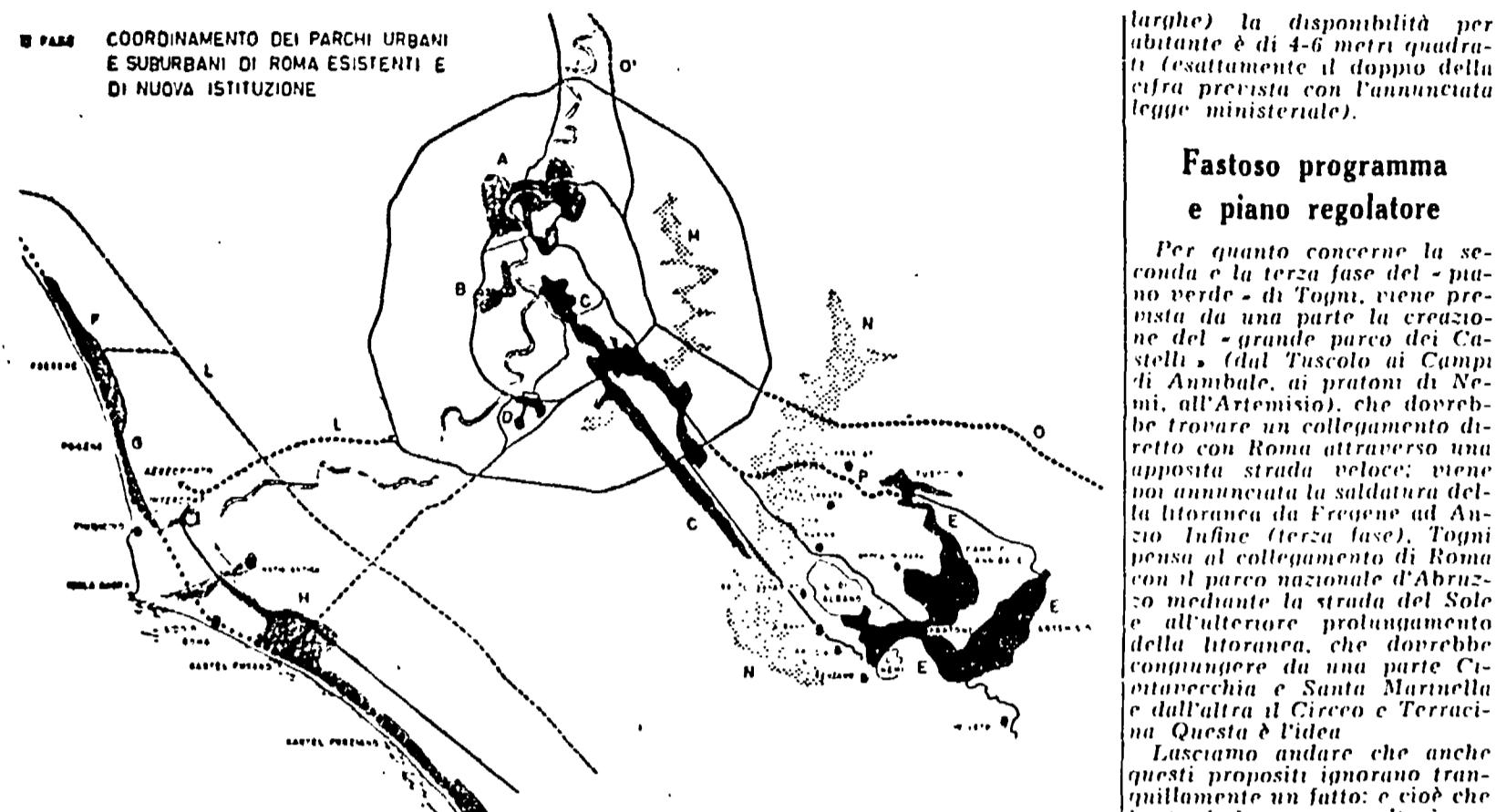


Il cronista riceve dalle 18 alle 20  
Scrivete alle «Voci della città»

## INUTILE DEMAGOGIA DEL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.

## Un "piano" di Togni per collegare i resti delle zone verdi devastate

In programma raccordi stradali per i parchi a nord della città - Arteria «a percorso lento» nella zona dell'Appia e litoranea tra Fregene e Anzio - La Strada del Sole verso il parco d'Abruzzo



A SINISTRA: COORDINAMENTO DEI PARCHI URBANI E SUBURBANI DI ROMA. E SISTEMA DI PARCHI. C. SISTEMA DEI PARCHI COORDINATI A SINISTRA: APPIA VELoce. AL CENTRO: PARCO D'ABRUZZO. D. E NUOVO GRANDE PARCO DEL CASTELLO. F. STRADA DI FREGENE. G. STRADA DI COSENZA E CASSINO. H. PARCO DELL'APPIA. I. NUOVA STRADA PER IL LITORALE. L. AUTOSTRADA PER IL REFERGATO INTERCONTINENTALE DI FRANCIA. L'OPERAZIONE DI STRADA VELOCE PER FREGENE E CANTIERE DELLA MIGLIA DELLA MEDINA. M. PROGETTO DI NUOVA AUTOSTRADA DI ROMA. N. ZONA NEGLI SPARSI DI SALVAGUARDIA PER EVITARE LA SALDATURA DI ROMA CON I CASTELLI. O. AUTOSTRADA DEL SOLE VERSO L'ABRUZZO. P. RACCORDO DEL SOLE ALLA APPIA. Q. ILLUSTRAZIONE DEL SOLE ALLA APPIA.

Il nuovo volto di Roma nella istituzione dei nuovi grandi parchi suburbani e territoriali, nel coordinamento dei parchi urbani. Questo è il tema pomposo che il ministro dei Lavori pubblici Togni, sindaco ad interim del comune di Roma, ha proposto ieri all'attenzione di un'affollata conferenza stampa a Porta Pia.

Togni, come si sa, è un uomo che accopia, insieme alle note coniugazioni politiche, tolleranza, una straordinaria fiducia nei pubblici. Non proprio uomo di scienze, calli è piuttosto un demagogo, dotato di quella particolare sensibilità che lo rende per taluni veri simile a un cospicuo rappresentante di commercio, bravo nel piacere la sua merce, soprattutto quando può disporre a piacimento degli strumenti vari di un'importante amministrazione statale.

La conferenza-stampa di ieri ha confermato il suo intuito fulmineo. Una adunata di giornalisti per discorrere di problemi del «verde», a pochi giorni di distanza dallo scempio che è stato compiuto nelle zone che dovranno essere fornite dai sottopassaggi veicolari, non è idea mai vista. Importa poi come e dove si fa la parola. Il sindaco Ciocetti, che la gente usa considerare ormai come il distruttore degli alberi, oltre che il discusso amministratore del clero-fascismo. Il proposito malcelato del ministro era quella ormai evidente di contrapporre la sua figura non di democratico, ma di uomo operoso del regime, a quella del suo antico predecessore, scrupoloso e compromesso. Non a caso Togni si storce di banchi

apparire il «vero» sindaco della capitale d'Italia, l'uomo provvidenziale, il «proprietario» della presidente. E non solo per coincidenza assai singolare le redazioni dei giornali romani sono state inondate nei giorni recenti dalle copie di un settimanale (la Roma, del tutto sconosciuto) contenente un attacco durissimo all'amministratore che ha massacrato Porta Pinciana e il parco d'Abruzzo. Dicono quel che diceva la sottosegretaria alla sovraffolla: «Porta Pinciana è un dichiarato amore del ministro dei Lavori pubblici, già noto per aver avuto la eccezionale facoltà di dare alle stampe il testo dei Codice e della strada, prima ancora che il Parlamento ne approvasse il regolamento.

## Il piatto forte del trattenimento

Quanto al merito della conferenza-stampa, eccoci ai fatti. Di concreto, esiste lo stanziamento dei fondi necessari per la costruzione di una strada a percorso lento, che partendo dal «Domine Quo vadis» attraversa la zona archeologica dell'Appia per giungere alla Tuscolana, bordo-quando il corso d'acqua dell'Almone e sottopassando la Appia Nuova. Dopo Tivoli, la strada, compiendo un ampio tratto circolare, dovrebbe di nuovo sottopassare l'Appia Nuova e raggiungere l'Antica attraverso la Villa dei Quintili. La strada avrà un percorso di 8.600 chilometri con una sezione stradale di 7.750 metri. Il comprensorio non sarà turbato da alcuna attività artigianale, mentre il traffico, sottraendosi alla strada principale, sarà a piacimento per il gioco di tutti.

## La legge ferrea e gli spazi di verde

La prima (le seconde accenniamo) deve considerarsi la tesi che in fondo più di tutto l'interesse di questa istanza. Ma in sede di considerazioni non si può sfuggire a una impressione di fastidiosa ipocrisia. Tutti sanno che nonna delle zone eliate dal ministro è stata in questi anni il progetto dell'autostrada, condannato dalle persone di scena. Puramente del parco di Monte Mario è un assurdo bisognerebbe più propriamente parlare di un miserrimo resto di quello che fu una bella cornice di verde, mangiata a fette per la fabbrica di cemento. Togliere cioè che il verde si può portare l'orripilante edificio del nuovo ministero degli Esteri. Nella zona Flaminia, alle pendici dei Parvati, non è rimasto più niente. E così in altre zone.

Nessuno ignora, ormai, che il progetto di autostrada, per la parte pubblica e la ricreazione dei bambini, è divenuta cosa impossibile per quasi tutta la città attuale, costituita come un dormitorio senza soluzioni di continuità. Nelle sue premesse, Togni ha annunciato, una lepre ferita, perché in ogni momento si compita una alzata di superficie di mq. 2 o 3 per abitante, da destinare soltanto ai campi da gioco dei bambini e ai campi sportivi di quartiere, indipendentemente dalle aree destinate al verde, necessarie per i parchi, per i grandi impianti sportivi.

E ha creduto di fare uno sforzo gigantesco (e lo è letteralmente, se si considera che Roma dispone non di 2 o 3 metri quadrati per abitante, ma appena di mezzo metro quadrato per abitante!). Ebbi ormai forse, cominciò a chiamarlo in una recente pubblica intervista del CONI, che paesi come la Svizzera, la Norvegia, l'Inghilterra, la Germania e la Turchia, le quali si accennano ad altri paesi come l'URSS, gli USA, l'Inghilterra, dove le regole sono ancora più

larghe) la disponibilità per abitante di 4-6 metri quadrati (esattamente il doppio della cifra prevista con l'avvenuta legge ministeriale).

## Fastoso programma e piano regolatore

Per quanto concerne la seconda e la terza fase del «piano verde» di Togni, viene presentata da una parte la creazione del «grande parco dei Castelli» (dal Tuscolo ai Campi di Annibale, ai pratom di Nemi, all'Artemisio), che dovrebbe trovare un collegamento diretto con Roma e con il percorso della strada provinciale da Fregene a Anzio (terza fase). Togni pensa al collegamento di Roma con il parco nazionale d'Abruzzo mediante la strada del Sole e dell'ulteriore prolungamento della litoranea, che dovrebbe connettersi da una parte con il parco d'Abruzzo, il fratello e la sorella, e dall'altra il Circeo e Terracina. Questa è l'idea.

Lasciamo andare che anche questi propositi ignorano tranquillamente un fatto: e cioè che la strada litoranea risulterà una chiusura su alcuni chilometri di cui e casuse non saranno riuscite a superare, come è stato detto, dopo circa quattro anni. Togni ha consigliato che fino oggi è stata consentita l'edificazione più indurata senza lombardia di una pianificazione urbanistica.

Riunite da vedere come tutto il fastoso programma di Togni si concilia con il piano regolatore di Ciocetti. Richiesto di dire qualcosa, Ciocetti ha detto: «È stato saputo dal momento che fino ad oggi è stata consentita l'edificazione più indurata senza lombardia di una pianificazione urbanistica.

Sempre per quanto riguarda la zona archeologica, il progetto non è complesso: 200 ettari verranno ereditati alla distanza dell'attuale di 1.000-1.200 metri con il proposito di ottenere, oltre che una disciplina del traffico, un ordine dei parcheggi che disturbino il meno possibile l'ambiente.

Dopo questo annuncio, che naturalmente non servirà a nulla, il ministro non si è dichiarato ancora di avere avuto la eccezionale facoltà di dare alle stampe il testo dei Codice e della strada, prima ancora che il Parlamento ne approvasse il regolamento.

## Il piatto forte del trattenimento

Quanto al merito della conferenza-stampa, eccoci ai fatti.

Di concreto, esiste lo stanziamento dei fondi necessari per la costruzione di una strada a percorso lento, che partendo dal «Domine Quo vadis» attraversa la zona archeologica dell'Appia per giungere alla Tuscolana, bordo-

quando il corso d'acqua dell'Almone e sottopassando la Appia Nuova. Dopo Tivoli,

la strada, compiendo un ampio tratto circolare, dovrebbe di nuovo sottopassare l'Appia Nuova e raggiungere l'Antica attraverso la Villa dei Quintili. La strada avrà un percorso di 8.600 chilometri con una sezione stradale di 7.750 metri. Il comprensorio non sarà turbato da alcuna attività artigianale, mentre il traffico, sottraendosi alla strada principale, sarà a piacimento per il gioco di tutti.

Ma, del resto, se fosse una cosa veramente seria, non ci sarebbe bisogno di tanto fumo.

**RENATO VENDITTI**

«Sempre per quanto riguarda la zona archeologica, il progetto non è complesso: 200 ettari verranno ereditati alla distanza dell'attuale di 1.000-1.200 metri con il proposito di ottenere, oltre che una disciplina del traffico, un ordine dei parcheggi che disturbino il meno possibile l'ambiente.

Dopo questo annuncio, che naturalmente non servirà a nulla, il ministro non si è dichiarato ancora di avere avuto la eccezionale facoltà di dare alle stampe il testo dei Codice e della strada, prima ancora che il Parlamento ne approvasse il regolamento.

## Il piatto forte del trattenimento

Quanto al merito della conferenza-stampa, eccoci ai fatti.

Di concreto, esiste lo stanziamento dei fondi necessari per la costruzione di una strada a percorso lento, che partendo dal «Domine Quo vadis» attraversa la zona archeologica dell'Appia per giungere alla Tuscolana, bordo-

quando il corso d'acqua dell'Almone e sottopassando la Appia Nuova. Dopo Tivoli,

la strada, compiendo un ampio tratto circolare, dovrebbe di nuovo sottopassare l'Appia Nuova e raggiungere l'Antica attraverso la Villa dei Quintili. La strada avrà un percorso di 8.600 chilometri con una sezione stradale di 7.750 metri. Il comprensorio non sarà turbato da alcuna attività artigianale, mentre il traffico, sottraendosi alla strada principale, sarà a piacimento per il gioco di tutti.

Ma, del resto, se fosse una cosa veramente seria, non ci sarebbe bisogno di tanto fumo.

**RENATO VENDITTI**

«Sempre per quanto riguarda la zona archeologica, il progetto non è complesso: 200 ettari verranno ereditati alla distanza dell'attuale di 1.000-1.200 metri con il proposito di ottenere, oltre che una disciplina del traffico, un ordine dei parcheggi che disturbino il meno possibile l'ambiente.

Dopo questo annuncio, che naturalmente non servirà a nulla, il ministro non si è dichiarato ancora di avere avuto la eccezionale facoltà di dare alle stampe il testo dei Codice e della strada, prima ancora che il Parlamento ne approvasse il regolamento.

## Il piatto forte del trattenimento

Quanto al merito della conferenza-stampa, eccoci ai fatti.

Di concreto, esiste lo stanziamento dei fondi necessari per la costruzione di una strada a percorso lento, che partendo dal «Domine Quo vadis» attraversa la zona archeologica dell'Appia per giungere alla Tuscolana, bordo-

quando il corso d'acqua dell'Almone e sottopassando la Appia Nuova. Dopo Tivoli,

la strada, compiendo un ampio tratto circolare, dovrebbe di nuovo sottopassare l'Appia Nuova e raggiungere l'Antica attraverso la Villa dei Quintili. La strada avrà un percorso di 8.600 chilometri con una sezione stradale di 7.750 metri. Il comprensorio non sarà turbato da alcuna attività artigianale, mentre il traffico, sottraendosi alla strada principale, sarà a piacimento per il gioco di tutti.

Ma, del resto, se fosse una cosa veramente seria, non ci sarebbe bisogno di tanto fumo.

**RENATO VENDITTI**

«Sempre per quanto riguarda la zona archeologica, il progetto non è complesso: 200 ettari verranno ereditati alla distanza dell'attuale di 1.000-1.200 metri con il proposito di ottenere, oltre che una disciplina del traffico, un ordine dei parcheggi che disturbino il meno possibile l'ambiente.

Dopo questo annuncio, che naturalmente non servirà a nulla, il ministro non si è dichiarato ancora di avere avuto la eccezionale facoltà di dare alle stampe il testo dei Codice e della strada, prima ancora che il Parlamento ne approvasse il regolamento.

## Il piatto forte del trattenimento

Quanto al merito della conferenza-stampa, eccoci ai fatti.

Di concreto, esiste lo stanziamento dei fondi necessari per la costruzione di una strada a percorso lento, che partendo dal «Domine Quo vadis» attraversa la zona archeologica dell'Appia per giungere alla Tuscolana, bordo-

quando il corso d'acqua dell'Almone e sottopassando la Appia Nuova. Dopo Tivoli,

la strada, compiendo un ampio tratto circolare, dovrebbe di nuovo sottopassare l'Appia Nuova e raggiungere l'Antica attraverso la Villa dei Quintili. La strada avrà un percorso di 8.600 chilometri con una sezione stradale di 7.750 metri. Il comprensorio non sarà turbato da alcuna attività artigianale, mentre il traffico, sottraendosi alla strada principale, sarà a piacimento per il gioco di tutti.

Ma, del resto, se fosse una cosa veramente seria, non ci sarebbe bisogno di tanto fumo.

**RENATO VENDITTI**

«Sempre per quanto riguarda la zona archeologica, il progetto non è complesso: 200 ettari verranno ereditati alla distanza dell'attuale di 1.000-1.200 metri con il proposito di ottenere, oltre che una disciplina del traffico, un ordine dei parcheggi che disturbino il meno possibile l'ambiente.

Dopo questo annuncio, che naturalmente non servirà a nulla, il ministro non si è dichiarato ancora di avere avuto la eccezionale facoltà di dare alle stampe il testo dei Codice e della strada, prima ancora che il Parlamento ne approvasse il regolamento.

## Il piatto forte del trattenimento

Quanto al merito della conferenza-stampa, eccoci ai fatti.

Di concreto, esiste lo stanziamento dei fondi necessari per la costruzione di una strada a percorso lento, che partendo dal «Domine Quo vadis» attraversa la zona archeologica dell'Appia per giungere alla Tuscolana, bordo-

quando il corso d'acqua dell'Almone e sottopassando la Appia Nuova. Dopo Tivoli,

la strada, compiendo un ampio tratto circolare, dovrebbe di nuovo sottopassare l'Appia Nuova e raggiungere l'Antica attraverso la Villa dei Quintili. La strada avrà un percorso di 8.600 chilometri con una sezione stradale di 7.750 metri. Il comprensorio non sarà turbato da alcuna attività artigianale, mentre il traffico, sottraendosi alla strada principale, sarà a piacimento per il gioco di tutti.

Ma, del resto, se fosse una cosa veramente seria, non ci sarebbe bisogno di tanto fumo.

**RENATO VENDITTI**

«Sempre per quanto riguarda la zona archeologica, il progetto non è complesso: 200 ettari verranno ereditati alla distanza dell'attuale di 1.000-1.200 metri con il proposito di ottenere, oltre che una disciplina del traffico, un ordine dei parcheggi che disturbino il meno possibile l'ambiente.

Dopo questo annuncio, che naturalmente non servirà a nulla, il ministro non si è dichiarato ancora di avere avuto la eccezionale facoltà di dare alle stampe il testo dei Codice e della strada, prima ancora che il Parlamento ne approvasse il regolamento.

## Il piatto forte del trattenimento

Quanto al merito della conferenza-stampa, eccoci ai fatti.

Di concreto, esiste lo stanziamento dei fondi necessari per la costruzione di una strada a percorso lento, che partendo dal «Domine Quo vadis» attraversa la zona archeologica dell'Appia per giungere alla Tuscolana, bordo-

quando il corso d'acqua dell'Almone e sottopassando la Appia Nuova. Dopo Tivoli,

la strada, compiendo un ampio tratto circolare, dovrebbe di nuovo sottopassare l'Appia Nuova e raggiungere l'Antica attraverso la Villa dei Quintili. La strada avrà un percorso di 8.600 chilometri con una sezione stradale di 7.750 metri. Il comprensorio non sarà turbato da alcuna attività artigianale, mentre il traffico, sottraendosi alla strada principale, sarà a piacimento per il gioco di tutti.

Ma, del resto, se fosse una cosa veramente seria, non ci sarebbe bisogno di tanto fumo.

**RENATO VENDITTI**

«Sempre per quanto riguarda la zona archeologica, il progetto non è complesso: 200 ettari verranno ereditati alla distanza dell'attuale di 1.000-1.200 metri con il proposito di ottenere, oltre che una disciplina del traffico, un ordine dei parcheggi che disturbino il meno possibile l'ambiente.

Dopo questo annuncio