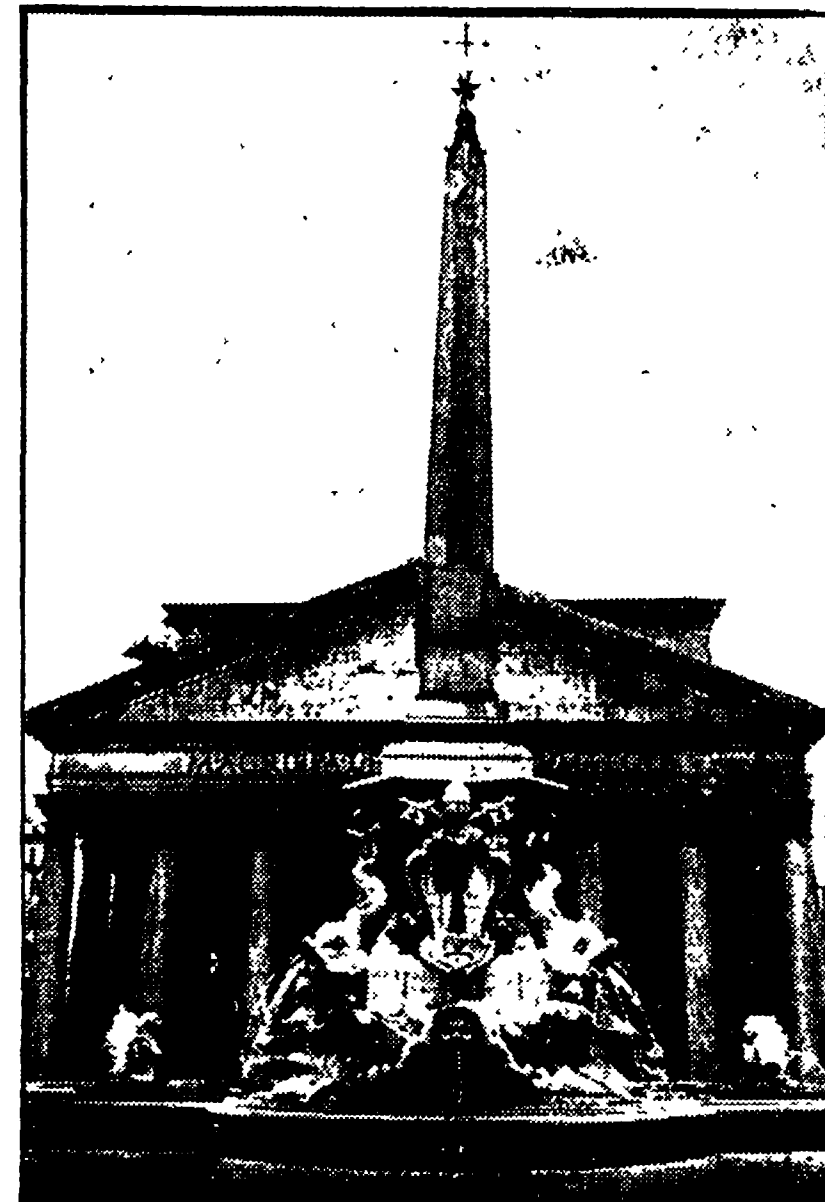
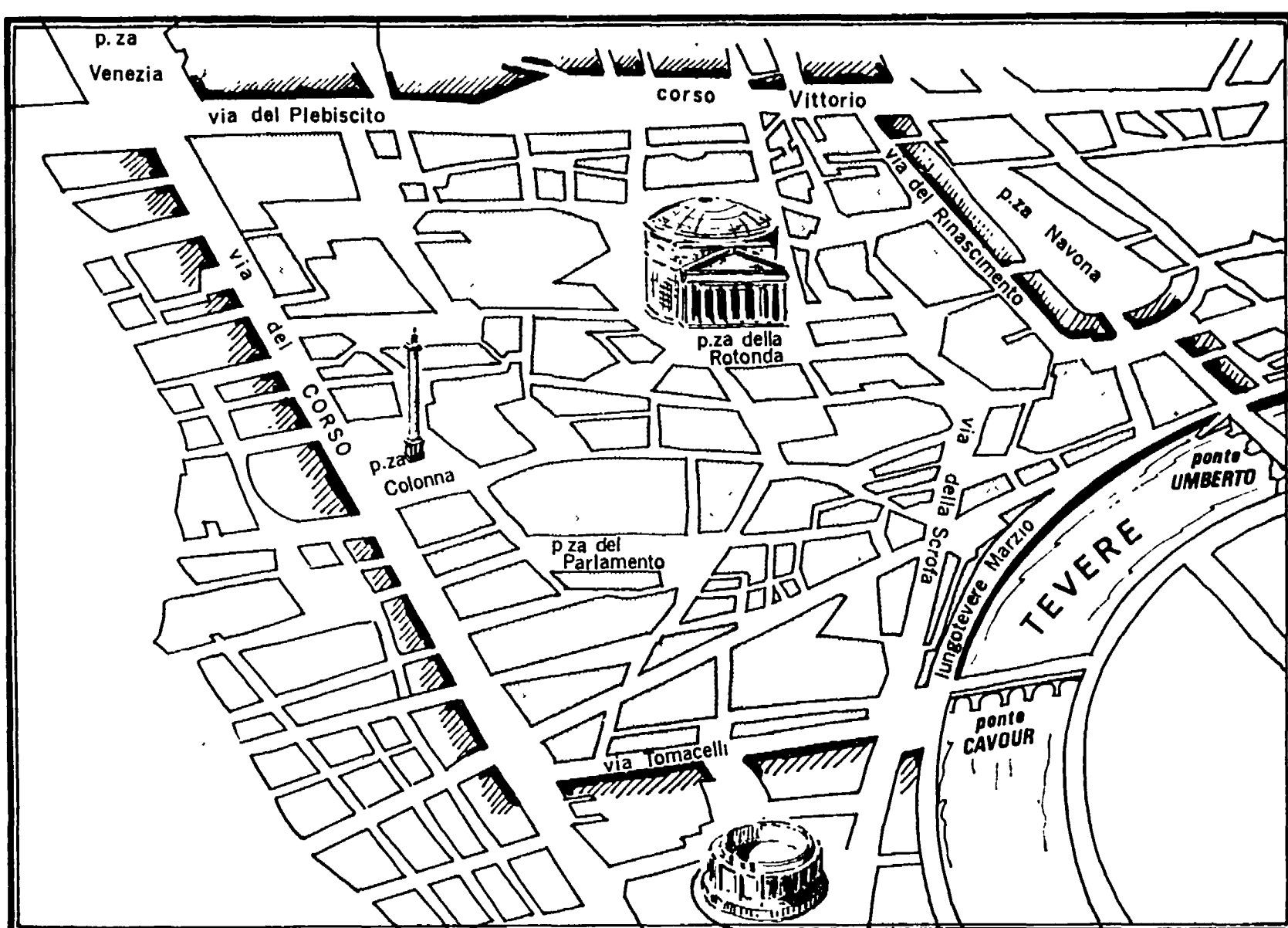


Tra un mese prima parziale limitazione alla circolazione delle auto

CENTRO STORICO DA SALVARE

L'atteggiamento di «disimpegno» della maggioranza capitolina di fronte all'annuncio delle misure che limitano il traffico privato. Le manovre e le pressioni di destra - Un risultato ottenuto grazie al movimento popolare di lotta - L'impegno del gruppo comunista per un piano organico di interventi - Le implicazioni di ordine urbanistico - Dietro l'esigenza di «studiare» la politica dei rinvii



Il primo grafico a sinistra riguarda il settore N. 4: le limitazioni al traffico delle auto private scatteranno per questa zona entro settembre; il grafico più piccolo, che pubblichiamo qui sotto mostra il settore N. 1, che sarà chiuso al traffico delle auto private, ad eccezione di quelle dei residenti, entro questo mese. Le due foto qui sopra offrono invece una testimonianza significativa di quello che è oggi il traffico per Roma: un'alienante teoria di tetti di metallo; un'immagine che dovrebbe scomparire, almeno da una fetta del centro storico, permettendo il godimento completo di spettacoli come quello di piazza del Pantheon. L'obelisco, tanto per restare in tema, minaccia ogni tanto di crollare a causa delle vibrazioni.

Come è impedito il godimento di un grande patrimonio

Straordinari tesori d'arte celati dietro la barriera di auto

Da via Lata, a via della Pilotta, da fontana di Trevi al Pantheon, da piazza Colonna a San Marcello, secoli di storia e culture diverse si intrecciano e si armonizzano - La fontana «parlante» del facchino e i capolavori del Caravaggio a S. Luigi dei Francesi

Se Abbondio Rizio, più noto ai romani come il «facchino» raffigurato nell'omonima fontana di via Lata, potesse parlare, come si dice facesse nel secolo scorso, probabilmente gli automobilisti romani ne sentirebbero delle belle. Ogni giorno centinaia di auto lo sfiorano, i decibel di altrettanti elacson lo fanno vibrare, i gas dei tubi di scappamento lo amariscono e coprono di polvere. Ma se la fontana del facchino non protesta più — così come i satirici messaggi sono scomparsi dalla statua di Pasquino — nondimeno il problema della loro conservazione e del loro inserimento in un contesto urbanistico meno affastidioso esiste. La via Lata, che collega piazza del Collegio romano a via del Corso, e che, se tutto procederà senza intoppi, a settembre verrà chiusa al traffico, ora è impercorribile. E non solo e non tanto in macchina, quanto a piedi. Le vie sono talmente anguste e ingombre di auto, talmente stagnante e afosa è l'aria, che il passante e, al limite, anche il turista, non vedono l'ora di allontanarsi al più presto da quei luoghi.

Maria in via Lata, opera di Pietro Cortona, a quella di San Lorenzo in Lucina, del V secolo, al palazzo Doria Pamphili, dove ha sede la ricca galleria d'arte, alla maestosa costruzione augustea del Pantheon, è un susseguirsi di impareggiabili ricchezze culturali e storiche. Ma senza andare a cercare i famosi «pezzi» compresi in questo spicchio di centro, senza parlare di fontana di Trevi, della quale tutti conoscono la straordinaria bellezza, basta percorrere queste strade con lo sguardo meno impegnato a schivare ruote e paraurti, per rendersi conto di quello che quotidianamente distruggiamo e ignoriamo.

Secoli di storia, di trasformazioni sociali e politiche, di correnti artistiche le più diverse, si sono giustapposte, fuse e armonizzate in questa parte di Roma, che si può dire la raccolta tutte. Dal tempio di Adriano in piazza di Pietra, dove sono ancora visibili le colonne corinzie del tempio fatto erigere in onore del padre da Antonio Pio, incorporate nell'edificio che è ora della Borsa, alla singolare via de Burro dove si trova la Camera di Commercio e dove ai tempi dell'occupazione napoleonica si trovavano gli uffici francesi. E pare che il nome lo prenda proprio da quegli uffici, italianizzando il francese «bureau». Qualcun altro sostiene che il «burro» sarebbero i due palazzetti non appena imboccata via Ignazio de Loyola e che, per la loro forma dovuta a Filippo Raguzzini, venivano chiamati canteneri, scritti, «burro» sempre mutando a definizione dai francesi.

Fare un elenco delle cose significative e importanti di questa zona equivarrebbe a scrivere un volume di storia dell'arte tanta è la loro molteplicità; che dire della splendida via della Pilotta, oggi anch'essa soffocata dalle auto in sosta, e al più sbriciata e ammucchiata frettolosamente quando si para improvvisamente di fronte ai nostri occhi nel centro storico le vendite eleganti archetti che la sorvolano non sono una civetteria estetica, servono a collegare palazzo Colonna (che si trova in piazza SS. Apostoli) alla villa omonima; e la piazza della Pilotta serviva per giocare alla «pelota» il gioco spagnolo diffuso nel '500 e più noto come «palla a mano».



La fontana del facchino

D'intorno, nei vicoli, è un susseguirsi di scoperte, di squarci su una Roma ora neoclassica ora rinascimentale, barocca e rococò. La sede della Calcografia nazionale, in via della Stamperia è una elegante costruzione che si deve al Valadier, autore anche della monumentale realizzazione di piazza del Popolo. Ma tutta la zona è firmata da grandi architetti: Sansonino, Giacomo della Porta, Bramante, Bernini; i più valenti pittori si hanno lavorato e lasciato le loro opere nelle chiese e nei palazzi. Basti per tutti il Caravaggio del quale si conservano due capolavori (la Vocazione e il Martirio di San Matteo) e a Santa Maria del Popolo (la conversione di San Paolo e la Crocifissione di San Pietro). Ricchissime Gallerie d'arte, quella del Colonna, dei Doria Pamphili, dell'Accademia di San Luca raccolgono le migliori testimonianze dell'arte rinascimentale e barocca, integrandole e armonizzandole con il tessuto urbanistico di tutta la zona.

Nelle reazioni e nei commenti degli ambienti politici e della stampa cittadina all'annuncio della prossima parziale chiusura del centro storico alla motorizzazione privata vi è un elemento che, forse, non è stato abbastanza sufficientemente sottolineato. E' l'atteggiamento di sostanziale «disimpegno» messo in luce di fronte al problema dai partiti che compongono la maggioranza capitolina.

Come i nostri lettori ricorderanno, è di alcune settimane fa — del 17 maggio, per la precisione — la decisione della commissione consultare per il traffico di procedere in modo graduale alla pedonalizzazione del centro attraverso la realizzazione di alcune misure la cui prima fase scatterà entro giugno (chiusura parziale del primo settore compreso, grosso modo, fra via IV Novembre via del Tritone e via del Corso), mentre la seconda diventerà realtà in settembre (chiusura parziale del settore 4, limitato ai lati da via del Plebiscito, corso Vittorio, corso Rinascente, l'ansa del Tevere fra ponte Umberto e Ponte Cavour, e, infine, via del Corso).

Da allora fino ad oggi la cronaca non ha registrato alcun serio tentativo dei partiti del centro sinistra, della loro stampa, dei centri operativi che essi controllano per spiegare e dar corpo del dolore delle misure che si intendono attuare, sia sul piano

del traffico, sia sul terreno culturale, come recupero civile del centro storico alla città, in una dimensione che non sia più quella in cui l'ha costretto una politica che, nel passato, nient'altro ha fatto se non sollecitare l'incremento indiscriminato della motorizzazione privata.

Eppure, in altre occasioni — anche assai meno importanti e qualificanti — la

Giunta, gli uffici stampa, gli assessorati capitolini non hanno mai lesinato nel mobilitare giornalisti, nell'offrire «colazioni di lavoro», nel distribuire materiale, nell'indire conferenze stampa più o meno interessanti. Nel caso in questione, invece nulla più che qualche comunicato. Gli stessi organi di stampa del quattro partiti non sono andati al di là della registrazione

delle semplici notizie. Non desta meraviglia, dunque, che, in tale clima di disimpegno, le manovre e le pressioni da destra possano trovare un loro spazio, nel tentativo di affossare il provvedimento. Prova ne sia il fatto che stanno circolando con insistenza alcune voci su possibili iniziative di qualche consigliere dc per evitare, con qualche pretesto, che il provvedimento cominci ad entrare in vigore. Cosa da non escludere se ci ricordiamo che l'alfiere della battaglia contro le «isole pedonali» fu addirittura un assessore dc.

Accanto a queste pressioni ed a questa campagna della destra, va registrato anche lo atteggiamento contraddittorio e singolare di chi, in nome di un perfezionismo che dal Campidoglio, almeno in questa fase, è illusorio pensare di ottenere, rifiuta anche quello che — e non è poco — è stato possibile fino ad oggi conquistare, mercé la lotta (è questo un punto da non dimenticare) delle masse popolari, dei sindacati, dei partiti della sinistra.

Non per questo tuttavia ci si può e ci si deve opporre al provvedimento, finché non si propugni una concessione benevola della Giunta, ma il segno di una inversione di tendenza che va se mai valorizzata, potenziata ed allargata, anche sul terreno urbanistico, per il quale il discorso sarebbe quanto mai attuale. Esistono piani più organici, proposte tecniche più approfondite e connesse a tutto il sistema del traffico cittadino? Nessuna pregiudiziale contro di esse. Tuttavia vogliamo ricordare che il centro storico capitolino si è arricchito per anni dietro la facciata di «studiare» il problema del traffico di «aprire» i temi della circolazione, al solo scopo di respingere le proposte che venivano da sinistra. Allora si diceva di voler attendere, per agire, il famoso «graffio»: oggi vanno di moda altre sigle. Ma non sarà certo in nome di esse che l'azione e l'iniziativa delle forze democratiche potranno essere congelate.

g. be.

Cosa ne pensano gli abitanti e i commercianti del «primo settore»

«... purché ci siano più bus»

Molti esercenti ritengono che con il divieto di accesso alle auto private la zona diventerà più «confortevole» - Il parere di chi già adesso si reca in piazza di Trevi lasciando l'auto a Cinecittà «Se tutti usassero il mezzo pubblico si impiegherebbe un'ora di meno per arrivare in ufficio»

Ormai ne parlano tutti. La notizia della prossima chiusura alle auto private di una parte del centro storico è diventata patrimonio pubblico. I più interessati a questo provvedimento sono gli abitanti di quello «spicchio» della capitale dove s'inizierà l'esperimento di chiusura, vale a dire il quadrilatero delimitato dalla via del Tritone, via del Corso fino a piazza Venezia, il Quirinale e via Quattro Fontane.

Ci siamo recati in via del Tritone, a piazza Colonna, a piazza di Trevi, e abbiamo girato per sentire che cosa ne pensa la gente di questo nuovo provvedimento. Iniziamo dai commercianti: i pareri, tutto sommato, sono ancora abbastanza discordi; c'è chi sostiene che con il divieto di accesso alle auto private nel centro storico le vendite diminuiranno, la gente non avrà più voglia di recarsi in quella zona a comprare, e la situazione generale non migliorerà sensibilmente. Sono in molti, invece, a pensare che un provvedimento di questo genere renderà il centro più «confortevole», e che l'attività commerciale sarà favorita. Sia gli uni che gli altri concordano, si trovano concordi nel sostenere che la situazione cambierebbe radicalmente.

«La gente è pigra, non vuole camminare, non vuole portare in mano i pacchetti; se gli leviamo la possibilità di venire qui con l'automobile avremo sempre meno clienti». Questo è vero, in parte; c'è anche chi è tanto «schivo» della macchina al punto di sentirsi smarrito senza poterla usare e preferisce rinunciare a fare le compere in centro. Ma è anche vero quanto ci racconta il signor Luigi Figano, gestore di un negozio di abbigliamento nei pressi di piazza Colonna: «Quante volte un cliente è entrato per comprare un paio di pantaloni e gli è toccato precipitarsi fuori dal negozio mezzo svestito per fermare i vigili urbani che gli portavano via l'auto con il carro atrezzi». E ancora il signor Roberto Belluomo, direttore di una grande cartoleria: «Da tempo, a dire il vero, i clienti qui in centro sono diminuiti. E' un fenomeno che dura da diversi anni, e si è aggravato sempre più negli ultimi tempi, con l'aumento del traffico. Non spero che questi provvedimenti mi ritirino su la situazione. Ma è certo che sono indispensabili affinché essa non precipiti. Naturalmente sarà tutto inutile se si limiteranno a chiudere il centro alle auto senza potenziare

il trasporto pubblico: soltanto quando in pochi minuti di autobus sarà possibile spostarsi dalla periferia fino a qui incontreremo a recuperare qualche cliente». Fin qui il parere dei commercianti. Ma ascoltiamo anche quello degli impiegati, e di quanti hanno un'attività lavorativa nel centro storico. Essi si dividono sommarariamente in due categorie: quelli che abitano in centro e quelli che vengono ogni mattina dalla periferia.

Antonio Murelli, impiegato, lavora in via del Tritone. Abita in una strada che dista poche centinaia di metri dall'ufficio e possiede un'automobile. «Penso che questo nuovo provvedimento — ha detto — ci porti grande vantaggio sotto diversi punti di vista: si respirerà di più, ci saranno meno rumori, la gente potrà passeggiare meglio, ed anche i negozi, secondo me, avranno più clienti. Personalmente lo adotto l'automobile soltanto per andare fuori Roma; tutti gli altri spostamenti li faccio con l'autobus; sgombrando le strade dalle macchine gli autobus cammineranno molto di più». Il signor Stefano Fanazaro, invece, ci dice: «Io lavoro dietro piazza di Trevi, e vengo qui ogni mattina. Ho l'au-

99. 6.