

# Traffico luci e ombre

Inaugurato l'impianto di Osteria del Curato: collega un megaparcheggio, la Linea A e i capolinea dell'Acotral - Ma i mali della circolazione sono ancora gravi, sempre in affanno la zona della Stazione, il centro semiparalizzato

## Auto, bus e metrò da oggi si incrociano ad Anagnina

### Ecco il nuovo «nodo di scambio»

C'è anche un tocco di nostalgia. Un vecchio tram azzurro circolando da un'aula, proprio al centro del piazzale sotterraneo che sarà il cuore del «futuribile» nodo di scambio di Osteria del Curato. Intorno, i lunghi corridoi che collegano la fermata della linea «A» del metrò, un enorme capolinea attrezzato per le linee dell'Acotral, due megaparcheggi per oltre quattromila auto. In sintesi, un contenitore nel quale — probabilmente dall'inizio dell'86 — avverrà ogni giorno per migliaia di persone l'«osmosi» tra trasporto privato e pubblico, tra linee di pullman dell'Acotral provenienti da fuori Roma e la rete di trasporto pubblico cittadino.

Ieri alla presenza del sindaco Vetere e dell'assessore Benigni, ne è stata inaugurata soltanto una parte: il grande parcheggio provvisorio (in superficie) per circa settecento auto e meno della metà del piazzale sotterraneo dal quale si accede alla fermata della linea A del metrò. Quindi, già da questa mattina, un primo problema è risolto: scomparirà il «parcheggio selvaggio», sulla via Tuscolana, di tutti gli automobilisti provenienti da fuori Roma e diretti al metrò. Niente più intasamenti per il traffico, né pericoli per l'attraversamento della via che, in quel punto, assomiglia a un vero e proprio svincolo autostradale.

Ma vediamo in dettaglio l'intero impianto, secondo in Europa soltanto all'altrettanto gigantesco «nodo di scambio» di Lione, in Francia. Arrivando da fuori città, proprio all'altezza di Osteria del Curato c'è un grande segnale stradale con i tre simboli riuniti della fermata del metrò, dell'Acotral, e del parcheggio. È l'accesso agli oltre quattromila posti auto divisi in due zone sul piazzale superficiale. Da qui si scende alla gigantesca area sotterranea. Colpisce subito l'arredamento: grandi maioliche coloratissime alle pareti, lampioncini per l'illuminazione. Al centro, la grande piazza sotterranea (13 mila metri quadrati) che funge da centro di raccordo. Da un lato una lunga serie di porte a vetri immettono alla stazione della metropolitana, un percorso già ieri affollatissimo.

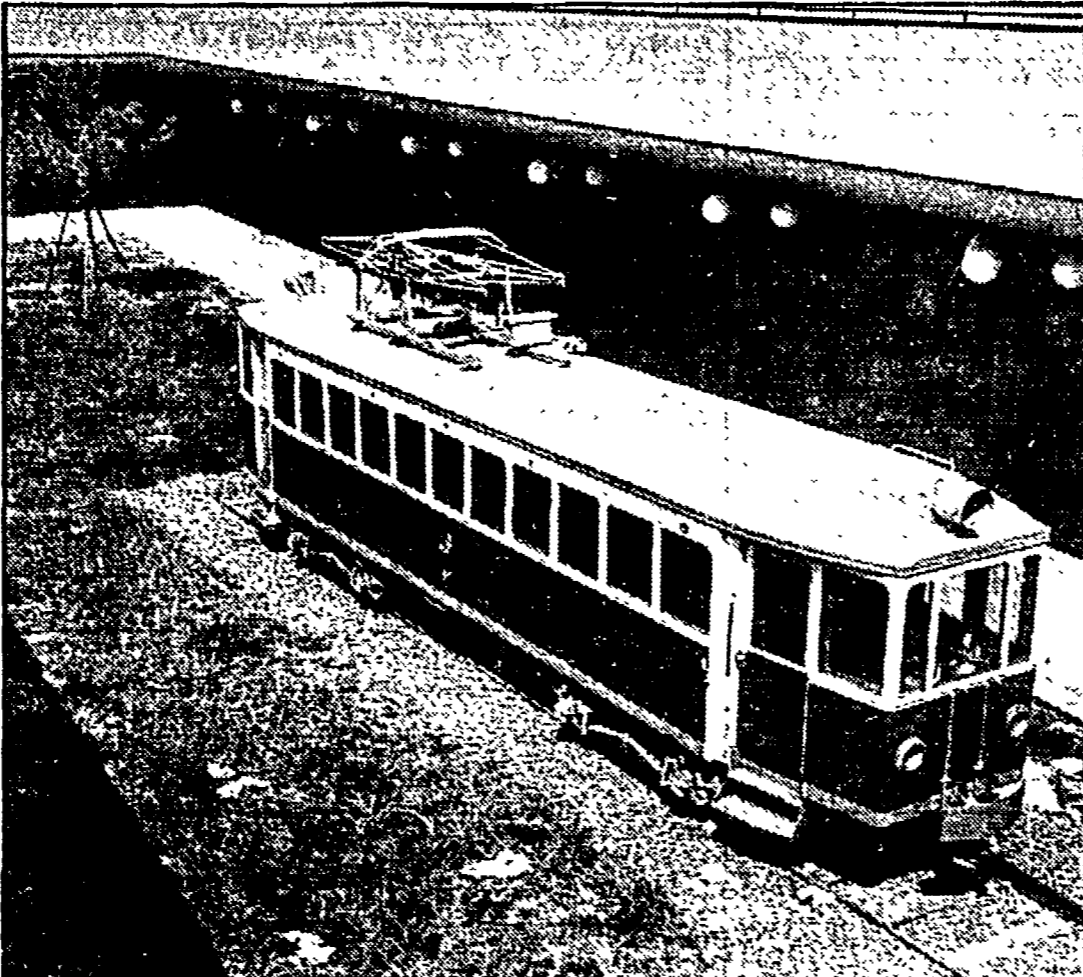
Alle estremità, due lunghi corridoi attraversano i quali si giungerà al capolinea di arrivo e di partenza degli autobus dell'Acotral che sono in superficie. Alle partenze si potrà accedere con dodici rampe di scale (una mobile ed una

fissa accoppiate) che sono dislocate in un corridoio di 350 metri. Al piazzale d'arrivo, attraverso sette uscite.

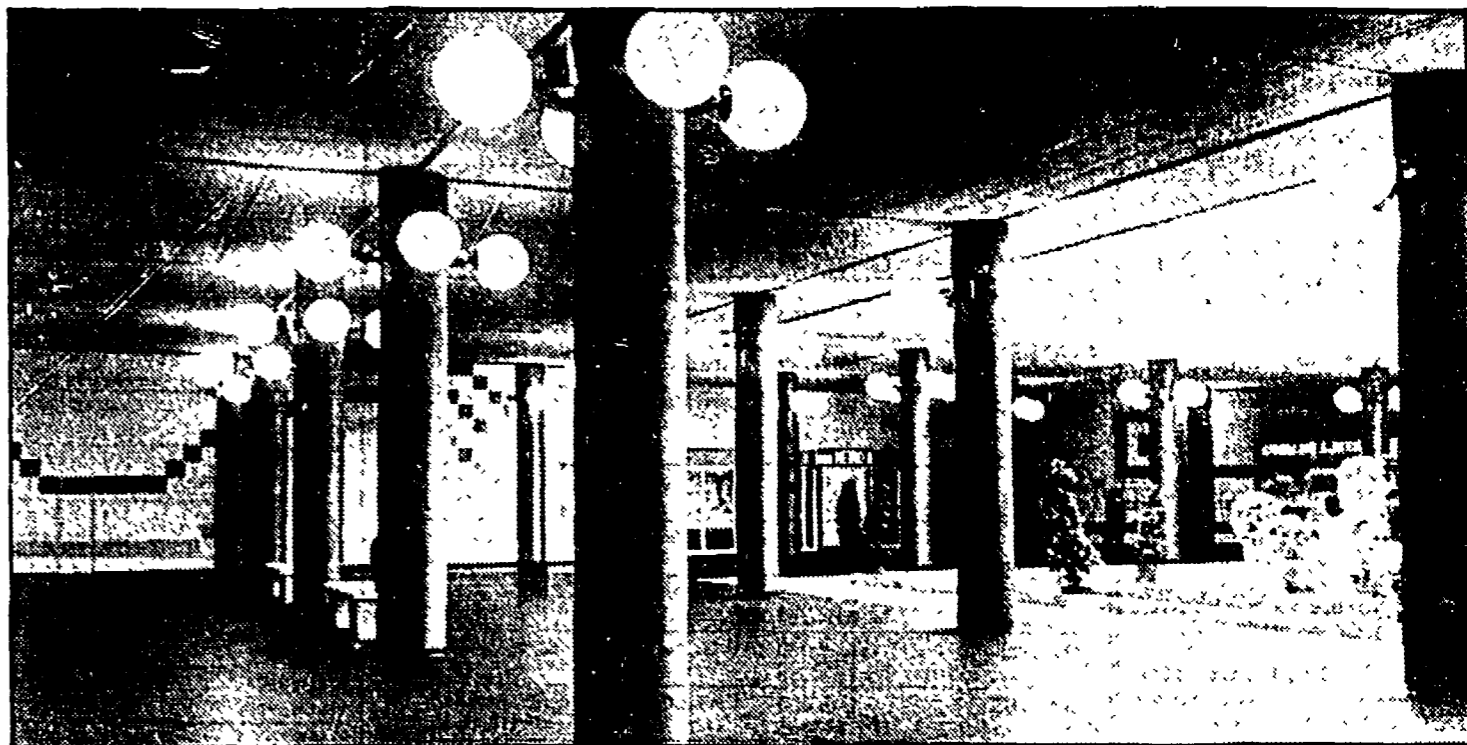
Torniamo, così, in superficie. In zone completamente separate dal traffico delle auto sono dislocate le zone per la sosta degli autobus (ogni marciapiede avrà la sua pensilina) e dei taxi. In un'altra parte del piazzale ci saranno le officine e gli uffici dell'Acotral oltre ad una piazza di parcheggio per i pullman. Tutt'intorno, i parcheggi per le auto. Tra la zona di superficie e la parte sotterranea un grosso centro dove dovranno sorgere negozi, uffici e centri di controllo dell'intero impianto.

Infine, i costi. Tra impianti tecnologici e costruzione della stazione si superano i dodici miliardi e mezzo. Un solo appunto, benario ma deciso, l'ha fatto una signora ai giornalisti: «Con il primo giorno di apertura del parcheggio c'è già stato il primo furto di auto», ha detto infuriata. E la macchina era la sua.

Angelo Melone



Il vecchio «trenino»: un tocco di... nostalgia al centro della struttura



Una parte del piazzale sotterraneo nel nuovo «nodo di scambio»

## Riaperta «mezza» via Marsala L'altra metà fra un mese

Il traffico è indirizzato a senso unico fino a via Castro Pretorio - Continuano i lavori nel tratto che si allunga verso piazzale Sisto V - Un po' di sollievo per gli automobilisti

Via Marsala è stata riaperta al traffico. L'arteria, indispensabile per alleggerire la circolazione di viale Castro Pretorio e zone adiacenti, è rimasta bloccata per oltre un mese per lo scoppio di una tubazione provocata dalla fuga di gas. Ora è tornata a funzionare, ma a «part time». Nel senso che è ancora chiusa nel tratto che scende, all'altezza di via Castro Pretorio, fino a piazzale Sisto V, essendo lì i lavori ancora in corso; e resta transennata nella parte sottostante l'entrata alla stazione Termini, lì dove la carreggiata si restringe. Quanto a via Castro Pretorio può essere percorsa solo in discesa e ad un certo punto si restringe.

Insomma una circolazione ancora zoppicante pur se un certo sollievo agli automobilisti e ai cittadini che nella zona abitano o lavorano è stato apportato. Ai primi si accorcano i tempi dei durissimi «imbottigliamenti» lungo viale Pretoriano — unico sfogo verso la stazione e il Muro Torto. Ai secondi, invece, perlomeno è stata concessa una

quantità minore di rumori. Perché ci è voluto tanto tempo per riaprire questo pezzetto di strada? Risponde, alla circoscrizione, il geometra Roberto Scerrato. «Dopo i lavori e dopo aver ricostruito il manto stradale bisogna attendere che il suolo si «costipi». Ciò che raggiunge una solidità tale da sopportare pesi quali quelli degli autobus. Altrimenti si provocano avvallamenti che significano altro tempo e soldi perduti.

Non se ne parla nemmeno invece di riaprire il secondo tratto dell'arteria, quella, come accennato, che si allunga fino a piazzale Sisto V. Lì il cantiere funziona ancora a pieno regime. Quando finite? «Forse a dicembre», rispondono in circoscrizione. A dicembre? «Sì, con questo passo...».

Uno dei sei operai si allontana; mentre ad avvicinarsi è il dirigente dell'Italgas che spiega. «Noi in realtà fra qualche giorno — se non troviamo intoppi — avremmo finito. Le tubature (circa 240 m.) sono state sostituite. Si tratta

poi di ricoprire il manto stradale (ed ha visto a che profondità abbiamo scavato) e di aspettare la costipazione».

«Se tutto procede a ritmi serrati — dice ancora il dirigente — forse un mese-toppi? «Allora è un guaio — continua il dirigente —. Vedete, finora abbiamo proceduto lentamente perché i guasti alle tubazioni erano più gravi di quanto pensavamo. Per cui abbiamo sostituito metri e metri di tubazione in più. Se adesso troviamo altri tubi guasti, bisogna procedere ad altre sostituzioni».

Insomma per gli automobilisti e i mezzi pubblici il purgatorio non è finito: le code immense, le deviazioni gli «imbottigliamenti» anche se parzialmente alleggeriti continueranno.

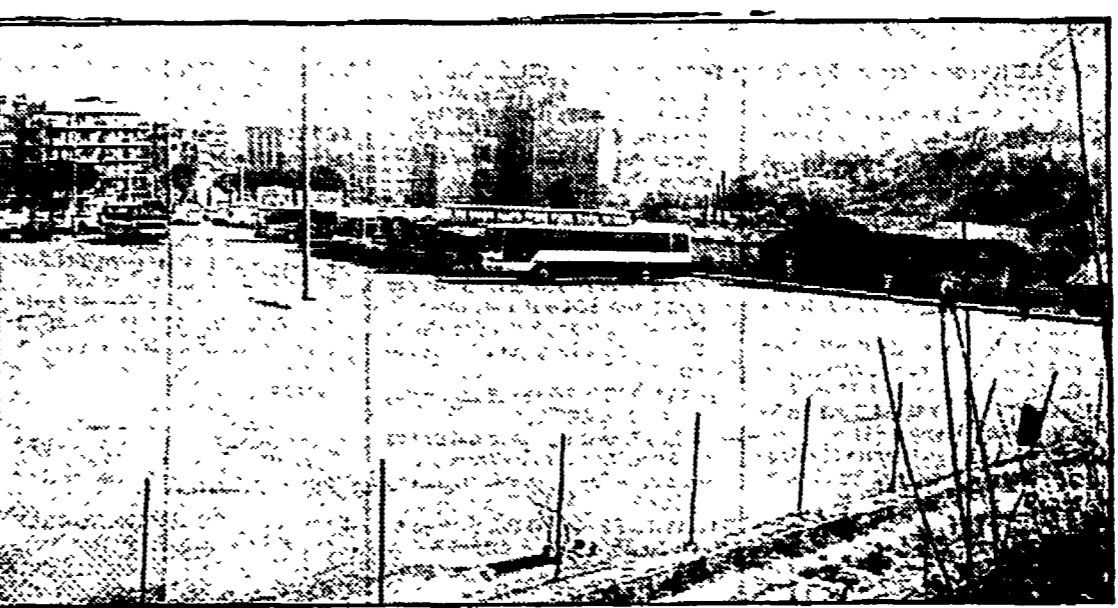
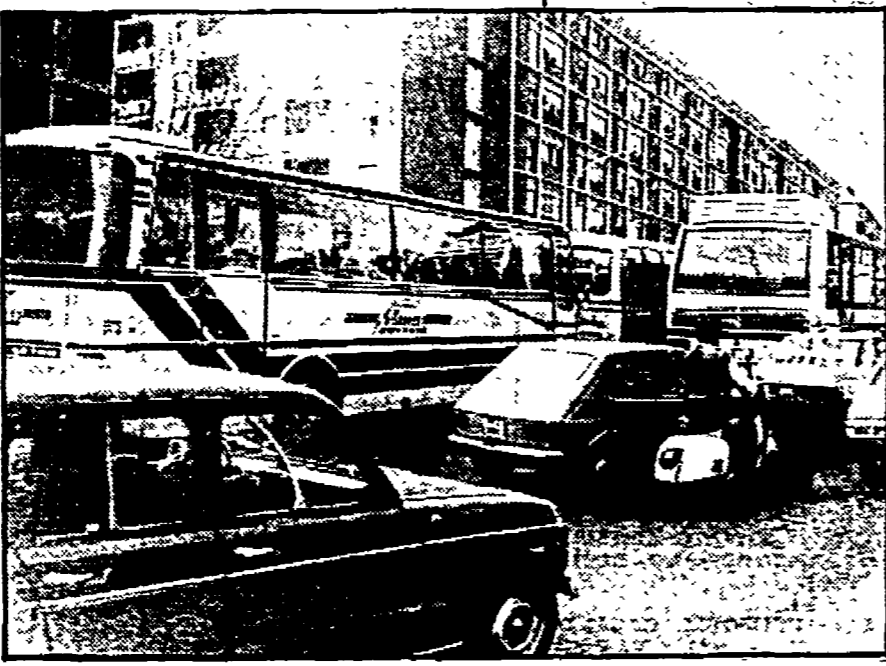
Maddalena Tulanti

## San Pietro, «pullman selvaggio»

### Li lasciano ovunque Anche ieri è stata una giornata di caos

Il centro soffocato dai bus turistici - Torpedoni dappertutto meno che nei parcheggi

Qui accanto le auto «strozzate» in una sola colonna in via Gregorio VII. In alto il megaparcheggio semivuoto, alcune centinaia di metri più avanti sulla stessa strada.



Erano ovunque. Sui marciapiedi, in bilico sugli spartitraffico, in seconda, terza fila, ad occupare le già ben sovraccollate strade cittadine. Stiamo parlando dei pullman turistici che ormai — tra bel tempo e vacanze pasquali — stanno letteralmente soffocando il centro cittadino. Anche ieri è stata una giornata fallita, con il traffico delle auto costantemente rallentato. La congestione maggiore durante la mattina in tutta la zona circostante a San Pietro. Torpedoni con i targa più «esotiche» si sono concentrati in via della Conciliazione per accompagnare i turisti alla tradizionale udienza papale del mercoledì.

Su via della Conciliazione una frotta di vigili ha mantenuto un ordine ferreo: nessuna auto parcheggiata, permesso ai pullman soltanto di fermarsi, fare scendere i passeggeri e quindi —

con decisi colpi di fischietto — l'intimazione a ripartire. «Le disposizioni — dice uno di loro — sono di allontanarli dalla zona per farli tornare soltanto a fine settimana per riprendere i turisti. Nel frattempo — conclude — il dirigiamo verso i due grandi parcheggi di via delle Fornaci e di via Gregorio VII».

Ma è, per l'appunto, questa «indicazione» che gli autisti hanno mostrato di non gradire affatto. C'erano pullman parcheggiati ovunque, appena voltato l'angolo: in doppia fila sulla stessa via Gregorio VII, sui marciapiedi e persino sugli stessi marciapiedi spartitraffico (complimenti, ma come avranno fatto?). Ovunque, insomma, meno che nei due parcheggi «consigliati», che appaiono desolatamente semivuoti. E i turisti — dicono soddisfatti tutti i «bancarellari» del centro — aumentano a vista d'occhio: si riuscirà a regolamentare l'afflusso?

### Blitz dei militari dopo l'accordo

## Autodemolitori cacciati dal Colosseo

I camion e le gru degli sfasciacarrozzano hanno sgomberato dal Colosseo. L'altra notte, infatti, sono arrivati i militari dell'esercito, dietro ordine del questore, per «ripulire» la strada, che dovrà essere preparata per la via Crucis. Questo intervento, che non ha causato incidenti, è giunto assolutamente inaspettato, perché qualcuno era pronto al sindaco aveva informato la questura che la vertenza con gli autodemolitori era ormai avviata a soluzione. Infatti si era già deciso di sospendere, per tutto il 1985, ogni provvedimento di chiusura dei «scimitieri d'auto», in attesa che vengano individuate le aree fuori del raccordo anulare dove trasferire le 465 attività artigiane abusive. Un'area di 10 ettari al 21° chilometro della Salaria sarà per la sistemazione dei 55 depositi chiusi dal pretore. E questo dovrebbe avvenire in tempi strettissimi. Insomma, un accordo positivo.

Dopo l'intervento dell'esercito, il sindaco ha emesso un comunicato di dura condanna nel quale, ricordando appunto l'inefficienza e l'inefficienza del provvedimento, esprime l'auspicio che in una situazione difficile come quella che stiamo vivendo, il

rapporto tra le istituzioni sia improntato ad un maggiore spirito di collaborazione e di fiducia.

L'incontro tra Vetere e i rappresentanti della Fadam, l'associazione di categoria dei demolitori d'auto, ha posto fine ad una vertenza lunga, iniziata all'indomani dei primi provvedimenti presi dalla magistratura — giugno 1984 — per la chiusura di alcune officine abusive. Da quel momento i provvedimenti si erano susseguiti incalzanti, così che l'azienda aveva deciso di incrociare le braccia e iniziare uno sciopero della fame. Al centro della protesta la preoccupazione per le sorti del settore, categoria che impiega 5-6 mila persone. La Fadam aveva anche emesso un comunicato con cui si sollecitava la regolamentazione della rottamazione e della vendita di ricambi usati, oltre che la richiesta della sospensione dei provvedimenti di chiusura delle aziende. L'incontro con i rappresentanti del Comune e della Regione in una riunione presso la IX sezione penale della Pretura aveva aperto un varco alla trattativa, i cui risultati sono stati la sospensione della chiusura delle officine.

## didoveinquando

### Stanze e finestre sgangherate in quel «tempio della cultura»

È il mistero dei misteri di piazza del Cinquecento. Lo chiamano «palazzo Massimo alla Stazione» per distinguere da quello omonimo a corso Vittorio detto «alle Colonne» che fu della «l'antica famiglia (la più antica della nobiltà romana) discendente da quel Fabio Massimo «il temporeggiatore» che cunctando vixit. Trentantotto stanze e ottantadue finestre tutte rotte denunciano uno stato di idee e di propositi sulla destinazione di questo palazzo che pur svolge un protagonismo di spicco nella vita culturale e professionale d'Italia per il ruolo che ebbe come «tempio della cultura classica», un liceo gestito dai gesuiti. Dicono che ci andrà il Museo nazionale di Roma (forse i «pezzi» del museo farnesiano); ma tutto è incerto sui destini di questo vascello-fantasma a

dondolo sulla palude dell'attesa. Eserciti di medici, di ingegneri, di letterati, di politici, di scienziati sono usciti da quei portoni sgangherati, ma che allora erano ben vigilati dall'attenta sorveglianza gesuitica. Un mio zio che ne fu allievo, a ricordo della giovinezza trascorsa su quei banchi, era solito mostrare tutto divertito una fotografia di un gruppo teatrale con giovanottoni vestiti da dame del Seicento in una tragedia di Racine, forse l'Ifigenia, recitata dai compagni di scuola secondo le più rigide norme che vietavano alle donne di mescolarsi agli uomini sul palcoscenico. Erano le «animazioni culturali» di un liceo di allora, che risalivano, secondo la Compagnia di Gesù, ai tempi di Le Rond D'Alembert, e di una funzionalissima cultura illuministica. Il collegio fu fondato da padre Massimiliano Massimo in una «casta» di Do-

menco Fontana che sorgeva sull'area dell'immensa Villa Montalto e che ricopriva quasi tutto l'Esquilino. Nel 1897, la squisita costruzione, ultima presenza architettonica del superbo impianto suburbano, fu abbattuta perché troppo piccola alle esigenze dell'istituto, e al suo posto sorse il monumentale edificio neoclassico opera dell'architetto Pistrucci. Due cipressi e una quercia, un po' rinsecchiti e polverosi, nati quattro secoli fa, sono gli unici miracolosi resti archeologici di uno splendore botanico sostituito da strade palazzi e piazze. Si possono osservare in angolo tra via del Viminale e via Amendola (davanti alla casa del Passeggero), incorporati dalla tetra mura di un palazzo, un po' cenerentole.

Domenico Pertica



I PALAZZI STORICI

### Approfondimenti sull'opera di Purificato

Sotto l'alto patrocinio del presidente della Repubblica si svolgerà a Fondi, nei giorni 13 e 14 aprile — promosso dalla Regione Lazio, dal Comune di Fondi e dall'associazione culturale Fondi-la Pastora — un convegno sulla figura e l'opera di Domenico Purificato, uno dei protagonisti dell'arte italiana contemporanea. Il convegno, nelle intenzioni dei promotori, vuol es-

Domenico Purificato



sero un'occasione di analisi e di approfondimento del ruolo svolto da Purificato in cinquant'anni di impegno artistico, prima nel periodo della cosiddetta «Scuola Romana», che si caratterizzò nel sodalizio con Corrado Cagli, poi nella stagione del neorealismo che segnò la sua completa maturazione e che lo distinse da altri artisti, come Gutuso, Mignone, Zigante, Mirabella e Treccani, per la sua adesione alla pittura

figurativa ed alla tradizione coloristica dell'arte italiana, canonici ai quali si mantenne fedele fino alla sua scomparsa, nell'ottobre del 1984. Sono previste relazioni di Massimo Mida Puccini, Dario Micacchi, Ferruccio Ulivi e Guido Ruggiero; interventi e comunicazioni di critici e storici dell'arte; testimonianze di personalità della cultura. Interverrà ai lavori del convegno anche Pietro Ingrao, amico e confratello di Domenico Purificato.

### Una «bossa brasileira» con Tadeu al Barracuda

Tadeu Lage, cantautore brasiliano, approda in Italia per una tournée. Il frevo, il samba, la bossa nova, con influenze jazz, soul, funky daranno al pubblico romano un'idea di come si stia evolvendo la musica di quel paese. Stasera dalle ore 22, Lage si esibirà al «Barracuda» (via Arco dei Ginnasi, 14 - Largo Argentina - tel. 6797075), con un complesso di musicisti italiani che accompagnano, solitamente, un altro grande artista, il carico Irio de Paula. Oltre alla voce di Tadeu, ci sarà la batteria di Carlo Bordini, il basso di Gianfranco Gulotto, il piano di Riccardo Ballerini. Lo show, dal titolo «Bossa brasileira», sarà una carrellata di novità dell'autore: «Um sonho», «Boca du boi», «Desapello», «Agora no», «Lembrando Vinicius», «Tatù metropolitano», con pezzi anche di De Moraes, de Hollanda ed altri. Lage non è nuovo alle platee europee, ha lavorato per un lungo periodo con la compagnia «Brasili Tropical», uno dei gruppi che più ha fatto conoscere al grande pubblico il sound brasiliano. Nato nella provincia di Minas Gerais, Lage è come molti un enfant prodige. Nel '72 si trasferisce nella capitale della musica, Rio de Janeiro. Nell'82 entra a far parte di «Brasili Tropical» e tocca finalmente il vecchio continente.