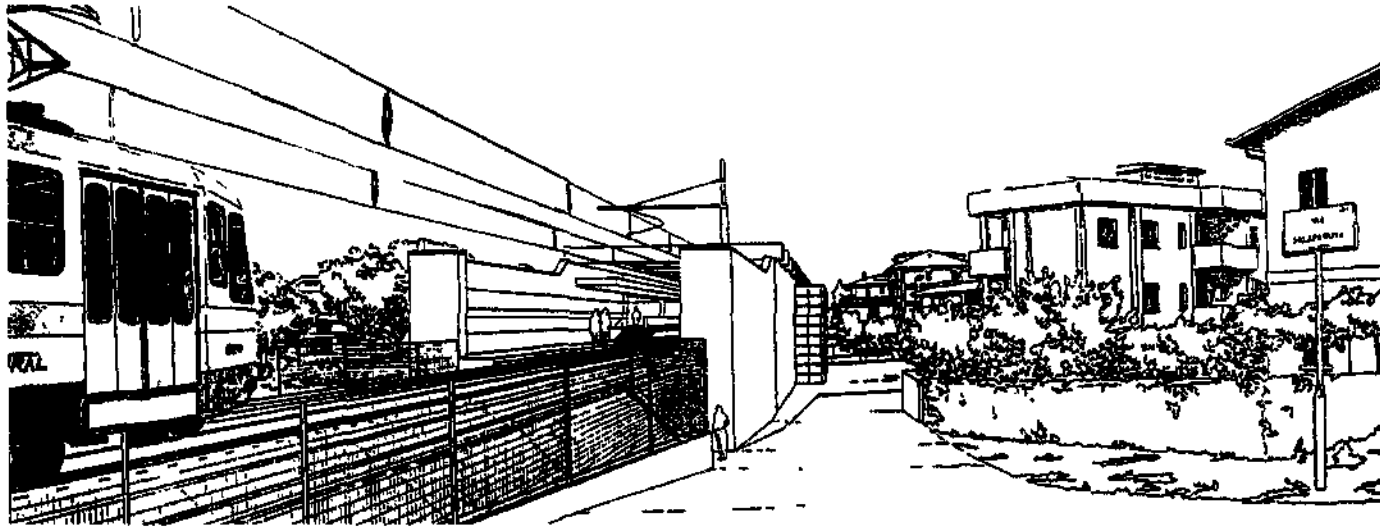


TRASPORTI. Festa a Grotte Celoni. «Questo trenino non sarà più un calesse, parola di sindaco»

Operai Intermetro «Ma noi rischiamo il lavoro»

Nel clima generale di festa, ci sono anche volti tristi e preoccupati. Sono i lavoratori dell'Intermetro, la vecchia società che ha operato nel passato, finendo poi nel Calderone di Tangentopoli. Ora questi lavoratori stanno per diventare degli ex lavoratori. Senza più appalti, per colpa di una vecchia gestione senza scrupoli, l'azienda da un anno a questa parte sta operando una radicale riduzione di personale. Da 250 rischiavano di rimanere in 150. Ieri hanno consegnato una lettera al sindaco, perché faccia qualcosa. «Non sappiamo perché la nostra azienda, che ha una nuova gestione è stata esclusa nel gioco degli appalti - dice Giovanni Maruccci, consigliere delegato - non possiamo pagare noi colpe di altri. Del resto, leggendo il cartello della società interessata al riassetto della Roma-Pantano figurano la Vianini e la Condotte che molto hanno avuto a che fare con Tangentopoli. Insomma cerchiamo di evitare nuovi licenziamenti. Già è prevista in base alla legge 223 la fuoriuscita di altri 35 lavoratori e ora la società ha annunciato che altri 30 dovranno andare via. C'era una possibilità d'accordo con il Comune. Invece è saltato tutto. Non sappiamo perché». Tocci, dopo aver parlato con loro li ha convocati per il 15 novembre.



Metrò C, aprono i cantieri Il via da Pantano sognando la Colosseo-S. Pietro

Lamenti di quartiere «Siamo tagliati fuori dal mondo»

Le lamentele sono come le caramelle a Grotte Celoni, in attesa che sindaco e vice sindaco arrivino non il treno speciale partito da Centocelle. Una, tra l'altra C è il signore che racconta che per raggiungere l'ufficio all'Eur impiega con i mezzi due ore, quello che ha abbandonato macchina e bus (o trenino) e acquistato una moto per svicolare dagli ingorghi mattutini e c'è anche la signora che ce l'ha con Rutelli, bravo soltanto in retorica e ingenerosamente con gli autisti dell'Atco: «Siamo sempre al bar - dice Angela Cristiana - partono quando vogliono». Una cosa, comunque, di positivo c'è: pochi che siano i bus, riescono ad essere frequenti - il 105 che arriva alla stazione Termini - racconta il signor Stefano, ex dipendente del ministero delle Finanze in pensione - parte la mattina ogni 3 minuti, ma a Giardinetti, con le prime code tutti questi bus s'incolonnano. E il trenino? Potrebbe anche andare, ma ha così pochi vagoni che dopo le prime fermate è pieno come un uovo. «O parti all'alba come facevo io, quando in giro c'è poca gente - spiega il signor Luciano Rocchi - o non risai neanche ad entrare tanta è la gente». Gerardo Zappatore lavora all'Eur. Era un utente dei mezzi pubblici, poi ha dovuto arrendersi. «Prontavo tre mezzi per arrivare, impiegavo due ore al mattino e due ore alla sera. Alla fine non ce l'ho fatta più. Mi sono comprato un'utilitaria, una Citroën Ax e facendo il racconto in 45 minuti sono al lavoro». Si lamenta Luana Di Benedetto presidente comitato inquilini di via di Torrenova 80: «La domenica, l'unico bus che passava dalle nostre parti, il 500, è stato soppresso. Siamo tagliati fuori dal mondo».

Roma-Pantano pronti via. Parte la prima fase dei lavori della metro C. Si perché questo trenino «era più un calesse che un trenino» ha detto scherzosamente il sindaco Rutelli. La linea verrà trasformata in metrò e inserita nella S. Giovanni-S. Pietro in programma per il Giubileo del 2000. Poi è previsto un prolungamento fino a Vigna Clara nel caso si svolgessero nel 2004 le Olimpiadi. Ieri a Grotte Celoni c'è stata una festa per l'apertura dei cantieri.

PAOLO CAPRIGI

Che, la festa della nuova metro C cominci. A Grotte Celoni, borgata estrema sulla via Casilina, si svolge la cerimonia di inaugurazione del cantiere della Roma-Pantano. È una tratta storica, nata ottanta anni fa, un'età ampiamente dimostrata che gli amministratori comunali hanno pensato bene di ristrutturare con un potente opera di chirurgia tecnica, non solo per migliorare il servizio in una zona di Roma con una grossa densità abitativa, ma per dare vita a quella metro C che avrà il compito di collegare una volta ultimata per il Giubileo del 2000 il sud e il nord della capitale. L'obiettivo è San Pietro, passando per S. Giovanni. E se, poi nel 2004 si svolgeranno nella capitale anche le Olimpiadi, si prolungherà fino a Vigna Clara. I lavori della Roma-Pantano hanno già avuto un prologo cittadino nella zona compresa tra Centocelle e Largo Atesti. A dire il vero si è già in ritardo. Nei programmi sarebbero dovuti terminare a fine agosto, prima dell'inizio dell'anno scolastico, così come sarebbero dovuti iniziare ad ottobre quelli della seconda fase, quelli presentati ieri. Ma meglio tardi che mai. Così dai primi del nuovo anno si passerà ad operare nella zona tra Torrenova e Pantano per migliorare e potenziare otto km di linea e mettere in piedi dieci nuove fermate: Pantano, Graniti, Fincio, Chio, Borghesiana, Fontana

Candida, Grotte Celoni, Torre Gaia, Torre Angela, Torrenova. Poi si interverrà nella fase finale. In no alla stazione fermata in attesa di essere poi collegata con l'asse portante della linea C a S. Giovanni. Miglioramenti verranno nel frattempo apportati a Porta Maggiore, dove si crea da sempre un cronico imbuto che rallenta notevolmente il già lento cammino di questo «trenino», sfruttando semafori intelligenti che daranno la precedenza alla futura metro in tutto il suo percorso che sarà per il momento di 19 km. Un grande evento dunque anche se per il momento, tranne un cartello di annuncio lavori, non si vede altro. Ma il vicesindaco Tocci rassicura tutti: «Abbiamo firmato il contratto, nelle prossime settimane verranno installati i cantieri. Inizio del nuovo anno parleranno i lavori. Ma intanto l'importante è festeggiare. Ed è una festa popolare aperta a tutti. C'è la banda dei vigili urbani che suona marce e c'è la popolazione, ci sono le bandiere e il Jumbotron della Sony che manda in onda un videoclip di Walter Tocci, che è stato il tenace promotore della rivalutazione di questa linea che con voce rassicurante spiega ai presenti che la metro C, la terza di Roma, farà invidia a tutto il mondo. C'è anche tanta gente pronta a raccontare nei dettagli i disagi vissuti giornalmente a causa di un servizio pubblico di



Il sindaco Rutelli, ieri durante l'inaugurazione dei lavori della linea C.

Paolo Blow Up

peggiore qualità. Ma il sindaco Rutelli, presente con il suo vice Tocci, ha parole rassicuranti per tutti: «Sappiamo bene quali sono i vostri problemi, così come di tanti altri cittadini romani. Il servizio pubblico di trasporto non è ancora efficiente ma lo sarà ben presto non attraverso opere faraoniche ma soltanto migliorando quelle esistenti e facendone delle nuove integrate all'intero sistema». Come dire: state tranquilli perché stanno lavorando per voi. Ed in effetti, se gli amministratori capitolini riusciranno a condurre in porto il progetto della metro C, una congrua parte dei problemi saranno risolti. Ma come sarà questa nuova metro politiana? È il sindaco a spiegarlo: «Inizialmente di superficie per poi essere inghiottita dalle viscere della città per attraversare il centro storico. Con un unico mezzo gli abitanti di questa grande fetta di città potranno raggiungere in un prossimo futuro S. Pietro e ancora più giù lo stadio Olimpico. Ma cosa importante: di ora in avanti chi userà il mezzo pubblico saprà bene che funzionerà. Non accadrà come in occasione dei mondiali del

90 quando si sono fatte a caro prezzo opere che sono state chiuse il giorno dopo l'inaugurazione. Il caso della stazione Farneto salta alla ribalta in questi giorni per la festa «rave» clandestina, ne è l'esempio lampante. Quella non era una stazione, ma un bunker. Lo stesso discorso vale per la stazione di Vigna Clara, chiusa anch'essa e in parte il terminal dell'Ostense, che ha preso in parte a vivere. Noi abbiamo voltato pagina rispetto al passato, ma non con le parole, ma con i cantieri. Vogliamo che tutti i cittadini di Roma stiano di serie A».

Treno del Giubileo Il progetto alternativo del governo

FELICIA MASCOCCO

Un treno «piccolo» ogni minuto e su ogni convoglio oltre trecento persone. In totale fanno ventimila passeggeri all'ora. Tanto potrà trasportare il metrò «leggero» così come è stato studiato dalla Presidenza del Consiglio. Si tratta di una linea su ruote di gomma, automatiche quindi senza pilota e circolare in un anello intorno al centro storico lungo dodici chilometri e mezzo con diciassette stazioni, anche esse «piccole» di Flaminio a Colonna, passando per San Pietro, Regni, Coeli, San Cosimato, viale Trastevere, Piramide, Celio, Aventino, Terme di Caracalla, San Giovanni, Villa Celmontana, Venezia. Intersecherà la linea A a San Giovanni e Flaminio, la B a Piramide e Colosseo, l'anello ferroviario a Ostense e a San Pietro. Oltre alla Roma-Lido, la Roma Nord, il tram Flaminio e la linea tramviaria Casaleto-Centro.

Il percorso ricadrà in parte uno dei tratti (dal Colosseo a Ottaviano) della linea C della metropolitana «firmata» dal Campidoglio. Ma è l'unica cosa che i due progetti hanno in comune. Nei piani capitolini infatti il nuovo metrò deve essere «pesante», praticamente come le linee già esistenti. Sulle due diverse prospettive nelle «course settimane» è nata e crescerà una polemica che probabilmente cesserà soltanto con la decisione del Consiglio superiore dei Lavori pubblici, presieduto da Aurelio Misiti, attesa per la prossima primavera.

Particolari «vantaggi» del progetto del governo sono stati resi noti ieri dall'ingegner Antonio Tamburino in un'intervista rilasciata all'Asca. Tamburino è il consulente per la mobilità e l'ambiente del sottosegretario alla delega del Giubileo Nicola Scalzini. «Il metrò «leggero» ci permette di costruire stazioni e treni più piccoli», ha spiegato. «Con la "la talpa" si potrà scavare un unico tunnel dove correranno i treni nel due sensi di marcia e lavorando sotto la platea archeologica si eviterà di sconvolgere il terreno sovrastante. Per costruire le stazioni, anch'esse sotto la platea, si dovrà solo allargare il buco della talpa e preparare i condotti per scale mobili e ascensori. Questo permette di spostare l'ubicazione delle stazioni in base alle mappe archeologiche. Con quello pesante non sarebbe possibile». Il metrò sarebbe più leggero anche nei costi: 120 miliardi al chilometro (contro i 200 dell'ipotesi comunale), e per quanto riguarda i lavori, la Presidenza ha deciso di ricorrere all'appalto «concorso previsto per le alte tecnologie». Un iter già approvato dal Consiglio superiore dei Lavori pubblici. E, sebbene il progetto preliminare sia ancora da definire, alcune ditte sono già state sentite: si tratta della Marna Fiat, della canadese Bombardier, della giapponese Kawasaki e della Aeg Westinghouse del gruppo Daimler-Benz.

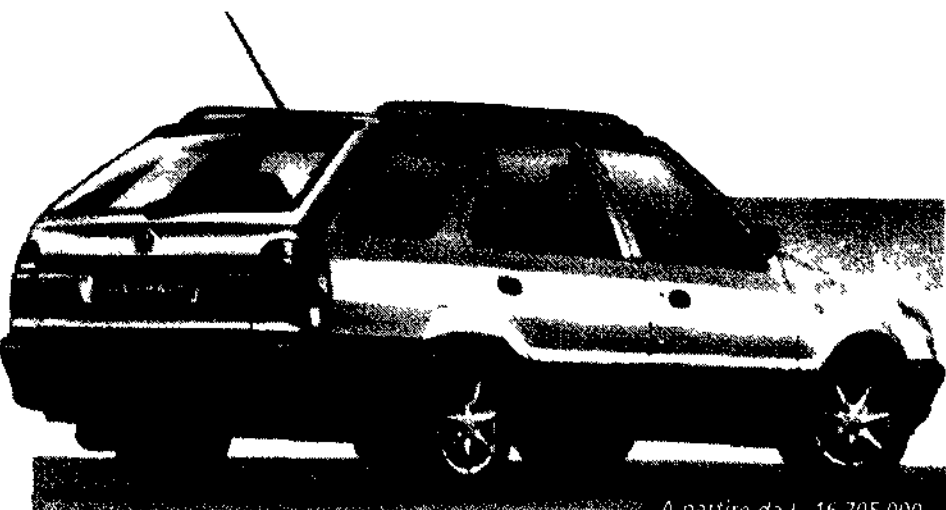
ŠKODA FELICIA WAGON ragione e emozione



IN MOSTRA Sabato e Domenica 4-5 Novembre!

ItaWagen

Via della Magliana, 368 - Tel. 55195270/3



A partire da L. 16.705.000