

Perché Delta e nessun'altra.  
**DELTA**  
£. 2.600.000  
Valutazione minima qualsiasi usata e la differenza di tasso fisso dell'8%  
**rosati LANCIA**

ieri ● minima 8°  
● massima 23°  
Oggi il sole sorge alle 6.35 e tramonta alle 17.12

# ROMA

La redazione è in via dei Taurini, 19 - 00185  
telefono 40.49.01  
I cronisti ricevono dalle ore 11 alle ore 13 e dalle ore 15 alle ore 1

**rosati LANCIA**  
viale Mazzini 5 - 384841  
via Ortofaia 7996 - 3370042  
viale XXI aprile 19 - 8322713  
via Tuscolana 160 - 7856251  
eur - piazza caduti della montagna 30 - 5404341

## TRAFFICO IMPAZZITO

Un lungo mercoledì nero ha paralizzato la città fin dalla mattina  
I lavori del metrò bloccano il Flaminio, centro al collasso, lunghe code sull'Aurelia

# Pietrificati nelle automobili

Ma la mobilità è un diritto oppure una merce?

VEZIO DE LUCA

**I**l traffico, come l'inquinamento, non è una fatalità, non è il prezzo obbligatorio della civiltà moderna. È una conseguenza dello sviluppo deforme delle nostre città. Perciò non esistono soluzioni specifiche, indipendenti dalla soluzione dei più generali problemi dell'urbanistica.

Del traffico urbano si è discusso in un convegno di Italia nostra, qualche giorno fa, a Perugia. Il documento di base, sintetico ma efficacissimo, pone una serie di interrogativi e tenta qualche risposta. La mobilità è un diritto o un bisogno indotto nell'uomo di oggi da una organizzazione spaziale concepita proprio su questo presupposto: un bisogno coatto dunque? Oppure la mobilità è un bene inteso come merce, la cui domanda può essere regolata da un prezzo di mercato? Ma come si può sostenere ad un tempo che la mobilità è uno dei bisogni primari della civiltà moderna, e dunque un diritto, e che la mobilità è una merce? Si può monetizzare un diritto?

Secondo Italia nostra non c'è dubbio che la domanda di mobilità e la domanda di infrastrutture tendono a crescere indefinidamente soprattutto perché sono le stesse nuove infrastrutture ad alimentare la domanda di mobilità. Se poi si tiene conto che il numero dei veicoli esistenti è molto superiore a quello dei veicoli circolanti, si vede che vi è una domanda potenziale pronta a vanificare immediatamente ogni intervento tecnico. La città tende insomma a cambiare unità di misura: un luogo non è situato «ad un certo numero di chilometri» ma «ad un certo numero di minuti». Ma mentre la distanza metrica è un fatto fisico oggettivo, la distanza temporale è una circostanza: la città non ha più dimensione, né struttura, né regole.

Questi stessi ragionamenti sono alla base delle proposte elaborate dai Pci di Roma e sottoposte agli elettori. Fra gli interventi immediati, quelli che formano il programma dei primi cento giorni, noi proponiamo alcune radicali innovazioni al sistema di trasporto. In primo luogo, la chiusura al traffico privato di almeno dieci itinerari stradali riservandoli esclusivamente ai mezzi pubblici. In tal modo si otterrebbe il raddoppio della velocità commerciale e la certezza dei tempi di percorrenza. Successivamente il progetto può essere perfezionato con altri provvedimenti (per esempio, l'introduzione di moderni filobus non inquinanti e di portata di gran lunga superiore agli attuali autobus). È ovvio che una soluzione del genere stabilisce un vincolo molto forte al traffico privato, ma non ci sono alternative. Non ci sono più spazi per impossibili mediazioni con il trasporto individuale.

**Q**uesto è solo il primo passo, al quale dovrebbe seguire quella che abbiamo chiamato «una robusta cura di ferro». E cioè il completamento dell'anello ferroviario e delle linee metropolitane A e B, la ristrutturazione della Roma-Pantano, il collegamento con l'università di Tor Vergata, la metropolitana leggera lungo via P. Togliatti, eccetera.

Ma non basta. Quando saranno realizzate tutte le opere elencate la situazione sarà certo meno drammatica di oggi, ma persisteranno le ragioni di fondo che generano la patologia urbana. Una soluzione organica si può avere solo se si mette in discussione l'attuale assetto della città caratterizzato da atroci scompensi fra centro e periferia. Perciò l'obiettivo essenziale del nostro programma è di liberare il centro storico di molte delle funzioni che attualmente lo soffocano, mentre queste stesse funzioni possono essere vantaggiosamente trasferite in periferia, contribuendo in tal modo a trasformare la periferia in città. Così, tra l'altro, si possono rendere minimi (come suggerisce Italia nostra) gli spostamenti coatti.

Anche per questo domenica prossima è necessario impedire che tornino quelli di prima.



ROSSELLA RIPERTI

L'attentato è stato perfetto. Il diritto alla mobilità è stato travolto nel giro di pochi minuti costringendo tutti alla paralisi. È bastato poco a far scattare l'ingorgo medievale. La scintilla è partita dal lungotevere Arnaldo Da Brescia, il tratto di strada che costeggia il fiume dove sono state dirubinate le automobili e bus che da ponte Matteotti raggiungono piazzale Flaminio. L'effetto della «evoluzione» del traffico sulla Flaminia, messa a punto per portare a termine i lavori del contestatissimo metrò leggero, non si è fatta attendere. L'epicentro dell'ingorgo, in pochissimi minuti ha raggiunto le strade limitrofe dando una scossa terribile ai quartieri

Flaminio, Prati, Parioli e Nomentano. Motori accesi, auto incolonnate alla conquista disperata di un palmo d'asfalto per tentare di raggiungere la meta. Nemmeno i bus sono riusciti a scappare alla trappola di percorrenza delle vetture sono quadruplicati. Sventrata dai cantieri «mondiali», congestionata dall'esercizio delle automobili perennemente in crescita, la città è al collasso. Raggiungere il centro dalla periferia o percorrere due chilometri di asfalto nel cuore della città o su una tangenziale è diventata un'impresa. Il mito della velocità sulle quattro ruote private ha prodotto il paradosso: le distanze in città non si annullano, tornano ad essere incolombabili.

Stipati sul «492» i passeggeri salti sull'autobus all'altezza di via del Corso, sono stati costretti ad un viaggio di un'ora prima di poter avvistare la Stazione Termini. Motivo? «L'evento» ieri aveva un nome straniero: Patrick Hillery, presidente irlandese venuto in visita ufficiale e a deporre una corona al Milite Ignoto. Per lui è stata chiusa al traffico via del Quirinale. E, puntuale, il caos è entrato in scena a via del Tritone, Largo di Santa Susanna e dintorni paralizzando per tutto la mattina. «C'è stato chi ha dato per dispersi i familiari che non riuscivano ad arrivare all'appuntamento e ci ha telefonato temendo incidenti gravi», hanno raccontato alla centrale operativa dei vigili urbani. Perdere tempo nell'ingorgo che spreca la vita. È toccato in sorte anche a chi si è avventurato sull'Aurelia ed è rimasto intrappolato per ore in due chilometri di coda. Al chilometro 13 infatti, alle 9,30, un incidente tra una vettura dell'Accral e un autocisterna ha dato il via all'ingorgo. Nello scontro il carburante trasportato è fuoriuscito, il traffico è stato deviato e il tratto dell'Aurelia tra Casal Lombroso e il grande Raccordo anulare è stato chiuso fino alle due del pomeriggio. A completare l'opera è stato il megaconcorso all'Erzli Hotel preso d'assalto da 6000 candidati. Nel lungo mercoledì infernale, 72 incidenti hanno reso ancor più drammatico il bilancio della giornata.



La protesta alla «Alessi». In alto, l'ingorgo al Flaminio

## «Via il metrò leggero non serve al Flaminio»

Guerra di quartiere ai Mondiali. Del Flaminio in questo caso che trova completamente sovvertito l'ordine della viabilità, per tutti i cantieri aperti nelle sue strade. Gli abitanti, riuniti nel «Comitato difesa Flaminio», «Assoflaminia» e il «Comitato genitori scuola Guido Alessi», sono scesi in strada lena a manifestare contro quegli interventi che ritengono inutili. Distribuzione di volantini agli automobilisti e agli utenti Atac, e un continuo attraversamento pedonale, in prossimità della scuola «Alessi», sono le forme adottate per sensibilizzare tutti i passanti.

Chiedono la sospensione dei lavori del metrò leggero dal momento che la città non trarrà alcun beneficio. I lavori di sistemazione dei binari spacheranno in due il quartiere, il risultato? Una «nuova linea 19» con i binari spostati di circa un metro più al centro della strada. I problemi non finiscono: per realizzare tali interventi la ditta appaltatrice ha dovuto fare profondi scavi che hanno messo in evidenza il pessimo stato delle condutture del gas. Nel palleggio delle competenze circa chi debba intervenire per ripristinarle, i tempi si fanno sempre più stretti e sarà quasi impossibile arrivare al termine fissato con l'opera completata.

«I disagi che sopportiamo noi artigiani sono incredibili», dice Bruno, «ci è impedito il carico e lo scarico delle merci davanti ai nostri negozi. I vigili ci rispondono che non ne sanno nulla, hanno solo disposizioni da far rispettare». I genitori degli alunni della scuola «Alessi» manifestano anch'essi in mezzo al clamore dei megafoni. Chiedono la sospensione dei tanto sbandierati lavori che «spaccheranno il quartiere in due come un muro romano di Berlino», dice un genitore. Le proteste e i ricorsi al Tar e dopo al Consiglio di Stato, per il Flaminio sono stati fino ad ora infruttuosi. I Mondiali potrebbero aver vinto se un invito alle autorità competenti a guardare più da vicino i lavori non fosse stato fatto dalle organizzazioni dei cittadini. I 29 progettati attraversamenti pedonali non ci saranno, si tende ad abbreviare tutto per stare nei tempi della consegna, dice Mauro del Comitato genitori della «Alessi». Ciò potrebbe indurre il Tar e il Consiglio di Stato a riesaminare i progetti, e forse a rivedere le decisioni.

Le speranze sono alimentate anche dalla sentenza del Consiglio di Stato che ha detto no al parcheggio di piazza Mancini. «Un organo supremo si è espresso contro il Comune in un'opera Mondiale. Ciò fa pensare. Sarà insorta una nuova sensibilità verso i problemi dei cittadini?», ha detto Luca dell'Assoflaminia. □ G.M.

## Crisi al Teatro dell'Opera L'orchestra in allarme «Difendiamo Cagli»

Un grido d'allarme sulla situazione del Teatro dell'Opera arriva dall'orchestra dell'ente lirico «L'orchestra del Teatro dell'Opera» si legge in un comunicato stampa - inviato forzatamente dal 17 ottobre, intende ribadire pubblicamente la denuncia già fatta in luglio quando si minacciava la sospensione della stagione di Caracalla. In teatro da alcuni mesi è in corso una sorda lotta per eliminare la direzione artistica e noi vogliamo ricordare che i periodi bui del teatro coincidono sempre con la mancanza di un direttore artistico che è il primo punto di riferimento delle ca-

tegorie artistiche che, a loro volta, sono il motore produttivo del teatro. L'importanza di questa figura e le modalità della sua nomina sono previste dalla legge 800 ancora vigente. Anche nei momenti in cui si discute una riforma di legge, pensiamo non siano ammissibili da parte di commissari governativi interventi gestionali svolti come se il progetto di riforma, almeno a Roma, fosse già legge dello Stato. L'appello dell'orchestra suona, in questi termini, come difesa del direttore artistico Bruno Cagli, dopo le polemiche che in questi giorni lo

hanno visto in contrasto con il sovrintendente Pinto. Attualmente al Teatro dell'Opera c'è il commissario straordinario Carmelo Rocca, direttore generale del ministero dello Spettacolo e il commissario sovrintendente Ferdinando Pinto che per la legge attuale, il giorno dopo l'elezione del sindaco, dovrebbe rassegnare il mandato al primo cittadino. Nel frattempo il ministro Carraro, cui Cagli aveva mandato una lettera di denuncia della situazione dell'ente, ha dato appuntamento al direttore artistico per martedì 31. Per la sera vediamo che succede alle elezioni.

Opere faraoniche spesso inutili. Cantieri a rischio. Procedure di appalto troppo rapide per essere completamente trasparenti. Guasti ambientali profondi. Ieri mattina sulla vicenda dei lavori per i prossimi Mondiali è intervenuto il Coordinamento delle associazioni per la difesa dell'ambiente e dei diritti dei consumatori. Nel corso di una conferenza stampa, i legali del Codacoms hanno annunciato di aver avanzato la richiesta di sequestro dei 7 mila cantieri aperti per i Mondiali a Roma. «Denunceremo - hanno ag-

## «Sequestrate i 7 mila cantieri di Roma» Affare Mondiali Intervengono gli ambientalisti

giunto i membri del coordinamento - anche i 72 componenti della conferenza dei servizi, che hanno autorizzato i lavori, per i reati di falsità in verbale e di omissione di atti di ufficio». «La fretta - ha detto l'avvocato Carlo Renzi, segretario del Codacoms - può provocare anche a Roma dei crolli come è già avvenuto allo stadio di Palermo Centinaia di miliardi di lire vengono aggiudicati a trattativa privata, e tutti i lavori finiscono in subappalti che non possono garantire né la qualità dei materiali, né la modalità di svolgimento». L'ufficio di coordina-

mento dei Mondiali, hanno affermato i legali dell'associazione, non saprebbe neppure quanti sono i cantieri aperti. Nei verbali della Conferenza dei servizi, l'organismo che decide le opere da realizzare, non vi sarebbero chiare indicazioni sulle ditte che hanno partecipato in una sola riunione, durata due ore, sarebbe stata autorizzata l'apertura di 5 mila cantieri.

L'accusa che viene mossa alla Conferenza dei servizi, è grave. In sostanza, dicono gli ambientalisti, i 72 componenti la commissione, contrariamente a quanto prescrive la legge, non hanno votato all'unanimità tutti i progetti. I legali dell'associazione, infatti, hanno accuratamente visionato tutti i verbali delle riunioni, dai quali è saltata fuori più di una diversità di opinione e di voto. C'è poi il capitolo dell'impatto ambientale, equivalente, per quanto riguarda Roma, a quello della costruzione di un'autostrada che attraversi la città, rispetto al quale non è stata fatta nessuna seria valutazione. In otto zone della città, che il Codacoms definisce l'«Amazzonia romana», sarebbero state distrutte anche alcune piante protette.



Viaggio nelle 20 città  
A PAGINA 25

RACHELE GONNELLI