

A colloquio con l'urbanista della capitale dopo l'inchiesta della magistratura sul traffico

Primo, cacciare via le auto

Insolera: «Roma si salva se sale di nuovo sul tram...»

«La politica dei piccoli passi non risolve i problemi» - «La cosa grave è che non ci sono idee»



L'urbanista Italo Insolera

«Speranza? Non so rispondere a questa domanda. Non si dice mai che non c'è speranza, si può però confessare che non si sa quale essa sia...»
«L'opinione così, dalla fine e con un'affermazione apparentemente sfiduciata, la nostra intervista a Italo Insolera, il più noto urbanista romano, conoscitore profondo di ogni pietra di questa città della quale ha scritto la prima (e unica) storia urbanistica e che prende spunto dalla inchiesta del pretore Amendola e dalle ultime polemiche sul centro storico. È un tipo schivo Insolera, non si spinge oltre l'essenziale, ma quando si rileggono gli appunti non c'è bisogno di «cremare», anzi il timore è quello di aver riportato perfino troppo poco. Iniziativa all'insegna della sfiducia, la chiacchierata assume via via altri toni. Il suo è un ottimismo dell'esperto («in questa città ha prevalso sempre la misura dei metri cubi invece di quella del benessere della gente») ha la meglio la passione e la volontà di cambiare. Nonostante tutto.

«Oggi siamo alle prese con il problema traffico. E ancora la filosofia è la stessa: piccoli passi e ancora piccoli passi. Eppure è proprio questa politica che è fallita negli anni scorsi...»

«Che intendi per «piccoli passi»?»

«Quel modo di risolvere i problemi (o meglio di non risolverli) praticando misure che non scatenano nessuno, in questo caso né i fruitori di mezzi pubblici né quelli dei privati. Così si è chiuso Corso alle auto private, via del Plebiscito si può attraversare solo in un senso, così come, in un senso di via delle Botteghe Oscure scorre una corsia per i bus e in un altro senso si può percorrere anche via del Teatro Marcello. Ossia non si prendono provvedimenti globali ed estesi nella speranza che modesti aggiustamenti possano provocare benefiche reazioni a catena.»

«Questa è la sfiducia. Poi vengono i desideri e le proposte.»

«Sento da tempo la man-



Il Colosseo «minacciato» da una lunga fila di auto

canza di un obiettivo generale verso il quale tendere. Cosa deve diventare questa città? Può sembrare paradossale ma gli speculatori degli anni 50 sapevano cosa fare di Roma, l'immobiliare aveva le idee chiare. Sanno in Campidoglio perché fanno questa o quell'altra scelta? Anche i sensi unici hanno un valore nel disegno della città: invece sono nati a caso, oppure per obiettivi di tipo «tattico», come tutto il resto...»

«Ma da dove cominciare? «La priorità, non c'è dubbio, va data allo sviluppo dei mezzi pubblici. Tram, filobus, metropolitana leggera e pesante, autobus. Negli anni 60 Roma aveva una rete di tram e filobus da fare invidia a tutte le altre capitali europee: è stata smantellata. Perché? Perché erano più lente le tangenti sul petrolio, o quelle della Fiat. Il risultato oggi è che abbiamo aziende che costruiscono tram per gli americani ma non hanno una sola commessa per il nostro paese.»

«L'attacco continua. «La priorità affidata a qualche pubblico a Roma è un fatto epico affidato a qualche tratto di corsia riservata e al loro carente rispetto. Le stesse aziende di trasporto sono inadeguate e dirette senza competenza...»

«Ma le auto dove le mettiamo? «Dal '62 tutte le costruzioni hanno parcheggi, obbligatoriamente. Credo che una buona parte di Roma ormai sia stata costruita dopo il '62 quindi le auto un posto ce l'hanno. Del resto non si capisce perché il centro di Roma dovrebbe essere percorso in automobile come Manhattan è vietato, Parigi si percorre in metro o in autobus. Roma è così diversa?»

«Mezzi pubblici come «bacchetta magica?»

«Il problema è che noi non riusciamo nemmeno a immaginare cosa possa essere una via Nazionale, via del Tritone, oppure via Appia, o la Tuscolana, o viale Libia, viale Trastevere, o Marconi liberate dalle automobili a destra e a sinistra e percorse nel centro da tram e filobus.»

Prova a fare uno sforzo di fantasia: non sarebbe già un «sogno» questa città se potessimo attraversarla in pochi minuti da un capo all'altro seduti su un tram? Dico tram, ma penso alle moderne metropolitane leggere di superficie, capaci di trasportare 15-20 mila persone all'ora...»

«E tuttavia il potenziamento dei mezzi pubblici non risolve il problema dell'inquinamento...»

«Andiamo con ordine. Intanto filobus e tram non inquinano ed è soprattutto la rete elettrificata che va sviluppata. In secondo luogo i mezzi diesel possono essere correddati da marmite autopulenti oltre a seguire le norme anti-inquinamento che già esistono. Infine va detto che un autobus inquinava quanto 5-6 automobili ma non centinaia. Mi spiego. Su un mezzo pubblico possono starci 120 persone che potrebbero produrre una novantina di automobili: il paragone con cosa va fatto con la singola auto, o con la potenza effettiva presente sulle strade? Senza contare che l'elemento più grave dell'inquinamento è dato dalle polveri, veicolo del gas che si attaccano ai nostri polmoni come ai marmi delle statue. E sai chi provoca queste polveri? Soprattutto l'usura delle gomme delle automobili. Il loro contributo è per lo meno 50-60 volte maggiore di quello proveniente dal consumo delle gomme degli autobus. Se a questo si aggiunge che l'ultima volta che hanno lavato le strade di Roma lo ero bambino...»

«In tutto questo il centro va chiuso o no?»

«La chiusura del centro storico è necessaria per altri motivi. Certo per regolare parte del traffico, ma anche per tutelare la salute dei cittadini e dei monumenti. Il Pantheon e la Colonna Antonina devono essere lasciati «liberi» per ragioni che hanno a che vedere con la storia e la storia dell'arte oltre che con le miserie della nostra cronaca quotidiana.»

Maddalena Tulanti

In un appartamento di S. Basilio

Anziana muore tra le fiamme Un incidente?

Nella camera c'era dell'alcool, forse usato per pulire i vetri - L'ipotesi del suicidio

L'apparizione è durata pochi attimi, ma dev'essere stata agghiacciante. La donna era affacciata alla finestra con i capelli in fiamme, e gridava con tutta la sua voce. Si chiamava Emilia Nanni, 76 anni, ed è morta avvolta nel fuoco in un appartamento di San Basilio. Nessuno è stato in grado di aiutarla, perché il suo corpo era bruciato con dell'alcool, o almeno così ha ipotizzato la polizia che ha trovato un fiammifero quasi vuoto vicino al comodino. Un suicidio, un incidente? È impossibile per il momento stabilirlo con certezza, anche se l'ipotesi più accreditata è quella della disgrazia.
«Tutto è avvenuto verso le quattro di ieri pomeriggio. Il «113» è stato chiamato dagli spettatori della raccapricciante scena dalle finestre dell'«internò» numero 8 di via Ugo Ojetti 427. «Correte», hanno detto i vicini al «113», «c'è una donna in fiamme». Sul posto insieme alla polizia sono arrivati i vigili del fuoco che hanno sfondato la porta. La casa era in ordine, ma nella camera da letto sembrava essere passato un ciclone. L'anziana donna respirava debolmente, supina sul letto e con il corpo semicarbonizzato dalle ginocchia in giù. Anche la tenda della finestra era bruciata, e vicino al comodino i vigili hanno trovato la bottiglia d'alcool con una scatola di fiammiferi.

«Forse — è stata la prima ipotesi — la donna stava pulendo i vetri della finestra con dell'alcool ed ha acceso un fiammifero inavvertitamente magari per fumare. Ma si può accendere un fuoco «sbadatamente» in presenza di un liquido infiammabile? Toccherà ai periti ed alla magistratura, che ha avviato un'indagine, per stabilire le vere cause della morte. La donna viveva da sola, dopo la morte del marito, ed aveva due figlie sposate. I vicini sono stati ascoltati dai funzionari del commissariato di San Basilio rimasti fino a tarda sera alla ricerca di indizi e testimonianze. Anche una delle figlie è corsa sul posto, ed ha accompagnato la madre al Policlinico, anche se era già morta. Tutti hanno escluso che Emilia Nanni possa essersi suicidata. «Era una donna tranquilla» — hanno detto i vicini.

Berio è «salvo»

Da oggi sciopero a Santa Cecilia

Gli spartiti di Santa Cecilia sono impiegati sul loro leggio, e il silenzio dell'orchestra suona — questa volta — come «chiuso per sciopero». Una denuncia durissima che viene dal lavoro della gestione autonoma dell'Accademia Nazionale verso il disinteresse e la confusione che il governo mostra nei confronti di questo essenziale servizio culturale. È stato il concerto di Luciano Berio, «per non privare — affermano — il pubblico di uno dei rari momenti dedicati alla musica contemporanea» di cui il maestro Berio è autorevole esponente.
Vediamo quindi le motivazioni dello sciopero, che i lavoratori di Santa Cecilia effettuano oggi e domani. «L'Ente Santa Cecilia — affermano — versa ormai in uno stato di grave disagio. L'incertezza sul piano legislativo è assoluto e gli interventi finanziari non sono affatto adeguati allo sviluppo dell'unico ente sinfonico nazionale. Agli impegni che i lavoratori hanno assunto — proseguono — per incrementare la produzione in quantità e qualità, si contrappone una non sufficiente sensibilità ed attenzione da parte del legislatore e degli organi chiamati a intervenire sulla pubblica attività della musica e della cultura.»

E di «prove» del loro impegno i lavoratori ne portano non poche. Due esempi per tutti: le iniziative messe in atto (come aumento delle repliche) per corrispondere alla crescente richiesta del pubblico della capitale, l'impegno per consentire una maggiore diffusione in campo nazionale e internazionale (e la vasta eco di una recente tournée in Germania sta a testimoniarlo).
«Noi — concludono i lavoratori di Santa Cecilia — siamo convinti che l'attività dell'ente è un reale patrimonio della collettività ed è meritevole di interventi legislativi e finanziari certi e qualificati. Ma questo, per ora, non avviene.»

Duri i farmacisti

A Roma si pagano tutte le medicine

Nelle circa 850 farmacie private di Roma e della provincia si pagano da ieri le medicine. Si è registrato subito un forte calo delle vendite, mentre a chi ha ugualmente acquistato i farmaci, i titolari delle farmacie hanno consigliato di conservare ricetta e scontrino fiscale per il rimborso. Ma i disagi cominceranno a farsi sentire col passare dei giorni. L'Assiprofar, l'associazione dei farmacisti e proprietari di farmacia, non ha fatto eccezione neanche per i titolari di pensione sociale e per gli esenti dal ticket. Si attende in questo senso un passo del Comune. È stato invece diffuso e affisso un manifesto, che dice tra l'altro: «Cari concittadini, siete nuovamente costretti a pagare di tasca vostra le medicine. Ancora una volta è una decisione sofferta alla quale i farmacisti sono arrivati solo ora, grazie al loro senso di responsabilità, ma che non era ulteriormente dilazionabile di fronte al deficit mai colmato.»

I farmacisti non ricevono i rimborsi dai primi 15 giorni di agosto. La spesa farmaceutica media netta per abitante a Roma è stata nel semestre gennaio-giugno scorso di 62.595 lire, inferiore alla media nazionale di 66.756, la più bassa tra le 5 provincie (73.202 a Viterbo e 70.145 a Rieti), e colloca la capitale al 49° posto. In testa è Siracusa con 105.454 e in coda Bolzano.

Ogni abitante, nello stesso semestre, si è fatto scrivere in media 3,34 ricette, contro le 3,75 di Frosinone. In una graduatoria nazionale, la capitale si situa al 35° posto; prima è Siracusa con 4,59, ultima Bolzano con 3,39. Sulla spesa farmaceutica lorda, il ticket incide a Roma per il 15,24%. La capitale è al 12° posto. In testa è Bolzano con 20,63% e in coda Agrigento con 5,29%. Ogni ricetta comporta un costo in media di 23.209 e colloca la capitale al 51° posto. Per questa voce il divario non è molto alto: tra Messina e Venezia (rispettivamente testa e coda) si passa da 26.927 lire a 23.822.

Franco Caprino, presidente dell'Assoprofar, trae le conclusioni: «I cittadini romani non sono mangiatori di farmaci. Non si vede dunque perché debbano essere puniti, pagando due volte. Si attendono passi della Regione presso il ministro della Sanità.»

E intanto il sindaco propone, dopo la giornata simbolo voluta dai sindacati, una settimana esperimento sul traffico

Neanche per un giorno centro «off limits»

Per il 28 novembre l'assessore punta soltanto a misure antingorgo

Neanche per un giorno il centro storico sarà «off limits» per le auto private. Rigida chiusura dei settori, la realizzazione dell'asse preferenziale a «X» per i bus proposte dall'assessore Palombi per concretizzare la giornata senza traffico voluta dal sindaco, si scontrano con le obiezioni dei sindacati che non vogliono ingorghi nel cuore della città antica. Il coraggioso dell'assessore è fermato qui e la Cgil, pur sottolineando che si tratta comunque di un esperimento importantissimo, è insoddisfatta perché la primitiva idea del sindaco era stata proprio quella di offrire ai romani un centro storico finalmente libero da auto e vetoli spuntati dai tubi di scappamento. Ma la partita non è chiusa: in giunta i repubblicani, favorevoli alla chiusura del centro storico, potrebbero farsi sentire, mentre sicuramente daranno battaglia i comunisti nel consiglio comunale in programma sul traffico.

Così mentre nei fatti il pentapartito capitolino si dimostra «temporeggiatore», nelle parole sembra più coraggioso. Il sindaco Signorello, per esempio, intervenendo ieri mattina alla riunione operativa che aveva il compito di precisare le misure da adottare per il 28, ha «arditamente» proposto di passare da una giornata-simbolo a una settimana-esperimento. Il caso Roma è sollevato, fra gli altri, dal pretore Amendola che ha avuto per il momento il merito di spingere il sindaco da un iniziale atteggiamento molto tiepido verso l'esperimento del 28 a farsi addirittura promotore di una iniziativa più ampia.

L'idea di una settimana antingorgo in verità — ha ricordato Giancarlo D'Alessandro, segretario della Camera del Lavoro — è stata già discussa dai sindacati. Ma è inutile mettere troppa carne al fuoco. Siamo alle prese con una prova generale troppo decisiva per non

concentrare sul 28 tutte le nostre energie. Dipende soltanto dalla buona riuscita di questo esperimento se potremo permetterci di pensare a iniziative più ampie.

L'incontro di ieri mattina, che sarà seguito da un nuovo vertice il 17 e poi il 21, è servito a fare il punto delle iniziative già prese e di quelle da perfezionare per prepararsi all'esame del 28. I provvedimenti saranno poi discussi in giunta e diventeranno operativi. L'assessore Palombi ha sintetizzato in dieci punti il «pacchetto» anticongestione. Dalle 6.30 del mattino i vigili presidieranno i viali di settore garantendo una rigida chiusura per le auto sprovviste di permesso. Sarà anticipata al 28 la realizzazione della «X» destinata a corsie preferenziali per i bus lungo l'asse corso Vittorio-Fiori Imperiali-via Arenule-via Nazionale. I lavori per sistemare la nuova segnaletica cominceranno la prossima settimana. L'Atac scenderà in campo con 130 autobus in più e da parte degli autisti c'è l'impegno a compiere più corse, se i tempi di percorrenza saranno davvero più brevi.

L'Acrotal aggiungerà due treni al servizio del metrò e un servizio più frequente per la Roma-Fiuggi: si calcola in questo modo di mettere a disposizione dei romani 32mila posti in più. Le Ferrovie dello Stato si sono impegnate (dal 28 in poi) a rafforzare il servizio sul circuito urbano ma chiedono all'Atac di deviare alcune linee in modo da portare i passeggeri direttamente alle stazioni di Nomentano e Salario. Nel fatidico giorno senza traffico il carico e scarico delle merci sarà vietato nelle zone nevralgiche della città e la raccolta dei rifiuti avverrà nelle ore notturne; gli studenti delle superiori entreranno a scuola alle 9.30; i commercianti sono stati invitati ad aprire i negozi alle 9.30; i bus

turistici che fanno il giro della città saranno tenuti fuori dalle Mura Aureliane e dislocati in quattro-cinque parcheggi (per i pullmann che vengono da fuori Roma non è ancora stata elaborata una proposta); dal 25 novembre non verranno più autorizzati i lavori (sa di emergenza) e Sip e Acea si sono impegnate a coprire le loro buche entro il 28. L'Ac dal canto suo promette a tutti i romani la tariffa soci nei suoi parcheggi, alcuni tassati e altri a pagamento, per un importo di 800 lire sul prezzo della corsa. E a vigilare sulla buona riuscita saranno sulle strade 3000 «pizzardoni» che faranno anche 5 ore di straordinario. L'appello a tutti i romani è invece quello di lasciare l'auto a casa. Realisticamente si punta a 50-100mila auto in meno, che rappresentano il 5-10% del traffico medio a Roma. Sul fronte delle prese di posizione ieri è toccato a Giorgio Benvenuto dire la sua. «Il centro storico di Roma è ormai una centrale nucleare difetto», ha detto, «chiudiamolo prima che esploda». E, operativamente, propone un referendum fra i cittadini. Pesante poi il giudizio espresso sull'operato di Signorello. «Questo sindaco ha fatto dell'imperturbabilità la sua bandiera. Si direbbe quasi che vive in un'altra città. In questi 12 mesi d'incarico è stato troppo impegnato a rinviare nelle celle della vecchia giunta per occuparsi d'altro». E a proposito di referendum sul traffico Ugo Vetere, aderendo alla giornata del 28, ricorda che quello realizzato dalla giunta di sinistra l'anno scorso, a Roma, ripetero 50mila cittadini, disse che la chiusura del centro storico era l'unico via da percorrere. Intanto sul traffico domani si terrà un dibattito nella sezione Regola-Campitelli a cui parteciperà anche l'assessore Palombi.

Antonella Caiola



Severi: «La sfida dc è incredibile»

«La sfida lanciata dal senatore D'Onofrio ai comunisti è, ad un tempo, curiosa e grave. Curiosa perché di fronte ai gravissimi problemi della città si inventano i ruoli: chi, come il senatore, rappresenta il partito del sindaco, anziché far parlare i fatti, gli atti di governo, sfida l'opposizione comunista sul «perché si fa poco o niente», non trovando di meglio, nel giustificare la giunta D'Onofrio pur dicendogli che ci sarebbero cose più serie da fare e su cui confrontarsi è — soprattutto — affermare: «Avremo così modo di dimostrare che la storia della pesante eredità raccontata come alibi per giustificare l'incapacità a governare è noiosa. Chi nega i vizi storici di Roma è cieco — aggiunge — ma chi di fronte al problema di oggi del traffico, ambiente, sani-

tà, economia, cultura, lavoro non decide e dà la colpa a chi lo ha preceduto è uno che gioca, perché non dirlo, con carte truccate. Più il senatore D'Onofrio si agita e parla, più c'è il sospetto che si voglia distrarre l'attenzione da ciò che il sindaco non dice e non fa. Non credo sia un pregiudizio verso il sindaco, che sarebbe sbagliato così come l'ipotesi che ne fa D'Onofrio è un po' patologica. Siamo tutti convinti — conclude — che quindici mesi non sono un tempo sufficiente per risolvere grandi problemi irrisolti ma sono un tempo, anche abbondante, per trasmettere alla città la convinzione che c'è un sindaco e c'è una giunta di cui fidarsi. E troppo dubitare?».

Romana Recapiti s.r.l.
Autorizzata dal Ministero P.T. concessione n. 1 dal 1926
Recapiti in Roma di corrispondenza epistolare - espressi - registrate per espresso - stampe - partecipazioni - gare di appalto - fatture commerciali
Via Palestro, 68 - Tel. 4956990 - 00185 Roma