

TAVOLA ROTONDA: auto e l'urbanistica

La città si sta scontrando con l'automobile, l'«amato mostro»: sul futuro urbanistico in relazione ai problemi del traffico e dei trasporti si è svolta ieri una «tavola rotonda» presso la nostra redazione. Vi hanno preso parte gli architetti Mario Manieri Elia e Manfredo Tafuri, la prof. Paola Della Pergola, direttrice della Galleria Borghese, e il consigliere comunale comunista Piero Della Seta. Per l'Unità ha partecipato Candiano Falaschi.



I partecipanti alla «tavola rotonda». Da sinistra: Paola Della Pergola, Mario Manieri Elia, Piero Della Seta (di spalle), Manfredo Tafuri e il nostro redattore

L'inchiesta dell'Unità Traffico e trasporti: giovedì il convegno

Da alcune settimane, sulle colonne del nostro giornale, abbiamo aperto il dibattito sui problemi del traffico e della circolazione. Abbiamo dato la parola ad uomini di tutte le tendenze, agli amministratori pubblici e ai tecnici, ai sindacalisti ed agli esperti, agli urbanisti e agli uomini della strada: attraverso i tagliandi del referendum ci sono giunte centinaia e centinaia di proposte, di suggerimenti, di osservazioni di notevole interesse. Ora siamo giunti alla fase conclusiva della discussione: giovedì prossimo, alle 17, nella sala azzurra di Palazzo Marignoli (via del Corso, 184), avrà luogo il convegno conclusivo della nostra inchiesta. All'incontro, aperto a tutti, hanno assicurato la loro partecipazione senatori e deputati del Lazio, consiglieri comunali, tecnici, amministratori delle aziende pubbliche, sindacalisti, rappresentanti delle varie categorie. Alla assemblea — che sarà presieduta dal direttore dell'Unità, on. Mario Alicata — interverranno anche i dirigenti della Federazione romana del PCI.

La città fa i conti con l'«amato mostro»

Il bilancio, per ora, si chiude in passivo - L'incertezza del futuro e i trasporti

L'UNITÀ — La città sta facendo i conti con l'automobile. Finora, il bilancio è fortemente passivo: non a caso il prof. Buchanan — autore del celebre rapporto «Traffic in town» —, a proposito dell'automobile, parla di «amato mostro». La città, insomma, si trova dinanzi a una crisi di grosse proporzioni; ma domani? Come potremo uscirne? La pianificazione urbanistica e la progettazione architettonica, così come sono state concepite fino ad oggi, conservano tutta la loro validità? Occorre una città diversa? Quali soluzioni è necessario «reinventare»?

MANIERI ELIA — Esiste un problema di fondo, ed è quello del distacco della città dal suo territorio. E' il problema che si cerca di risolvere con i trasporti. La situazione attuale delle principali città del mondo, completamente staccate dalle campagne, richiede servizi di viabilità veloce, per ripristinare un collegamento che esse hanno perduto con la svolta urbanistica nell'economia della città. Negli Stati Uniti sono stati spesi ben sei milioni di dollari per le *high ways* e le *express ways*; il 35 per cento della spesa pubblica, cioè, è stato assorbito dalla grande viabilità. Evidentemente, tutto il traffico raccolto va poi a confluire sulla città, la quale mantiene una struttura ancora tradizionale. Nasce così il primo elemento di «esplosione» della città esplosiva. Vi sono così concezioni come quella di Kenzo Tange per Tokio, città di 10 milioni di abitanti: si tratta — più che altro — della maturazione di una problematica giunta allo stadio canceroso e della razionalizzazione di una situazione ormai insostenibile, portata tuttavia dal Tange al livello dell'espressione artistica. Nelle città europee un problema di questo genere assume una gravità estremamente esaltata dai valori architettonici degli aggregati urbani.

TAFURI — Pur concordando con quanto ha detto Manieri, penso che ci sia da fare una distinzione, prima di andare ad esaminare quali sono le soluzioni da compiere. Le scale di operazione, infatti, sono due: la prima è quella territoriale, la seconda è quella, se vogliamo chiamarla così, settoriale. Ed è bene dire subito che è solamente su scala territoriale che possiamo affrontare in maniera organica la questione. I più recenti studi di urbanistica hanno portato alla formulazione di teorie sulla città-regione o città-territorio.

Che cosa è la città-regione? Armonico, nel convegno delle grandi città indetto dal PCI, l'ha defini-

TAFURI — Giusto. Volevo precisare il concetto del tessuto uniforme di traffico e di servizi. Che cosa significa? Significa innanzitutto equilibrio tra mezzi pubblici e mezzi privati. In America, appunto, accade che quella che sembrerebbe condizione di libertà — vale a dire l'auto per ogni persona — diventa un fatto di squilibrio, perché le reti delle *ways* diventano sempre più gigantesche e sempre più paralizzanti nella loro funzione, perché non esiste pianificazione né della motorizzazione (i monopoli condizionano con vari sistemi il consumo dell'auto), né una pianificazione che colleghi tra loro mezzi pubblici e privati. E' chiaro quindi che una rete uniforme, senza squilibri, si può realizzare solo attraverso una fittissima maglia metropolitana di mezzi pubblici e solo se esistono adeguati nodi di scambio tra mezzi pubblici e privati.



Non ci debbono essere — dice Tafuri — zone preferite e zone subordinate. Si tratta di un territorio in modo omogeneo.

L'UNITÀ — In questo campo, sono state compiute recentemente esperienze interessanti?

TAFURI — I primi studi del piano di Milano, per esempio, fissano con sufficiente precisione i nodi di scambio tra la metropolitana e i mezzi privati. Interessante, per lo studio il disegno della metropolitana di Londra, anche se, ovviamente, si tratta di un disegno tradizionale. A Milano le maglie della metropolitana sono a un livello troppo basso. E' ancora difficile, in queste condizioni, prefigurare un passaggio verso la città futura.

L'UNITÀ — E il rapporto Buchanan? E la città a tre piani?

TAFURI — Il rapporto Buchanan è un fatto importante, perché è uno studio scientifico compiuto in Inghilterra su scala nazionale. Ed è interessante anche come «lancio propagandistico» di certi problemi. La progettazione architettonica deve intervenire dopo la razionale pianificazione territoriale, non prima. Solo dopo una corretta utilizzazione del territorio possiamo essere d'accordo su una serie di invenzioni (che tra l'altro servono a far vedere al pubblico quale può essere la città futura).

DELLA SETA — Il discorso di Tafuri è suggestivo. Mi domando però, in concreto, in quale misura oggi può rispondere alla situazione concreta di Roma e alle svolte obbligate che si impongono a breve scadenza. Il territorio di Roma è interregionale e riguarda anche regioni non contigue al Lazio, e questo complica un po' le cose rispetto a Milano e a Torino. E' il pericolo che il disegno della città che ci proponiamo diventi... troppo futuro.

TAFURI — La scelta immediata è intanto l'asse attrezzato.

MANIERI ELIA — Ho già parlato del piano di Tokio il pericolo è che certe soluzioni — presentando dalla scala territoriale, che è quella giusta — diventino dei «monumenti al traffico». L'urbanistica, particolarmente a Roma, è stata sempre fatta a forza di opere pubbliche: al tempo di Cesare si facevano le Terme e il Circo Massimo, al tempo di Costantino si giunse fino a paragonare il buco di un sottopassaggio all'opera di Michelangelo. A questo arriva la retorica? Prima di dare corpo a speranze architettoniche per problemi che sono ancora lontani dalla nostra conoscenza di indagine, affronterei questi problemi a livello scientifico. Intanto, si continua a fare piani regolatori basati sulla motorizzazione crescente all'infinito. E' soprattutto sulla motorizzazione privata, sull'automobile che è bene che sia chiaro che questa è una scelta: non è inevitabile che sia così. La gente, poi, non conosce un'alternativa all'auto, quale può essere rappresentata da una valida organizzazione dei trasporti pubblici; quindi l'impiegato e l'operaio, appena possono, appena credono di farcela, si comprano l'«utilitaria». La supermotorizzazione, invece, può essere controllata in sede urbanistica, ed organizzata da una valida organizzazione della destinazione del suolo rivolta a ridurre la necessità degli spostamenti. Ne guadagnerebbe certamente la salute pubblica, anche se, forse, la cosa non potrebbe entusiasmare la FIAT.

DELLA PERGOLA — Appunto. Vorrei richiamare l'attenzione sull'entità del fenomeno dei lavoratori «pendolari», che debbono venire dai lav-

tano la mattina e tornarsene a casa la sera. Anche questo è un problema di traffico, oltreché un problema sociale. Molti di questi lavoratori, forse, sognano il trasporto in elicottero...

DELLA SETA — Le osservazioni di Manieri mi trovano concorde. Pensate che il piano regolatore di Ciocchetti era stato fatto in funzione dello sviluppo illimitato della motorizzazione privata.

MANIERI ELIA — Anche nel nuovo piano si parla di una «nuova entità», rappresentata dall'uomo motorizzato, e a questa «entità» si sacrificano altre esigenze.

L'UNITÀ — Recentemente, la questione è stata oggetto di polemica anche sopra l'uomo, prima di tutto, è uomo anche quando possiede una macchina («via dal volante» — scriveva un collega —, siamo tutti pedoni»). I possessori di automobili, inoltre, sono molti, certamente, ma ancora una minoranza: quattrocentomila su due milioni e mezzo di abitanti.

DELLA SETA — A questo punto credo che occorra rientrare nel tema già accennato delle scelte immediate da affrontare. Che cosa si può fare, se non per risolvere, almeno per arginare questa situazione? Dice subito che fino a qualche tempo fa ero fermamente convinto che la costruzione dell'opera viaria principale prevista dal piano regolatore — l'asse attrezzato ad est della città — rappresentava la soluzione al problema. Oggi credo che ciò non basti. Mi sembra che occorran anche misure tali da creare le condizioni perché il traffico all'interno della città si svolga sostanzialmente con i mezzi pubblici. Per una città come la nostra, la mobilità può essere assicurata essenzialmente dal mezzo pubblico. Forse sto portando all'estremo questa posizione, ma credo che in molte zone del centro l'automobile non dovrebbe circolare.

MANIERI ELIA — Il trasporto collettivo, dal punto di vista economico e sociale, comporta tre vantaggi: lo spazio occupato è estremamente ridotto, i percorsi sono sistemati lungo canali ben definiti e lo spazio di sosta è ridotto a zero (per l'auto, invece, bisogna considerare che, per due ore o giornaliere trascorse in movimento, ve ne sono 21 o 22 di sosta, quasi sempre su aree pubbliche).

DELLA SETA — Certo, anche come costo, la motorizzazione incide parecchio sul reddito.

L'UNITÀ — Il calcolo, per Roma, è di circa 250 miliardi per secolo. Naturalmente, il costo si aggirava mano a mano che aumenta la crisi del traffico.



Il centro storico — secondo Paola Della Pergola — è un territorio in cui non ci sono rapporti di subordinazione tra città e campagna, fra zone preferite come localizzazione di servizi e zone subordinate ad esse, fra centri e periferie, il modello della distribuzione del traffico è quello di una rete che in urbanistica si chiama equipotenziale, cioè un sistema che non ha infrastrutture primarie e secondarie, ma una rete territoriale per il traffico e i servizi. Perché? Perché una volta che noi stendiamo sul territorio un tessuto completamente omogeneo di traffico e di servizi realizziamo la possibilità del contatto diretto fra una località residenziale, ad esempio, i centri di produzione e i vari altri centri disseminati sul territorio stesso. Questa è la «libertà urbana». Ma una tale condizione oggi è ben lontana dal poter essere realizzata. Innanzitutto perché, per far questo, occorre la completa indifferenza dei proprietari del suolo rispetto ai prezzi del suolo stesso e alla sua destinazione. Indifferenti sia al sorgere di un parco pubblico che alla nascita del grattacielo.

DELLA PERGOLA — Molti progetti vengono superati via via dalla crescita della città. Durante la discussione sul piano regolatore sono affiorate concezioni assai ristrette del centro storico, per esempio. Certo, la stretta del traffico rappresenta un gravissimo pericolo per molte delicatissime zone della città. Dopo i tanti parcheggi che già deturpano piazze che dovrebbero essere meglio salvaguardate, ora sono stati messi gli occhi anche sul Circo Massimo e c'è chi dice anche sul galoppatoio di Villa Borghese. L'uso prevalente del mezzo pubblico potrebbe favorire anche la creazione delle cosiddette «isole pedonali».

L'UNITÀ — E' vero. Certi vecchi nuclei del centro sembrano fatti apposta per il pedone. In ogni caso, sono esattamente la negazione del traffico moderno.

DELLA PERGOLA — Occorre anche trovarci d'accordo sui mezzi di trasporto da utilizzare. Io, francamente, li preferirei di dimensioni più ridotte.

DELLA SETA — Mi pare che vi sia qualcosa da aggiungere al discorso urbanistico di prima. Il piano regolatore non è una panacea per tutti i mali. Anche oggi si tende a presentare la previsione urbanistica come un elemento risolutivo. C'è, anzi, una sorta di attesa messianica. In realtà, è una cosa, ma l'auto; mentre si parla dell'asse attrezzato, non si parla affatto del grosso problema dei trasporti (che non si riduce, come crede qualcuno, alla copertura dei «deficit» delle aziende comunali). Nel Lazio, in cinque anni, sono stati spesi 250 miliardi per le opere pubbliche (escluso quello delle Olimpiadi); ma quanto è andato nel frattempo ai trasporti?



C'è un'attesa messianica — osserva Della Seta — nei confronti dei risultati della pianificazione urbanistica; ma il piano regolatore è una scelta, non una panacea.

TAFURI — Occorre distinguere due elementi: uno di scelta urbanistica ed uno di programmazione di altro genere (che è urbanistica fino a un certo punto). E' urbanistica, quando si trova di fronte a una scelta, comunicata, cioè quando si può non inventare luci: può porre l'istanza dal punto di vista culturale, ma si trova molto spesso dinanzi a realtà precostituite. Per questo, l'urbanistica, in Italia, non si fa. Siamo abituati a pensare all'urbanista come a un personaggio pensatore di una serie di conflitti che esistono nella città, ma in realtà non è così, perché l'urbanista dà un assetto a certe scelte compiute in sede politica ed economica.

L'UNITÀ — Certo, il discorso è più generale. Lo si può invece spezzettare su mille questioni che apparentemente sembrano non risolvibili, dati i mezzi a disposizione. Vedi il caso delle stazioni della metropolitana: sull'interrogativo «al centro o no?», sono stati spesi fiumi d'inchieste.

MANIERI ELIA — Per me si tratta del solito fatto della mancanza di studi. Non avendo mai fatto organiche indagini, tutto nel campo del traffico e dei trasporti rimane problematico. Per la pianificazione a più breve scadenza delle strade, si può dire che — in mancanza di indicazioni precise per la qualificazione territoriale — occorre mantenere intorno ai tracciati una salvaguardia sufficiente, uno spazio per consentire una qualificazione successiva.

L'UNITÀ — Insomma, non come nel caso della via Olimpica, già soffocata dai palazzi soprattutto nei punti nevralgici.

MANIERI ELIA — Il pericolo esiste sempre. La via Pedemontana, per esempio, nella redazione del piano regolatore viene considerata come l'asse attrezzato del territorio, nel disegno del piano, però, è soltanto una strada di rapido scorrimento.

Per quanto riguarda l'interno della città, si può dire che il problema fondamentale è quello del collegamento fra i quattro grandi centri direzionali: quelli che sorgeranno a Pietralata e Centocelle, quello dell'EUR e quello, infine — che in una certa misura dovrà rimanere —, del centro storico. Per il problema fondamentale non può essere risolto che attraverso una completa trasformazione della parte orientale della città, con una ristrutturazione (pianificata in modo scientifico) di tutte le zone comprese fra via XX Settembre, via Merulana, viale Morgagni; e quello che sarà — ad est — l'asse attrezzato.

L'UNITÀ — Si tratta, senza dubbio, di grossi problemi urbanistici e di politica dei trasporti, che comportano anche scelte coraggiose nel campo dell'orientamento della spesa pubblica. Anche per questo la crisi del traffico e dei trasporti di massa comporta così tante implicazioni sul piano economico e politico.

Colpevole



I coniugi Bebawe davanti al giudice (Telefoto)

Sette mesi per Bebawe

Jousseph Bebawe è stato condannato ieri mattina ad Atene a sette mesi di carcere per porto abusivo di una pistola calibro 38 tipo Smith. La moglie Gabrielle è stata invece assolta con formula piena. Il Tribunale di prima istanza ha ritenuto colpevole l'egiziano non essendo stata ammessa la ignoranza della legge ellenica, tesi sostenuta, durante il processo, dalla difesa. Gli avvocati di Bebawe hanno presentato ricorso in Appello. «Il verdetto dei giudici è stato severo — ha commentato l'imputato. Non è stata presa in considerazione né la mia nazionalità né la buona fede con cui ho agito». Durante il processo Jousseph Bebawe ha affermato di aver comperato la pistola per andare a caccia nel Sudan. La difesa ha insistito sulla differenza delle leggi che esistono fra la Grecia e la Svizzera, luogo di residenza dei Bebawe. In quel paese, infatti, gli abitanti, una volta ottenuto il permesso di acquistare un'arma, non hanno bisogno di ulteriori autorizzazioni. Ma il presidente del Tribunale è stato drastico nel suo giudizio: «L'ignoranza della legge non è una disculpa» — ha dichiarato condannando il Bebawe. Il ricorso in Appello sarà discusso fra una ventina di giorni. I due coniugi sono tornati in carcere in attesa del processo per l'estradizione che avrà luogo il 29 febbraio. La condanna inflitta ieri a Bebawe può essere commutata in una multa pari a tre dollari per ogni giorno di prigione. Tra il pubblico che ha assistito all'udienza vi erano il vecchio padre di Jousseph e quello di Gabrielle.

«600» contro camion fermo

Coniugi muoiono sull'autostrada

Una «600», lanciata a forte velocità sull'Autostrada del Sole ha tamponato con estrema violenza un autocarro in sosta sulla «banchina d'emergenza». I due coniugi che erano a bordo sono morti sul colpo e per estrarli dai rottami dell'utilitaria è stato necessario l'intervento dei vigili del fuoco. E' avvenuto alle 21.30 all'altezza di chilometro 10.200, nei pressi del casello di Montepozzino. Cataldo Aputini e sua moglie Lea Paci, rispettivamente di 42 e 36 anni, abitavano in via Fanfulla da Lodi: 29 l'uomo era un operaio. A bordo della «600» quasi nuova (era targata Roma 681223) tornavano da una gita. L'autocarro tamponato — un tre assi Fiat targato Roma 639189) condotto dal proprietario, Cesidio Gregori, era in sosta da pochi secondi, con le luci di posizione accese, sulla banchina di destra, dove la sosta è permessa solo in caso d'emergenza. L'autista è stato dato dagli automobilisti di passaggio; sono giunte due ambulanze con un medico, ma per i coniugi Aputini non c'era più nulla da fare.

Ambulatori per il Sabin

Ecco l'elenco dei consultori ONA dove avranno luogo le vaccinazioni:

Acilia: via Romagnoli, n. 11; Appio Tuscolano: via Aulo Plauzio, 9; Borgata Alessandrina: via O'leandri, 24; Borgata Fidenec: via Rapolano, 11; Borgata Fogaccia: via Tornabuoni, 33; Borgata Ottavia: via Stazione Ottavia, n. 5; Borgata Trullo: via Ventimiglia; Cavilla: via Casilina, 69; Centocelle: via delle Acacie, 28; Centocelle Metella: via Appia Antica, 220; Cesano di Roma: Stazione Sanitaria; Cinecittà: via Carlo Cassola, 4; Divino Amore: casa Madonna (Orfanotrofio); Esquilino Celio: via Trionfale, 33; Fiumicino: via dei Capitani, 14; Fiamingo: via Cassia, 1-B; Forte Aurelio: via dei Torrioni, 99; Grottole: via dei Capitani, 12; Giancolenese: via Donna Olimpia, 5; Giustiniana: via Trionfale, 12386; Lariano Merulano: via Licca ang. via Iberia; Lido di Roma: piazzetta Vega, 51; Macerata: Casa del Popolo; Monte Mario: via Trionfale, 3317; Monte Sacro: via Monte Sacro, n. 17; Palatino: via Vascellari, 80; Palocco: Pietralata: via Ciccio Pietralata, 197; Figneto: piazza

dei Condottieri, 34; Ponte Regola: piazza del Montecitorio, 140; Testaccio: via di Portuense, 407; Prati Borgo Aurelio: via Domenico Silveri, 2; Prenestino: via Prenestina, 106; Prima Porta: via delle Galline Bianche, 45; Formello: via Ludovico Jacobini, 6; Quadraro: via del Quadrarello, 28; Quarto Miglio: via Pozzo Bonelli, 10; Quarticello: via Manfredone, 43; Salaria Macao: viale Castro Pretorio, 28; S. Basilio: via S. Benedetto del Tronto, 9; Salaria Nomentano: via Salaria, n. 140; Testaccio: via del Commercio, 12; Martini Porta Maggiore: via dei Sardi, 28; Tiburtino III: via del Frantoi; Tor Marancia: via dei Lincei; Torpignattara: via Oreste Salomone, 45; Torre Maura: via delle Rondini, 68; Torre in Pietra: Località Arenaro; Torre Spaccata: via G. Martellotti, 8; Tor Sapienza: via Tor Cervara, 33; Trastevere: via dei Marmorari, 2; Trevi Colonna: via del Corso, 504; Trionfale: via Angelo Emo, 13; Valle Aurelia: via Valle Aurelia, 49; Val Melaina: via di Val Melaina, 34; Villa Gordiani: via Citta-nova d'Istria, 2; Villaggio Giattano: via Ciccio Pietralata, 197; Figneto: piazza