo?». Uno mostra la manica della divisa blu tutta sfilacciata: un altro fa vedere che la giac-

In città 500 abusivi. E ai regolari che vengono dalla provincia è vietato l'accesso al centro storico

Taxi in rivolta: «Regole da giungla»

Il mondo dei tassi chiede nuove regole al Campidoglio revoca dell'ordinanza Voci che blocca l'accesso al centro ai taxi di fuori Roma, lotta all'abusivismo dei noleggiatori di auto con conducente, verifica delle licenze, nuova intesa sul servizio negli aeroporti. Ieri si è svolto un incontro alla Regione. E il 18 i radiotaxi confartigianato e Ait prevedono uno sciopero notturno con corteo di auto gialle dall'Eur a piazza del Popolo.

RACHELE GONNELLI

I tassisti della provincia si sentono penalizzati. Per le auto gialle che provengono dai comuni dell'hinterland il centro storico di Roma è off limits. Chi varca il confine della fascia blu per portare un cliente sbarcato al porto di Civitavecchia o all'avostazione di Ciampino rischia di essere fermato da un vigile urbano e di dover pagare una multa salata. E non solo. Il passeggero viene fatto scendere e invitato a proseguire il percorso con un altro taxi: ingoramento

romano. Succede di continuo - dice Italo Passalacqua presidente di una cooperativa del litorale - due mesi fa è successo a mio fratello fermato in via del Corso con a bordo un turista americano. E il peggio in questi casi non è neppure la multa quanto la figura da cani di fronte al cliente. Stessa situazione per i tassisti di fuori Roma sorpresi a transitare nelle corsie preferenziali della capitale. Tutta colpa di un'ordinanza che risale al periodo in cui il Campidoglio era

amministrato dal commissario prefettizio Alessandro Voci: ancora in vigore. «Una delle tante incongruenze e ingiustizie che continuano a permanere nel settore del servizio di auto pubbliche», protesta uno tassista di Albano. Ciampino Pomezia e Civitavecchia aderenti alla Confartigianato e alla Lega delle cooperative che ieri si sono appellati alla Regione per sollecitare il Campidoglio a revocare l'ordinanza in questione.

L'ordinanza 602 del maggio '93 fu motivata come provvedimento per abbattere l'inquinamento limitando l'accesso al centro ai soli veicoli di residenti: tassisti compresi. Una misura anche per limitare l'attività dei conducenti abusivi. Ma anche secondo Roberto Proietti segretario di categoria dei titolari di licenza taxi romani aderenti alla Cna il problema dell'abusivismo «non si combatte così». A suo avviso un'ordinanza come quella di Voci è «pazzesca quasi una restituzione di dogane e pedaggi per gli delle proposte di Bossi». Oltre

tutto sempre a suo dire il fenomeno degli abusivi non riguarderebbe tanto i tassisti con licenze rilasciate dai comuni dell'hinterland quanto soprattutto gli abusivi-abusivi - cioè i privati senza alcun titolo oltre la patente che portano in giro turisti come secondo lavoro - e le società di noleggio auto con conducente. «Il tassista abusivo è uno ma le società hanno decine di macchinari», sostiene Proietti - ingaggiano ragazzi giovani pagati 50 mila lire il giorno completamente al nero non devono rispettare i turni: possono fare tanti concorrenziali e sostano davanti agli alberghi dietro laute mance ai portieri invece di stare in rimessa ad aspettare la prenotazione. «Le società radiotaxi sono costrette a pagare tangenti ai portieri se vogliono lavorare: posso dimostrarlo davanti ad un magistrato», denuncia il segretario della Cna.

I tassisti della Confartigianato e di altre sigle tra cui l'Ait hanno presentato un protocollo d'intesa all'assessore alla mobilità Walter Tocci da sottoporre anche alle as-

sociazioni di albergatori e portieri d'albergo per la repressione dell'abusivismo «tassinario» un fenomeno da loro stimato tra le 500 e le 600 unità. E per sollecitare l'accolimento delle loro richieste da parte del Comune hanno indetto uno sciopero notturno delle centrali radiotaxi di Roma per il 18 del mese con corteo di auto gialle dall'Eur a piazza del Popolo. Chiedono maggiori venifiche delle licenze individuali delle cooperative dei noleggiatori da rimessa e una revisione delle norme d'accesso all'aeroporto di Fiumicino d'intesa con la società aeroportuale Provincia Comune e Regione. Attualmente l'aeroporto Leonardo da Vinci è «riserva di caccia» dei tassisti romani. Il nuovo comune di Fiumicino infatti per il momento non rilascia ancora licenze proprie. «Con il risultato - dicono dal canto loro i tassisti di Pomezia - che se le aziende dell'area industriale a sud di Roma ci chiedono di andare a prelevare un ingegnere milanese all'aeroporto non possiamo accettarlo e ingaggio».

A quel verde non rinunciamo

ATHOS DE LUCA

LE AREE IRRINUNCIABILI sono le ultime aree verdi strategiche da salvare allo scempio urbanistico dell'ultimo ventennio per rendere vivibile la città del futuro. Chi aveva pensato che la presenza dei Verdi in maggioranza fosse un «fiore all'occhiello» di cui fregiarsi continuando a gestire l'amministrazione e in particolare l'urbanistica romana con i vecchi sistemi sicuramente in questi giorni in cui si sta decidendo la nuova Variante di Salvaguardia potrà avere qualche motivo di dissenso: ma tutti gli allati che sostengono la nuova giunta sanno che dall'Urbanistica è dipeso in passato con risultati disastrosi e dipende soprattutto oggi che il territorio in gran parte è stato compromesso da una espansione a macchia d'olio (più in base alla proprietà dei latifondi che alle esigenze della collettività) la possibilità di vivere in futuro in una città ordinata e dotata di servizi efficienti.

La strategia «a macchia di leopardo» messa in atto dall'ex assessore Gerace in continuità col passato per favorire gli interessi dei proprietari delle aree era quella di creare delle teste di ponte con forti insediamenti in agro romano nelle aree «elette» non certo con criteri urbanistici e meglio se con la «copertura» di una 167 (edilizia economica popolare) ai quali il Comune doveva assicurare con costi di urbanizzazione fogli, fognie, strade, servizi etc.

Questo era l'atto principe per spianare la strada ad ogni tipo di insediamento e di speculazione facendo pagare alla collettività il prezzo di interessi privati.

Bene. Questo tipo di interventi è ciò che i Verdi e sono convinto l'intera maggioranza non vogliono più consentire a Roma. I Verdi vogliono rovesciare questa logica per vera individuando tutte le aree irrinunciabili e i permessi dei Parchi che devono costituire il sistema ambientale della città: criterio e strumento essenziale per mettere mano al nuovo Piano Regolatore.

Vorrei sottolineare una differenza sostanziale tra l'esigenza di tutelare alcune aree uniche per le loro caratteristiche e l'esigenza altrettanto legittima degli operatori di costruire alloggi e servizi in base al reale fabbisogno. Mentre nel primo caso siamo di fronte dopo uno sviluppo edilizio irrazionale e occasionale ad aree strategiche rimaste uniche nel loro genere ed impetibili per soddisfare le legittime e nuove esigenze edificatorie si possono reperire aree avendo presente l'intera disponibilità del territorio comunale in luoghi appropriati e al più possibile serviti da infrastrutture esistenti.

I due neologismi interrotti dai Verdi nel linguaggio dell'urbanistica romana «Variante di Salvaguardia» e «Aree irrinunciabili» sintetizzano questa esigenza che «periamo faccia parte ormai solo della cultura ma anche delle scelte urbanistiche concrete di tutta la maggioranza. Entro l'anno si può e si deve chiudere la vicenda dei Parchi Urbani e della Variante di Salvaguardia. I Verdi vogliono zone N in tutti i parchi nella Collina Ina nella Valle dei Casali e al Pratone delle Valli.

Una drastica riduzione e ricollocazione di cubatura a Tormarancia per una forte savaguardia del polmone Verde essenziale agli abitanti. Su questo atto amministrativo si giudica la credibilità e l'autorità della nuova giunta capitolina e lo stesso ruolo dei Verdi in Campidoglio. Questo atto di giustizia urbana verso la Capitale ed i suoi abitanti dopo tanti «sacchi di Roma» ridarà finalmente certezza del diritto agli operatori e alle imprese edilizie.

I Verdi chiedono al sindaco di essere il garante di questa importante decisione da cui dipenderà la trasformazione di Roma in una grande Capitale europea.

I metri cubi in meno: 38 milioni e non 38mila

Per uno spiacevole refuso nelle pagine della cronaca di ieri è stato attribuita all'assessore alle politiche del territorio Domenico Cecchini una valutazione errata della riduzione delle cubature edificabili prevista per la nuova versione della variante di salvaguardia del Comune di Roma. Il dato esatto è 38 milioni di metri cubi in meno. E non già 38 mila come erroneamente riportato ieri.

I MERCOLEDÌ DI PORTUENSE VILLINI

Un ciclo di incontri per preparare IL CONGRESSO DEL PDS

Sei appuntamenti per dare riferimento programmatico all'unità dei Progressisti e dei Democratici

9 novembre ore 18 A cinque anni dal terzo millennio gli equilibri politici gli interessi economici. Linee guida per una politica di pace, sviluppo e solidarietà.	30 novembre ore 18 Il futuro del Paese. Una politica per la scuola. Una politica per il lavoro.
16 novembre ore 18 Classi, interessi, aspirazioni. Partiti, organizzazioni, movimenti. Chi rappresenta cosa?	7 dicembre ore 18 Gli anni 80 in Italia. Antropologia di un cambiamento.
23 novembre ore 18 Lavoro dipendente, lavoro autonomo, lavoro professionale. Nuovi paradigmi organizzativi. Modelli di solidarietà e livelli di dignità da tutelare e difendere.	14 dicembre ore 18 Pds progressisti democratici. La difficile strada per una sinistra che convince vince governa, trasforma.

Ciclo di conferenze organizzate dalla sezione del Pds Portuense Villini.

Per informazioni telefonate al 06/5264347 - dal lunedì al venerdì dalle 18 alle 20