



Italo Insolera ha appena acquistato un computer, un Olivetti M200, ed è alle prese con i comandi quando lo incontriamo nel suo studio di Trastevere, un ampio locale tutto bianco, dalle travi ai muri, più somigliante a un atelier di uno scultore che a un luogo dove si decide «in che maniera» e «dove un po' di umani dovranno vivere. L'M200 non si spegne; o per essere più precisi non si riesce a capire come uscire dal programma. «Vuoi che provi io, all'Unità ne abbiamo di simili...». Insolera non mostra fiducia nelle nostre qualità tecniche e fa bene perché dopo vario armeggiare e una lunga telefonata ai tecnici del giornale bisogna arrendersi: l'unica è spegnere l'interruttore. Dopo la figuraccia «tecnologica» è un po' più difficile l'approccio con l'urbanista più noto e più misterioso della capitale, ma Insolera è magnanimo e l'«incidente» è presto dimenticato.

Insolera, forse è il momento che tu rimetta le mani a «Roma moderna»... Sono passati 19 anni...

No, non credo che lo farò. Non me la sento. Sai qui non si tratta di aggiungere dei capitoli al vecchio libro, bisogna riscriverne uno nuovo. Dal '70 ad oggi è cambiato tutto, pur cambiando poco o niente. Quella città, quella dei «sacchi» per intenderci, era cresciuta in assenza di un piano regolatore, quest'altra si è sviluppata, mentre la macchina del piano era pienamente in marcia. La differenza? È la stessa che guida un'automobile avendo la patente o non avendola: puoi guidare male in entrambi i casi, ma nel primo sei un delinquente. Senza contare che sono mutate le relazioni istituzionali: nel '70 nascono le Regioni e dunque i rapporti Comune-ministero Lavori Pubblici si trasformano in quelli di Comune-Regione. E poi mi manca la cosa più importante, la motivazione. Quando ho riscritto gli ultimi capitoli eravamo nel '70, cioè a 100 anni esatti da Roma capitale. Voglio dire, aveva un senso riflettere a un secolo di distanza sul destino della città, questo senso non lo trovo oggi.

E tuttavia noi di questi 19 anni dobbiamo parlare. Forse la cosa migliore è farli a pezzi: 1970-76, 1976-85, 1985-89. Che succedeva nella «Roma» di quegli anni?

Vediamo un po'. 1970-76. Mi

«Roma moderna» e il suo passato prossimo

sembra che i due fenomeni nati precedentemente, l'abusivismo e i megaquartieri, si possano considerare le dominanti di questi anni. Vista dall'alto la città è riconoscibilissima: a fianco a grandi «case», in generale di forme geometriche le più bizzarre, convivono il tappeto di case abusive, baracche e robbaccia di ogni genere. Mi ricordo che un quadro delle lottizzazioni abusive di quegli anni lo dava proprio il consiglio comunale secondo il quale almeno 1200 ettari per 6 milioni di metri cubi corrispondenti a 75mila abitanti erano all'epoca fuorilegge. Ma si trattava di un elenco incompleto perché interi quartieri e agglomerazioni erano sfuggiti a ogni controllo. E lo si è visto negli anni successivi quando si è dovuto andare a risanare: siamo arrivati ad avere 700mila abitanti «fuorilegge». Sindaco era Clelio Darida. In quegli anni si porta a termine il disegno strategico delle giunte democristiane, sviluppare la città a ovest e verso il mare nei fatti, pur continuando a predicare di volerla far crescere a est. E per evitare che qualcuno potesse dimenticarlo, tre anni prima si era approvata una bella variante che svuotava qualunque buon principio del piano del '62. E così la Cassia viene completamente saturata, analogo massiccio aumento viene previsto a Prima Porta e verso il mare, a Ostia, Casal Palocco, Acilia; nuclei residenziali appaiono a Passo Scuro. Insomma tutte le battaglie avviate dalla sinistra negli anni precedenti sono perse: quella per la unicità della zona industriale, per la priorità della espansione a est, per la priorità direzionale dell'asse attrezzato rispetto all'Eur e alla via Colombo. Anzi questa ultima è diventata anche la principale direttrice industriale, nemmeno Ciocchetti e i suoi amici avevano sperato tanto. E così nel '70 viene completato dall'Anas il settore Ovest del raccordo anulare, tra la via Aurelia e la Flaminia; si preferi-

Diciannove anni fa Italo Insolera pubblicava la seconda edizione di uno dei testi «sacri» della storia urbanistica della città, «Roma moderna». Che cosa è accaduto da allora? Come è cambiata la città? Ha inciso l'esperienza di sinistra? E quanto? Che fare adesso di fronte a problemi come il traffico, l'inqui-

scade raddoppiare l'Ariagnina invece di costruire l'autostrada degli «acquedotti»; si duplica la Pontina fra l'Eur e Latina invece della Pedemontana che, scorrendo tra Roma e i Castelli, avrebbe collegato le industrie della pianura senza passare per l'Eur. È in quell'anno che si spacca Veio in due moltiplicando la Cassia, ed è in quell'anno che, in città, viene realizzata la striscia d'asfalto che da piazzale Clodio porta a Monte Mario. E non è a caso che nel '70 tira le cuoia il primo piano antitraffico, è il disegno della città a procurare ingorghi. Allora come adesso. Forse qualcuno lo ricorda, l'avevano battezzato «onda verde», e non era altro che un insieme di itinerari guidati da semafori sincronizzati inventati nel '67. Solo uno mi pare riuscì a essere sperimentato, quello che correva tra Corso Francia, i due lungotevere, viale Trastevere e viale Marconi.

Prima di passare al secondo affresco, ci spiega perché le forze di sinistra, Italia Nostra, ecc. non volevano che la città si sviluppasse a ovest e verso il mare?

È molto semplice: perché lungo quella direttrice c'erano gli interessi dei proprietari fondiari mentre in quell'altra c'erano solo quelli della città. Non è demagogia perché la storia urbanistica di questa città è solo una serie di «affari». Che significava l'est? Riquadrificare una periferia degradata da una parte e dall'altra aprire un rapporto equilibrato con il resto della regione. Ma a est, allora, non c'erano le grandi proprietà

fondiarie, la mancanza di verde e il degrado della periferia? Viaggio nel passato prossimo di Roma con il più noto urbanista della capitale alla ricerca di vizi e virtù delle amministrazioni che l'hanno governata. Ma di virtù Italo Insolera ne trova poche, al contrario dei vizi che invece abbondano...

MADDALENA TULANTI

E veniamo agli anni più difficili da raccontare, almeno per me. Le giunte di sinistra, dal '76 all'85.

È difficile anche per me. Io penso che malgrado alcune cose positive in molti settori in quello urbanistico non cambiò quasi nulla. Mancò secondo me la voglia di rompere con il periodo precedente. Non per volontà politica ma per carenze culturali dell'urbanistica di sinistra. Era già avvenuto. Quando fu approvato il piano regolatore del '62 il Pci (il Psi era già al governo della città e immaginava di poter influire sulle scelte dall'«interno»), che pure aveva negli anni precedenti scatenato tutte le forze sociali per ottenerlo, e al quale non poteva ovviamente piacere quel disegno della città, ad esso non riuscì a contrapporre nulla. Per la verità ci fu allora una stanchezza generale, vennero quegli anni che mi è piaciuto definire di «disimpegno», quando gli urbanisti pensavano a fare solo «bei» progetti senza pensare alle conseguenze che avrebbero avuto sulla pelle della gente. Ma questo è un altro discorso. Quando 14 anni dopo il piano regolatore i comunisti sono alla guida della città non rompono decisamente con il passato, non rivedono quel disegno, non lo riaggiustano secondo le ispirazioni che li avevano

guidati nelle lotte precedenti. Non voglio dimenticare nulla, né la sparizione delle borgate né le estati romane. Ricordo tutto: i 750 km di rete fognante ed idrica, i 500 km di rete di illuminazione, le 5mila aule costruite, 125 asili nido, i 61 centri anziani, i 700 ettari di verde recuperati. Ricordo tutto ciò e lo apprezzo, non credere che sia ingiusto.

Quanta furia. Sembra che tu ce l'abbia più con la giunta di sinistra che con le altre...

Non è così ovviamente, ma quando è un amico che ti delude ti fa più male di un nemico.

Non salviamo proprio

niente di quella esperienza?

L'ho detto. Si è fatto molto, ma si è continuato a pensare alla città come a un insieme di case, di metri cubi. Avvolti magari da un po' di retorica, un po' di frasi vuote...

E veniamo ai giorni nostri: 1985-89.

Che dire? È uno dei periodi più neri nella storia di Roma moderna. Si è continuato per inerzia a realizzare programmi precedenti mentre le grandi opere, i grandi servizi di cui la città aveva bisogno continuavano ad aspettare.

Più neri dei tempi di Petrucci, Ciocchetti e Rebecchini? Non esageri?

No, non credo. Intanto si sono mossi più miliardi e poi diciamo la verità, questa città, dopo Petrucci, Ciocchetti e Rebecchini, si è ritrovata con l'Italia e l'Olimpica, anche se io non le avrei mai fatte. Ma mi spieghi cosa resterà dopo i mondiali? Che sarà Roma dopo la kermesse? No, il ritorno della Dc in Campidoglio è stato terribile per la città.

Insolera tu sostieni dunque che senza un nuovo piano regolatore sarà difficile affrontare qualunque altro problema. E tuttavia proprio tu nel tuo libro hai affermato che «nessuno crede più che la vita di Roma oggi e nei prossimi anni possa essere risolta da uno strumento di tecnica urbanistica...» Hai cambiato idea?

La questione è più complessa. Chi non ha creduto nel piano regolatore sono stati gli amministratori di questa città; non solo non ci hanno creduto ma hanno fatto di tutto per stravolgerlo o non applicarlo. Ora è il momento di rifarlo e una volta rifatto di applicarlo.

Ma non ti sembra un po' astratto il tuo ragionamento? Perché per esempio non partire da un bel piano antitraffico, con

progetto per parcheggi annesso, invece di stare di nuovo a discutere sulle direttrici della città?

È proprio qui il problema. È astratto parlare di piani antitraffico, non parlare di piano regolatore. Se la città non viene ridisegnata, lo ripeterei, poco serviranno magli e santoni. Bisogna riequilibrarla, collegare i vari pezzi di cui è fatta, puntare tutto sui trasporti pubblici per fermare il mare di automobili. E non lo dico io, oppure la gente di sinistra in generale, lo sostengono ormai gli americani. Guarda, ti mostro un articolo, ascolta. «Washington ha scelto la strada dei massicci investimenti in parcheggi presso le stazioni della metropolitana; San Francisco ha avviato un piano di trasporto ferroviario, dopo averlo sottoposto a referendum popolare finanziandolo con entrate straordinarie (pedaggi stradali, tariffe parcheggi); Atlanta ha «fiscalizzato» la riduzione delle tariffe del trasporto pubblico...» Capito? Sono gli inventori dell'automobile, gli americani che stanno voltando pagina.

Allora sei d'accordo con i comunisti: vogliono riequilibrare il centro e riquadrificare la periferia, realizzare lo Sdo in maniera che non significhi solo altro cemento, curare «con ferro», inteso come binari di tram e metro, il traffico urbano. Senza contare che il Pci mette ai primi posti la salvaguardia dell'ambiente e del verde cittadino...

Sì, il programma dei comunisti mi sembra molto interessante e io lo voterò. Ma prima di ogni cosa bisogna cambiare il piano regolatore. Noi non abbiamo di fronte una città, ma una massa enorme che solo impropriamente definiamo «città». Bisogna bloccare l'espansione e controllare quella dei comuni intorno. Ormai noi perdiamo ore della nostra vita a raggiungere un posto o un altro della città. Il rapporto fra «abitare» e «lavorare» dovrà essere di nuovo misurato in «ore» trascorse e non in «km» percorsi. Una volta si andava a piedi a lavorare, io non sono un passatista, mi rendo conto che i tempi sono cambiati, ma mi chiedo: è il destino che ha voluto così? Oppure la strada poteva essere un'altra se si badava un po' di più al bene pubblico? E soprattutto possiamo cambiare rotta? Io credo di sì ovviamente.