

GRAVE TENTATIVO DELLE FORZE CAPITOLINE LEGATE ALLA RENDITA FONDIARIA E ALLA SPECULAZIONE

Duecentomila vani di lusso per sabotare la revisione del piano regolatore del '62

A colloquio con i compagni Edoardo Salzano e Lucio Buffa, rappresentanti del PCI nella commissione urbanistica del Comune - La proposta viene dal collegio degli assessori per l'assetto del territorio - Scoperto tentativo di mettere al riparo le Società immobiliari dall'applicazione delle norme di esproprio della legge sulla casa Liberali e fascisti appoggiano l'operazione - L'unità delle forze democratiche e di sinistra può far fallire il tentativo

«Revisione del piano regolatore», «tagliare le gambe alla speculazione edilizia ed ai suoi complici politici», «politica di riequilibrio regionale»: con questi slogan e in questi termini si svolge il confronto fra DC, PSDI, PRI e PSI all'epoca del passaggio dalla giunta monocolore alla «nuova gestione» di centro sinistra che avrebbe dovuto caratterizzarsi proprio per un nuovo corso urbanistico, basato in primo luogo sulla revisione del piano regolatore...

Formulazioni ambigue

Che ne è di questi propositi? occorre dire che essi, già nelle dichiarazioni programmatiche della Giunta presentavano più di un lato criticabile. L'ambiguità delle formulazioni, la scarsa chiarezza politica delle indicazioni operative già allora fecero sospettare che il legame che stringeva insieme le forze della proprietà immobiliare ed alcuni gruppi politici capitolini (identificati dalla sinistra di primo luogo negli «amicici» di Petrucci) sarebbe stato difficilmente reciso dalla nuova edizione del centro sinistra.

I sospetti si sono dimostrati abbastanza fondati. Siamo infatti giunti al punto che si mira a svuotare di contenuto l'eventuale revisione del piano regolatore con una operazione che dovrebbe condurre al completamento delle zone edificabili dai privati all'interno del raccordo anulare, dando nuovo impulso a quel gigantismo della capitale che proprio la modifica del piano doveva bloccare.

Avvisi di sfratto per 20 autoriduttori

Ancora sfratti per gli inquilini che si autoriducano i figli: questa volta le notifiche sono arrivate agli abitanti di viale dei Romanisti 180, a Torrespaccata, circa 230 famiglie di cui la metà paga solo parzialmente gli affitti nella misura del 30 o del 50 per cento. Finora sono arrivati agli inquilini una ventina di avvisi di sfratto da parte dell'ISES (istituto per lo sviluppo dell'edilizia sociale) cui appartiene il complesso. Il comitato inquilini di viale dei Romanisti ha deciso di opporsi allo sfratto, portando avanti la lotta per l'autoriduzione e l'equo canone. Mercoledì 11, intanto al terra, indetta dall'UNIA, una manifestazione di protesta contro gli sfratti. Alle ore 18, in piazzale delle Finanze, autoriduttori del PIV, e inquilini andranno in corteo fino alla sede dell'INPADAI.

Stamane congresso delle cooperative

«Per un'agricoltura moderna, fondata sullo sviluppo della cooperazione e dell'associazionismo fra i contadini» è questo il tema della relazione che apre stamane alle 9 il I. congresso dell'Associazione nazionale cooperative agricole. I lavori, che si svolgeranno nella sede della Provincia a Palazzo Valentini a Roma saranno introdotti dal compagno Nando Agostinelli, segretario regionale delle cooperative agricole, e fermi saranno in serata con le conclusioni dell'on. Valdo Mani, presidente dell'ANCA. All'ordine del giorno i problemi dello sviluppo agricolo nel Lazio, strettamente collegato a un deciso intervento della Regione e degli enti locali per una razionale programmazione centralizzata sullo sviluppo della cooperazione.

do Salzano e Lucio Buffa, due consiglieri del PCI che fanno parte della commissione urbanistica e che, insieme ad altri consiglieri di altri gruppi democratici, si stanno battendo contro l'operazione che trova una parte della DC apertamente e significativamente unita alle destre.

Che cosa sta facendo il centro sinistra per la revisione del piano regolatore? Il primo atto compiuto - non ancora discusso dal consiglio - è stata la costituzione di un comitato tecnico-scientifico che dovrebbe guidare il Comune nella revisione del piano regolatore. Esso è composto da architetti ed ingegneri: Nucchi e D'Erme per la DC, Vittorini per il PSI, Lugli per il PRI, Borsi per il PSDI. Già alla riunione di questo comitato - hanno chiarito Salzano e Buffa - si possono fare due osservazioni. In primo luogo appare quantomeno strano che si nominino un comitato con tali compiti senza aver definito gli indirizzi politici della revisione del piano; in secondo luogo è impensabile che, negli anni settanta, il processo di revisione possa avvenire, senza una larga partecipazione di base. L'atto compiuto indica invece che si tenta di ridurre la questione ad un problema da affrontare esclusivamente ai vertici.

Ma non è tutto - dice Salzano - il fatto sconvolgente ed al tempo stesso politicamente significativo sta in una proposta che è attualmente in discussione nella commissione consultiva. L'assessore Muu, democristiano a nome e per mandato del consiglio di base. L'atto compiuto indica invece che si tenta di ridurre la questione ad un problema da affrontare esclusivamente ai vertici.

Ma non è tutto - dice Salzano - il fatto sconvolgente ed al tempo stesso politicamente significativo sta in una proposta che è attualmente in discussione nella commissione consultiva. L'assessore Muu, democristiano a nome e per mandato del consiglio di base. L'atto compiuto indica invece che si tenta di ridurre la questione ad un problema da affrontare esclusivamente ai vertici.

La proposta è stata allora accantonata e si sperava che con il «nuovo corso» capitolino esso sarebbe stato profondamente modificato, proprio in relazione alla esigenza di una revisione del PRG. Niente di tutto questo - spiegano Salzano e Buffa. Proprio mentre si afferma, almeno in linea di principio, l'esigenza della revisione del Piano, proprio quando si parla di riequilibrio fra Roma e regione proprio ora che si hanno a disposizione strumenti nuovi per attuare, con la nuova legge sulla casa, operazioni di esproprio più ampie, ecco che si propone di riempire di costruzioni di lusso, realizzate da società immobiliari private attraverso lo strumento della convenzione, tutte le aree ancora libere all'interno del raccordo anulare. Lo scopo di questa furfantesca proposta - spiega Buffa - è evidentissimo: fare un favore ai proprietari delle zone per mettere la valorizzazione dei loro terreni, coprirli dal rischio di una revisione del piano regolatore capace di ridurre l'edilizia di lusso, cercar di mettere le società immobiliari al riparo della possibile applicazione delle norme della legge sulla casa che consentono lo esproprio nelle zone di espansione anche al di fuori della legge 167 e si badi bene, il termine per indicare i comprensori da espropriare scade il 31 ottobre.

In effetti, la proposta è questa: realizzare convenzioni per circa 200 mila vani. come era stato già chiesto nel '70, con la sola eccezione della lottizzazione del Pineto, nella zona Valmelaina Balduina. Prima mossa perché il consiglio circoscrizionale si è opposto, e per un'altra lottizzazione privata a Tor Pagnotta, nella zona sud, messa in forse perché i «tempi non sono maturi» cioè perché ai proprietari ancora non conviene.

Il lettore potrà trovare nel grafico che pubblichiamo qui accanto la localizzazione delle zone da «rimuovere di cemento. Certo questa non è la cosa che propone il collegio degli assessori. Propone anche la attuazione dei piani particolareggiati delle zone P1 cioè la ristrutturazione delle borgate, ed il secondo piano di attuazione

della 167. Per quanto riguarda quest'ultimo, si deve dire che è già stato approvato dal consiglio comunale, mentre si attende ancora che sia portato a termine il programma del primo biennio: per quanto riguarda le borgate, la ristrutturazione era prevista anche nel primo programma, ma è ancora tutta in alto mare.

C'è poi un altro lato della politica urbanistica del centro sinistra da sottolineare - ricorda Salzano - «È il fatto che nonostante i documenti votati in consiglio comunale nelle zone B e D, cioè nelle zone dei quartieri dove ad un più alto grado di intensità è giunta la edificazione edilizia, da Nomentana a Ludovico, da Centocelle al Salaria, continua il rilascio delle licenze edilizie, mentre servizi e verde mancano. A Centocelle - precisa Buffa - si hanno questi due dati: per il verde 0,03 metri quadrati per abitante; per i

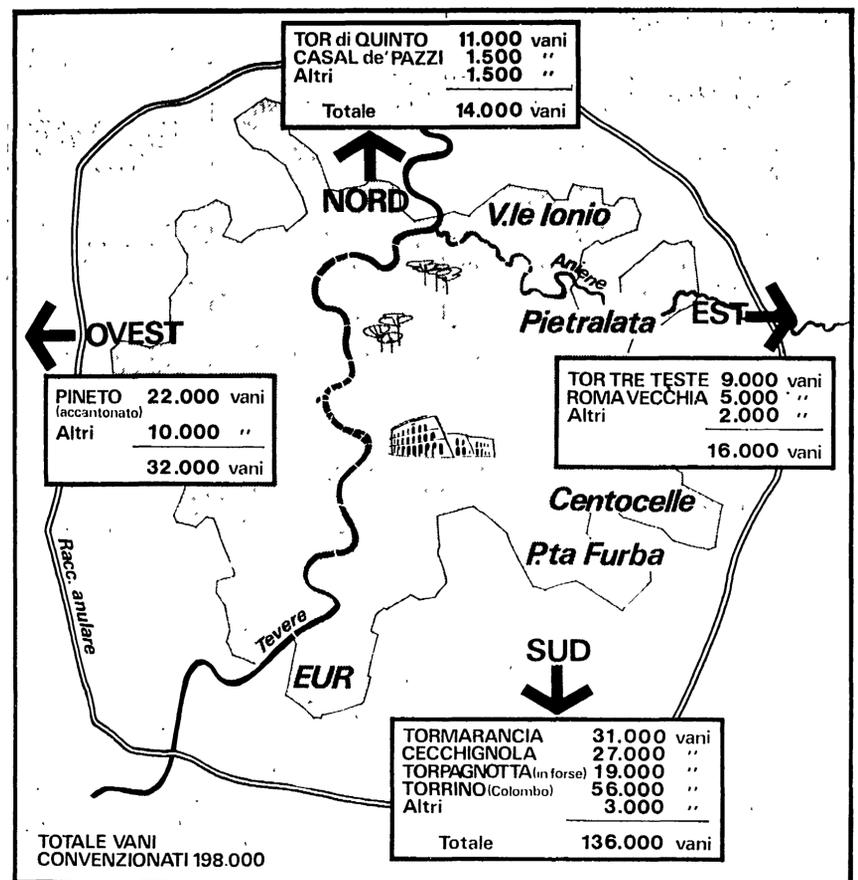
servizi 0,19 metri quadrati. Ciò mancano giardini, scuole, asili. Si afferma che è pronta una «variante» al piano regolatore per i servizi, ma è tuttora in discussione. Alla fine dell'anno, poi, scadranno i vecchi piani particolareggiati del 1931, e i nuovi non sono ancora pronti.

Una forte opposizione

Insomma la cosa principale che si propone, in concreto, è una ulteriore espansione del cemento e dell'edilizia di lusso per quasi 200 mila vani. Ma non è detto che l'operazione passi. In commissione urbanistica, non vi è stata solo una forte opposizione dei consiglieri comunisti, ma i consiglieri socialisti Benzoni e Pietrini, alcuni consiglieri dc e repubblicani hanno anch'essi avanzato critiche perplesse

e riserve. Ad appoggiare la proposta dell'assessore Muu ci sono stati certo i liberali ed i fascisti, ma la battaglia del PCI ha già aperto una breccia. La segreteria del gruppo consiliare democristiano ha chiesto una breve sospensione della proposta. Vi saranno altre riunioni ed è possibile il verificarsi di uno schieramento che blocchi la manovra in atto e punti veramente alla revisione del piano regolatore. Il problema è di sapere se si vuole veramente combattere il gigantismo e il caos della capitale o se si vuol perpetuarlo. Se cioè il «nuovo corso» capitolino è stato solo una formula propagandistica per coprire la vecchia politica o se quelle forze democratiche che si muovono nell'arco del centro sinistra, sul terreno dei contenuti, sono disposte ad attuare davvero una svolta.

g. be.

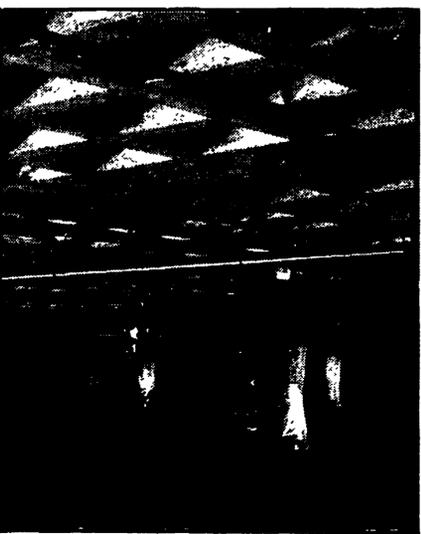


Ecco, schematizzata, la localizzazione dei circa 200.000 vani di lusso che dovrebbero coprire, secondo le intenzioni delle forze capitoline legate agli interessi delle Immobiliari, tutte le aree libere all'interno del raccordo anulare di Roma. Tra l'altro, se realizzata, la proposta, accentuerebbe l'espansione urbanistica verso sud, mentre secondo le indicazioni formulate all'atto dell'adozione del piano regolatore del '62, lo sviluppo avrebbe dovuto orientarsi verso il quadrante est.

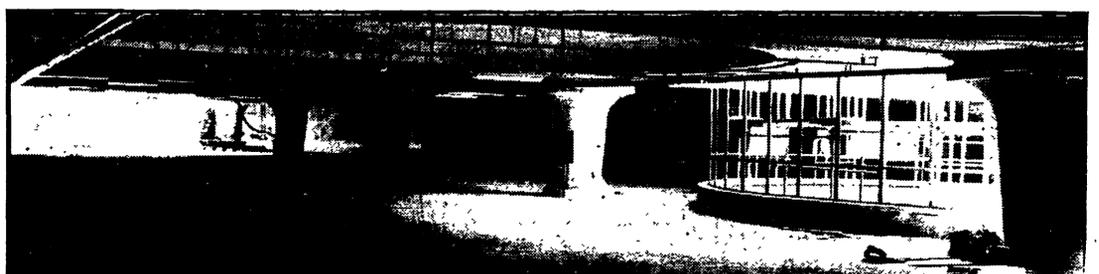
Presto sarà aperto a duemila auto il parcheggio sotterraneo al galoppatoio

Una nuova strozzatura per villa Borghese

Sarà un enorme « attrattore » del traffico privato - Le tariffe in discussione e con esse le scelte: o un enorme garage per alberghi, enti della zona e « pendolari » e allora il blocco esterno sarà terribile nelle ore di punta; o un parcheggio per tempi brevi e allora migliaia di auto, respinte dal parcheggio, ruoteranno nella zona - La realtà conferma la giustezza della linea indicata dal PCI



Il sotterraneo del parcheggio



Il primo piano del parcheggio sotterraneo a Villa Borghese; il complesso dovrebbe entrare in funzione tra un paio di mesi

LA SCHEDA DEL COMPLESSO SORTO AL GALOPPATOIO

Tecnicamente è perfetto ma fuori cosa accadrà?

È il primo parcheggio sotterraneo costruito a Roma e forse, come sostengono i costruttori che non hanno il dovere di essere preoccupati se esso finirà solo per attirare verso il centro altre migliaia di auto, non ha uguali in tutta Europa. Le cifre sono imponenti: uno scavo di 600 mila metri cubi di terra; migliaia di tonnellate di calcestruzzo, otto milioni di chili di ferro, quattro chilometri di fogna, 60 mila metri quadrati di spazio effettivo, oltre un milione di ore lavorative. Quando sarà inaugurato, saranno passati circa tre anni dal giorno della prima pietra.

Qualcuno lo aveva ribattezzato l'oltavo colico di Roma ma adesso è scomparso: l'enorme cumulo di terra di riporto non spunta più tra il verde degli alberi di villa Borghese. Praticamente il parcheggio è pronto al galoppatoio: le migliaia e migliaia di metri cubi di terra che erano state scavate per far posto alla grande trincea del sottoparco sono state rigettate sulle cupole dell'impianto. Sopra, è stato già piantato qualche alberello che presto sarà seguito da altri alberi e dai fiori, ma che per ora fa stridente contrasto con le attrezzature tecniche - ruspe, elevatori, camion che sono ancora in piedi e scomparriranno solo quando i lavori sotterranei saranno stati completati. C'è stato un ritardo sui tempi previsti, il parcheggio doveva essere pronto qualche mese fa ma adesso è solo questione di rifiniture: le vetrate alle uscite pedonali di sicurezza, la segnaletica, gli impianti fissi di lavaggio e di distribuzione benzina. Per portarle a termine dicono i dirigenti delle Condotte, la società costruttrice, ci vorranno ancora tre settimane, quaranta giorni lavorativi, che ovviamente non significano un eguale numero di giornate effettive. Insomma, se non sorgeranno altri intoppi, il complesso dovrebbe essere pronto tra la fine di novembre e i primi giorni del prossimo anno. Da allora per trenta anni sarà gestito dalle Condotte: poi, passerà al Comune.

Adesso esplodono i veri problemi. L'opera è stata realizzata accettando un parcheggio « stanziale », di pendolari in questo caso signifierebbe aver costruito soltanto un enorme, certo bellissimo, garage, dal quale, nelle ore di punta, uscirebbero, e sarebbe un guaio, centinaia di auto; o invece puntare alle soste brevi e questo significherebbe attrarre verso il centro, nelle ore di punta, un parcheggio forse il doppio, il triplo delle duemila auto che possono trovarsi poste; altre migliaia di vetture, cioè, che, escluse dal sotterraneo, continuerebbero a ruotarvi intorno alla ricerca di un posto in superficie. Nell'uno e nell'altro caso, i criteri « attrattivi » del traffico privato che sono stati alla base dei lavori, sono confermati da una serie di imprese commerciali - supermercati, autonoleggio, banche - che troveranno posto

intorno al galoppatoio, anche ieri - ed era sabato, un giorno relativamente più « tranquillo » al mattino - impazziva il traffico. Da una parte, il Muro Torto era intasato, come al solito, di code lunghissime e strombazzanti, che iniziavano appena fuori del sottovia di Porta Flaminia e trovavano l'impiccio grosso ai semafori di piazzale Flaminio; dall'altra, i viali principali di Villa Borghese presentavano il consueto e desolato aspetto di un enorme parcheggio. C'era silenzio solo al centro del galoppatoio ma cosa succederà quando le grandi « bocche » del parcheggio « mineranno ad accogliere e a « rigettare » verso l'ingresso e le uscite previste, cioè verso il Muro Torto e piazza delle Canestre, che è come dire il cuore di Villa Borghese, centinaia di auto?

Le conseguenze saranno quelle ovvie e temute da un qualificato gruppo di studiosi ed urbanisti: un blocco ancor più vistoso di quello attuale, che sia la soluzione tariffaria, e quindi politica, che alla fine i dirigenti delle Condotte e il Comune decideranno di adottare. Infatti, le ipotesi sul piano attuale sono almeno due: confermare le tariffe stabilite nella prima convenzione tra impresa e Campidoglio e che prevedono 200 lire per la prima ora, 100 per la seconda, 50 per la terza; oppure ribaltarle adottando un sistema completamente diverso. Insomma il problema è di una scelta, anche se alla fine « a borbottare » - già ce ne sono - e clienti occasionali si divideranno lo spazio: o accettare un parcheggio « stanziale », di pendolari in questo caso signifierebbe aver costruito soltanto un enorme, certo bellissimo, garage, dal quale, nelle ore di punta, uscirebbero, e sarebbe un guaio, centinaia di auto; o invece puntare alle soste brevi e questo significherebbe attrarre verso il centro, nelle ore di punta, un parcheggio forse il doppio, il triplo delle duemila auto che possono trovarsi poste; altre migliaia di vetture, cioè, che, escluse dal sotterraneo, continuerebbero a ruotarvi intorno alla ricerca di un posto in superficie. Nell'uno e nell'altro caso, i criteri « attrattivi » del traffico privato che sono stati alla base dei lavori, sono confermati da una serie di imprese commerciali - supermercati, autonoleggio, banche - che troveranno posto

in 12 mila metri quadrati già predisposti sui due piani. Sotto, comunque, tutto dovrebbe filare liscio: una serie di corse principali porteranno alle uscite scelte dagli automobilisti, che avranno pagato ancor prima di mettersi al volante: ma se si creerà una coda per esempio nelle due uscite del Muro Torto (sensi Porta Panciana e piazzale Flaminio), si accenderà un semaforo rosso e la colonna verrà dirottata verso piazza delle Canestre. E qui veramente esplose l'assurdo: il Comune ha fatto capire, giorni orsono, che presso Villa Borghese sarà chiusa al traffico, che solo i bus potranno percorrere la direttrice principale e alternerà Porta Panciana-viale Washington-piazzale Flaminio; e non si capisce come si possa conciliare questa scelta giusta - e per la quale si battono da sempre i comunisti - con l'altra scelta compiuta anni orsono quando si accordò alle Condotte il permesso di costruire il parcheggio, e quindi anche l'ingresso nel cuore della villa. E' chiaro che adesso bloccando questa « bocca », anche nel parcheggio si creerebbe un caos notevole; ma è altrettanto chiaro che la scelta prioritaria deve tener conto non degli interessi privatistici della società ma delle esigenze dei cittadini: e quindi essa va vista comunque in chiave di chiusura alle auto della villa.

Insomma si è alle solite. Adesso anche la giunta comunale comincia a riconoscere, sia pure a denti stretti, la giustezza della linea che i rappresentanti del PCI hanno sempre sostenuto nella città e nelle aule consiliari: una linea che prevedeva, e prevede, l'assoluta preferenza per il mezzo pubblico, il divieto del centro storico per le auto private, la creazione di metropolitane di superficie (bus che possono marciare veloci lungo vere corsie preferenziali e strade sbrorate) e di metropolitane sotterranee. La doveva fa-

re da anni, questa scelta. La giunta e adesso non esisterebbe nemmeno il dilemma di dire di sì alle uscite del parcheggio in piazza delle Canestre, lasciare la villa in balia delle auto, ed abbandonare anche questo timido tentativo di riforma: impedire invece e quindi rendere quasi inutile un'opera costata miliardi di miliardi.

E' chiaro, comunque, che è tutta una politica sotto accusa. Ed è la politica che, anche attraverso la costruzione di opere imperfette come è quest parcheggio sotterraneo, tende ad incrementare la motorizzazione privata, non a scoraggiarla. C'è da aggiungere soltanto una cosa: se il Comune, per migliorare il trasporto pubblico, avesse messo la stessa cura, la stessa raffinatezza tecnica impiegata dalle Condotte per realizzare il complesso sotterraneo, adesso forse non saremmo arrivati alla paralisi cittadina.

Nando Ceccarini

PERCHÉ "FID"? PERCHÉ UN PRESTITO? PRESTITI FINANZIARI FID. VIA DELLO STATUTO, 44 - ROMA - TEL. 734080 - 734090