

Limitazioni severissime in un decreto firmato dal sottosegretario Galasso

Uno specchio di Roma è tabù

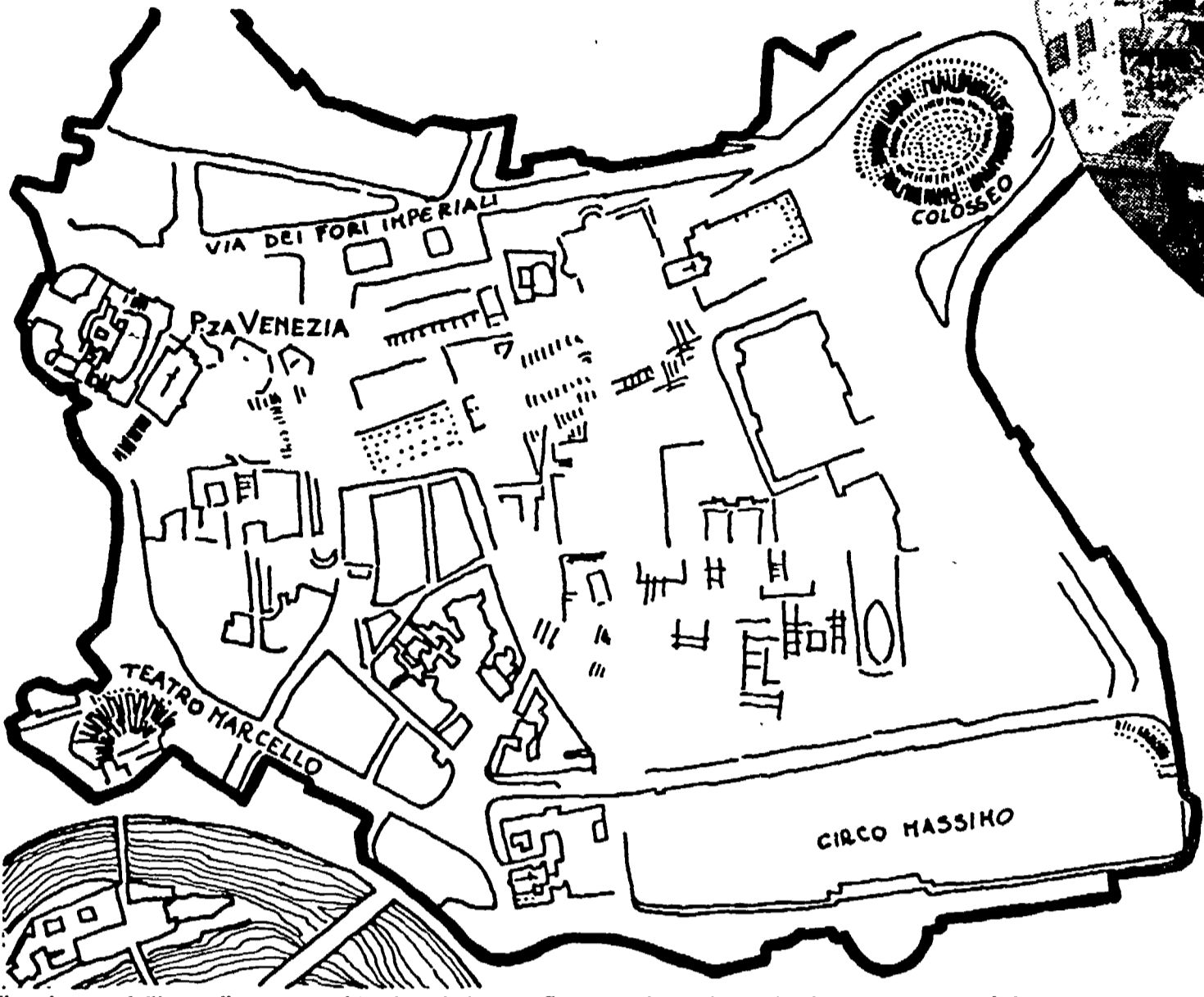
Palchi e carretti dovranno sparire

Vieta l'installazione di strutture mobili per attività commerciali e manifestazioni tra piazza Venezia, Colosseo e Circo Massimo

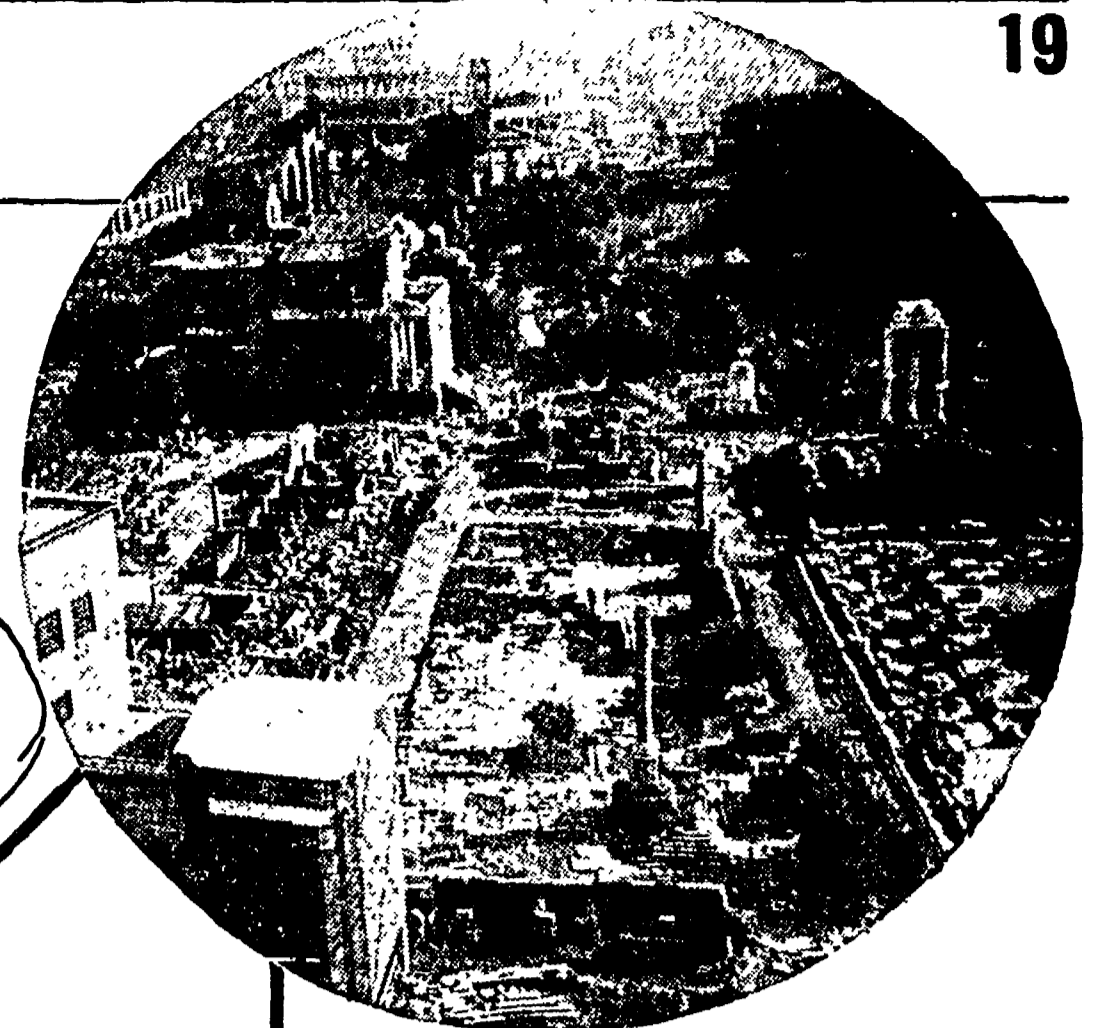
Stavolta si fa sul serio. È sceso in campo il sottosegretario in persona per mettere fine a quelle che Giuseppe Galasso ha definito «condizioni lesive per il decoro dei monumenti». D'ora in poi nel perimetro che racchiude i resti archeologici monumentali dei maggiori complessi di Roma antica sarà vietato installare anche temporaneamente strutture o attrezzature destinate all'esercizio di attività commerciali, anche ambulanti. Senza contare che «la medesima prescrizione si applica per l'installazione di strutture temporanee per pubbliche manifestazioni». In pratica è finita per i wurstel venduti sotto il Colosseo insieme a birra e coca-cola. Ma nemmeno i concerti sulla piazza del Campidoglio hanno più futuro perché, secondo il ministero dei Beni culturali anche sedie e palco per l'orchestra rientrano nelle strutture che «ledono il decoro» dei

monumenti. Il decreto è giunto in Campidoglio ieri sera. Non ha suscitato meraviglia. Ma mentre la precedente giunta aveva intrapreso una solitaria guerra contro gli ambulanti abusivi pullulanti intorno ai monumenti, spesso vanificata dagli interventi del Tar, adesso l'amministrazione Signorelli ha uno strumento in più. Gli ordini sono seccati e precisi: lungo tutto il perimetro che unisce il Foro Traiano all'Anfiteatro Flavio, il Circo Massimo al Teatro Marcello e a piazza Venezia, comprese tutte le strade interne all'area (praticamente quella stessa area alla quale si riferisce il «Progetto Fori»), nessun venditore potrà mostrare la propria merce, sia egli legale sia egli abusivo. Né si potranno organizzare manifestazioni di nessun tipo (politiche, sindacali, culturali ecc.). Perché tanta durezza?

Perché, come recita il decreto, siamo di fronte a un insieme di monumenti che costituisce uno dei più insigni complessi archeologici del mondo. Tanto importante da far sostenere al sottosegretario Galasso che le attività commerciali e lo svolgimento delle manifestazioni pubbliche possono addirittura «introdurre limitazioni alla libera visuale dei monumenti». Insomma un carretto o un palco per un comizio disturbano chi studia o semplicemente osserva il Colosseo o l'Arco di Costantino, la Colonna di Traiano o i resti delle Mura Serviane. Che succede se non si rispetta il decreto? Si rischia la galera: da sei mesi a un anno, nonché il sequestro dell'attività in questione. I commercianti hanno già annunciato, come copione, che faranno ricorso al Tar, ma fino a quando il tribunale amministrativo non avrà emesso il proprio giudizio le norme andranno rispettate.



Il perimetro dell'area diventata «tabù» dopo il decreto firmato nei giorni scorsi dal sottosegretario Galasso



Ma ha ragione o torto il sottosegretario Galasso? Intanto va detto che non si tratta della prima iniziativa tesa a «ripulire» i monumenti. Nel luglio scorso il pretore Adalberto Albamonte rinviò a giudizio trentacinque venditori ambulanti del centro che, contravvenendo alla stessa legge alla quale fa riferimento il ministero (quella del giugno del '39, numero 1089), continuavano a vendere con autocarri le bibite in piazza di Spagna, a Fontana di Trevi, al Colosseo ecc. Lo stesso magistrato in una sentenza di qualche giorno prima aveva stabilito che determinate zone di interesse archeologico, storico e culturale non potevano fare da sfondo a manifestazioni e spettacoli che ne avrebbero snobbato il valore. Una sentenza che faceva seguito ai tentativi del Campidoglio di fare sloggiare carrettini di ogni grandezza e colore dal centro storico e che riproponeva il vecchio dibattito: «in-

gessare» o no i monumenti? Farli vivere nella nostra vita o «conservarli»? «Non bisogna esagerare né in un senso né nell'altro — commenta a «caldo» l'urbanista Vezio De Lucia —. È giusto allontanare bibite e panini dai templi e dalle piazze di Roma antica, ma forse si potrebbe fare un discorso diverso per i concerti...». Insomma una cosa sono i camion-bar e una cosa sono le orchestre. Anche se pure sulle bibite bisognerebbe cercare di essere un po' flessibili. E forse possibile non trasformare le piazze dell'antica Roma in mercati nauseabondi e nello stesso tempo offrire un servizio alle migliaia e migliaia di turisti che ogni giorno le invadono. In che maniera? Ma sta appunto alla capacità di chi governa saper trovare le soluzioni. Ma intanto il decreto del ministero ha «azzerato» tutto. Maddalena Tulanti

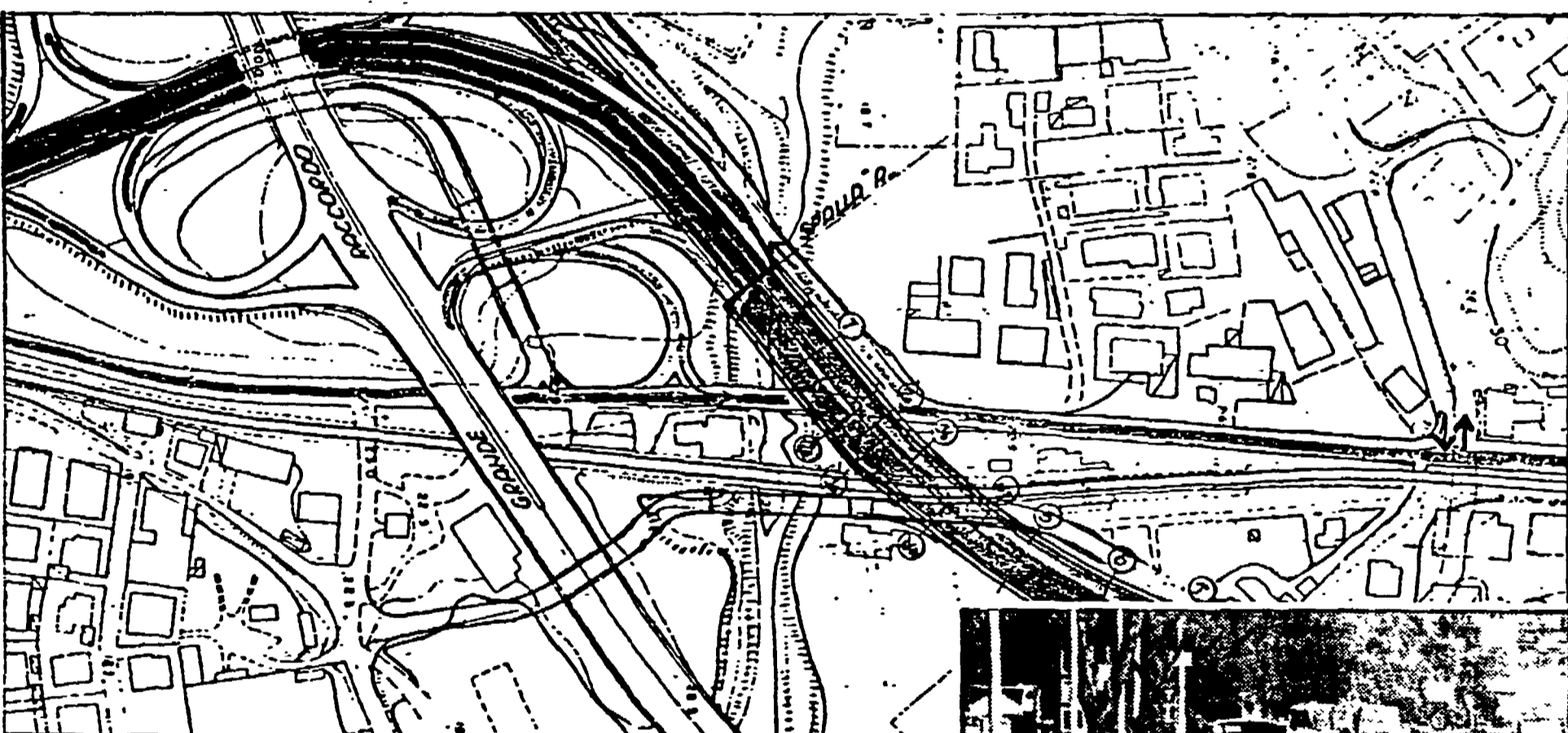
L'ingorgo lontano dal centro LABARO

Per realizzare la sopraelevata occorre una variante al Piano regolatore - Ogni giorno più di di cinquemila automobilisti si muovono dalla zona per raggiungere la città - A questi si aggiunge un esercito di pendolari dalle vicine località

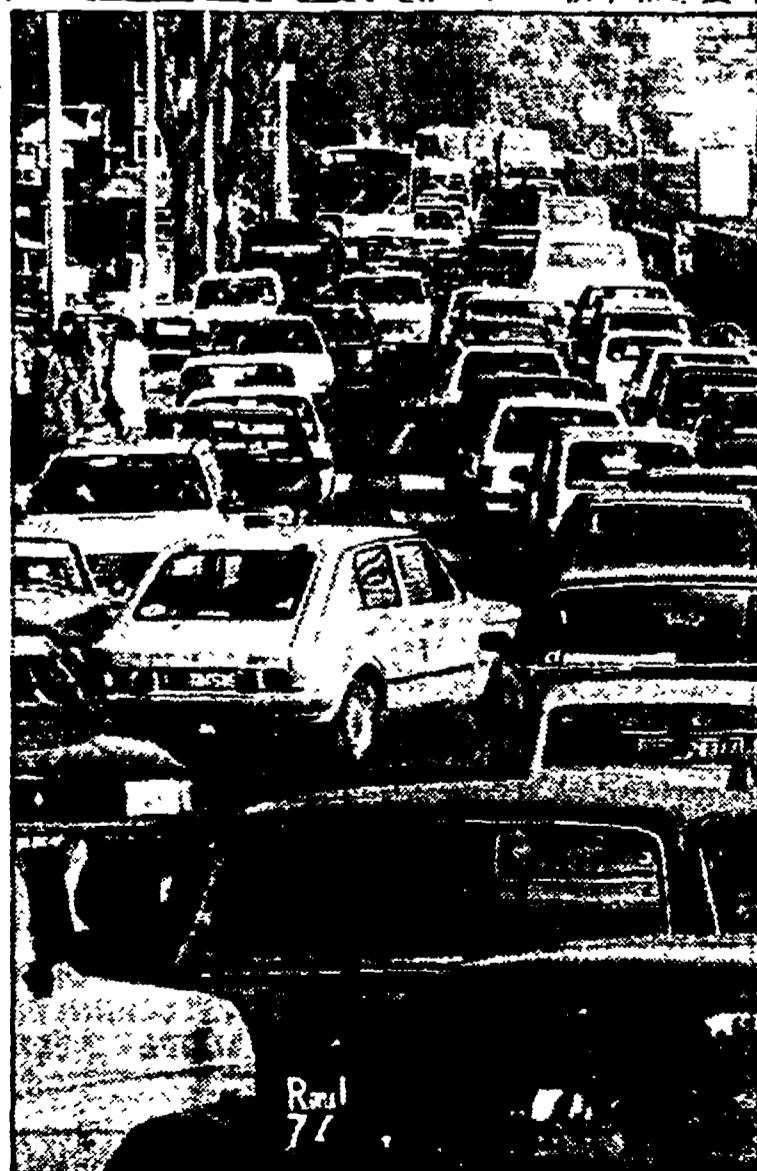
Un giorno qualsiasi, le otto del mattino. Un groviglio di macchine si snoda per via di Labaro, prosegue a passo d'uomo fin dove è possibile, e alla fine si blocca per ore all'incrocio con la Flaminia. Tagliata in due dalla vecchia «consolare» e certamente non dotata di «supercollegamenti», una delle più grosse borgate romane, come tanti centri periferici, è rimasta contagiata dal «mal di traffico». E ne soffre a tal punto che i sintomi non sono meno preoccupanti di quelli registrati nel pieno del centro storico. Più di cinquemila automobilisti si muovono quotidianamente da Labaro per raggiungere il posto di lavoro in città e a questi si aggiunge il massiccio esercito di pendolari in marcia da Riano, Rignano, Castel Nuovo di Porto e da altre località. Un carico di auto, bus, camion, «ammassato» senza via d'uscita su quei pochi chilometri della Flaminia tra Labaro e Prima Porta. Ed è proprio il restringimento della carreggiata, che in quel punto si riduce a un vero budello, la causa di ingorghi e rallentamenti. I primi a sollevare il problema furono i cittadini nella zona: già quattro anni fa presentarono un progetto tecnico per risolvere con un complesso sistema di svincoli la «strozzatura». Ma sono dovuti passare anni di proteste e controverse a non finire prima che l'Anas, responsabile in questo caso delle opere viarie, decidesse di intervenire. Dopo un primo piano in cui si prevedeva lo spostamento della ferrovia e una nuova arginatura del Tevere (un'opera discutibile per i costi elevati dei lavori e per i tempi lunghi di allestimento) e un altro (in cui l'unica novità era rappresentata dall'allargamento della Flaminia) subito bloccato dal

Beni culturali, ecco che l'azienda nazionale si accinge a proporre una terza proposta che ricalca proprio le linee del vecchio piano elaborato nell'81 dal comitato di quartiere della zona con la consulenza degli architetti Pignatelli e Milia e dei geometri Del Genio, Capannoli e Gnozzi. Ci sono voluti, dunque, cinque anni di attesa per vedere scritto finalmente nero su bianco quello che avevano già elaborato, con serietà e perizia, gli abitanti di Labaro e Prima Porta. In che cosa consiste il nuovo programma? L'idea forza avanzata fin dalle prime proposte del comitato di quartiere e in parte accolta dall'Anas è quella di separare il traffico di transito (in entrata e uscita da Roma) e contemporaneamente creare un raccordo tra la parte alta e l'area a valle, sede di insediamenti produttivi. La soluzione alle due richieste è rappresentata nelle planimetrie dell'Anas da un cavalcavia da realizzare in calcestruzzo e sorretto all'altezza della ferrovia da un primo ponteggio e un secondo nei pressi dell'imbocco con Prima Porta. I vantaggi di questo progetto non sono pochi. Tutta la viabilità extraurbana verrebbe così assorbita dalla sopraelevata, mentre la Flaminia, alleggerita dalla maggior parte del flusso automobilistico, non solo resterebbe a disposizione del traffico locale, ma svolgerebbe anche un'importante funzione di raccordo tra Labaro e la parte pianeggiante, tuttora completamente isolata. Non solo. Dal momento che tra breve dovrebbe essere potenziata la ferrovia Roma e Viterbo, sia pure limitatamente al tratto piazzale Flaminio-Prima Porta, lo svincolo potrebbe permettere anche un più razionale sfruttamento delle aree

«La Flaminia? Un maledetto budello» Progettato un «magico» cavalcavia. Da 5 anni



In alto, il progetto del nuovo cavalcavia che dovrebbe partire dal Gra verso Prima Porta, alleggerendo il traffico sulla Flaminia. Qui sopra, un gigantesco cartello affisso dagli abitanti del Labaro e, a destra, il rituale ingorgo di auto sulla via consolare



destinate a parcheggio sul terminale di Montebello. Tutto risolto dunque? Si direbbe di sì, anche se, come l'esperienza insegna, quando si parla di grossi interventi, è meglio usare il condizionale. Tra il dire e il fare c'è di mezzo una variante al piano regolatore e non sarà tanto facile otte-

nerla in breve tempo. Ed è proprio per questo che i comunisti di Labaro e i rappresentanti del comitato di quartiere hanno deciso di tenere gli occhi ben aperti perché il progetto dopo l'approvazione non vada rinchiuso nei cassetti o peggio perduto nel nulla. Decisi a dare battaglia e a tallonare

da vicino gli ingegneri e i tecnici dell'Anas, ieri pomeriggio nel corso di un'assemblea hanno costituito un comitato creato con lo scopo di coordinare ogni iniziativa utile affinché il piano vada rapidamente in porto. Ritardi, attese estenuanti, inquinamento e rischi di

investimenti per gli studenti delle scuole che si affacciano sulla Flaminia, sono stati fino ad oggi i risultati negativi sopportati da tutti. «Non siamo più disposti ad andare avanti così — dice Maria Girolanda, del comitato di quartiere — la gente ha bisogno di sapere come e quando ver-

rà realizzato il progetto. Vigileremo su tutto l'andamento del progetto, sul suo iter burocratico e, se ce ne sarà bisogno, interverremo anche come tecnici. Vogliamo metterli alle strette, adesso non potranno più tirarsi indietro».

Valeria Parboni

Anche il Pri contro Palombi: «Il suo piano è poca cosa»

Le misure antitraffico dell'assessore bersaglio di critiche - Rimozioni: replica dell'Ac

Inizia la settimana più difficile per il traffico romano. Da domani, con il pagamento delle tradicesime, parte la grande corsa al regalo, un mare di automobili inonderà le strade commerciali del centro. L'assessore al traffico Palombi ha presentato venerdì sera in consiglio comunale un criticatissimo «antingorgo» natalizio. Prevede lo sgombero definitivo dalla sosta di tutti i 38 incroci caldi dell'anello tangenziale intorno al centro storico, il raddoppio dei turni pomeridiani dei taxi, più corse del bus-navetta 115 e 116, lo sfalsamento degli orari dei negozi, limitazioni drastiche allo scarico e carico delle merci. I divieti di circolazione nei quattro settori del centro, che valgono nei giorni feriali, sono estesi anche ad oggi e alle domeniche del 22 dicembre e del 5 gennaio. Un no categorico invece ad ogni ipotesi di chiusura alla circolazione privata della zona compresa nelle mura aureliane. L'assessore non aveva neppure finito di esporre il suo programma che è arrivata una valanga di proteste. Perfino il Partito repubblicano che pure fa parte della maggioranza capitolina, ha liquidato le proposte giudicandole «inadeguate rispetto ai problemi urgenti che opprimono la città». Per il segretario romano del Pri, Saverio Collura, «mancano indicazioni di interventi immediati sui mali causati dalla sosta selvaggia, la ristrutturazione radicale della rete di trasporti pubblici, e iniziative a tutela del patrimonio storico e archeologico dagli attacchi del gas di scarico. Le garanzie per il Duemila ci sembrano francamente ben poca cosa rispetto all'emergenza del momento». Una bocciatura senza appello. I comunisti avevano già fatto sapere venerdì sera in consiglio che consideravano le misure proposte dall'assessore «deboli e inefficaci: lo testimonia l'anello intorno al centro che non funziona. L'amministrazione deve pensare ad una progressiva chiusura del centro, alla costruzione di assi radiali e alla costituzione di zone blu in periferia». Gli ambientalisti (Arel, Lega ambiente e Amici della terra) hanno chiesto senza mezzi termini le dimissioni dell'assessore: «È un incompetente, non ha saputo presentare neppure un piano natalizio anti-caos. Dal 21 dicembre al 6 gennaio il centro andava trasformato in un'isola pedonale». Critiche a raffica dall'opposizione e dalle file della maggioranza che gettano ombre preoccupanti sulla riuscita dell'operazione antitraffico di fine anno. In questo clima di bordate di tutti contro tutti, è arrivata anche la polemica, aspra e senza peli sulla lingua, tra l'assessore alla polizia urbana Carlo Alberto Ciocci e l'Ac. Ieri in un'intervista Ciocci aveva detto che la colpa delle «rimozioni facili» era dell'Ac che aveva subappaltato il servizio al privato senza alcun controllo. «Sono affermazioni leggere e superficiali — ha replicato l'Automobil Club — i guai del servizio rimozione sono da addebitare alla cronica e perdurante disorganizzazione dell'amministrazione comunale. Anche i subappalti sono stati autorizzati dal Comune, che dovrebbe pensare a mettere ordine in casa propria». Tutto bene, ognuno avrà le sue ragioni. Intanto però le autogrù continuano a portare via le macchine più comode da agganciare e non quelle che danno davvero fastidio. Citando i «Rocks» se Ac e Comune non sanno fare il loro mestiere, «ma che colpa abbiamo noi?».