

Nuovo centro agroalimentare

Carraro premuto dalle insistenze democristiane indica tre zone per i nuovi «generalisti» e lascia via libera alle tentazioni speculative di chi vuole «cementare» Castel Romano

I mercati di Ponzio Pilato

La giunta «appalta» la scelta dell'area

Sui mercati generali la giunta si rimette al Car. Nella seduta di ieri la maggioranza capitolina ha dato un'indicazione su tre aree: Romanina, Castel Romano e una zona adiacente la nuova centrale del latte. Il manager Carraro decide di non decidere. Sarà il Consorzio agroalimentare a stilare progetti di fattibilità e a calcolare costi e benefici. Solo due settimane di tempo per ottenere 150 miliardi dallo Stato.

FABIO LUZZINO

Carraro cede il passo al Car. È bastata una semplice riunione di giunta la «pressione» degli assessori andreatti-sbardelliani, e la fiera opposizione a «blitz» e soluzioni «preordinate», sulla ubicazione dei nuovi mercati generali, manifestata dal sindaco nei giorni scorsi, si è sgretolata.

Nessuna indicazione precisa, né priorità di carattere urbanistico. La giunta di ieri ha rimesso al Consorzio agroalimentare romano, che dovrà realizzare l'opera, la preparazione di progetti di fattibilità e il calcolo dei costi-benefici su tre aree: Castel

Romanina e una zona adiacente la nuova centrale del latte. Ovvero ha consegnato ad un ente privato di cui fanno parte Comune, Regione, Camera di commercio, Costruttori romani riuniti (Acer), Federazio, Tesir (Unione Industriali), Lega cooperative, Concoltivatori, Coldiretti, Roma Ingresso srl, la possibilità di determinare il futuro assetto urbanistico della città. I tempi sono brevissimi: il 3 luglio per il Comune, scade il termine previsto dalla legge 41 del 1986 per presentare la complessa documentazione, completa di piano finanziario ed esecutivo, e ottenere i 150 miliardi di fi-

nanziamento statale per il nuovo polo commerciale. Il Car, ieri pomeriggio, ha già assegnato alla società Progetto Mercati la realizzazione dei tre studi di fattibilità. Venerdì la scelta. Quattro anni, per decidere in poco più di 72 ore.

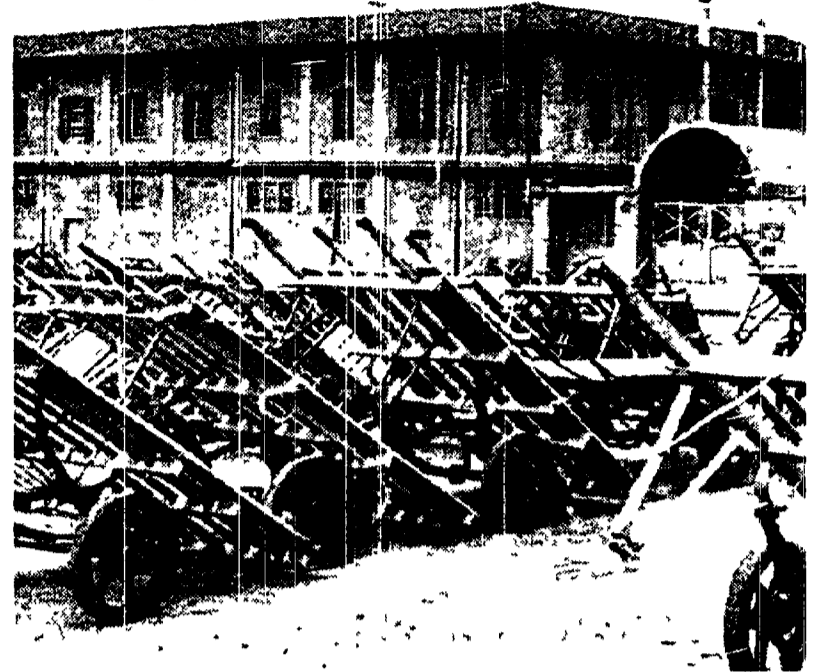
Ma il Car, già alcune settimane fa, si era espresso favorevolmente per Castel Romano, 105 ettari di terreni a destinazione agricola ed industriale, sulla via Pontina. Una soluzione uscita dal cappello dell'assessore al piano regolatore, Antonio Gerace, che anche ieri l'ha caldeggiata in giunta. «Non era mai stata contemplata dal Prg», ricorda l'assessore ai lavori pubblici Gianfranco Redavid. L'area di Castel Romano, prossima agli ex studi cinematografici Dino De Laurentis, in mano ad una società costituita per tre quarti da imprese aderenti alla Lega delle cooperative, serve ad innescare un asse attrezzato di grandi servizi sul litorale romano. La Pontina non baste-

rebbe a coprire il traffico che deriverebbe dalla presenza dei mercati. E su quell'area già aleggia pesante l'ombra della bretella autostradale Maccarese-Valmontone, progettata dall'Italstat.

La nuova strada di collegamento, che cade su terreni di proprietà del conte Vaselli, creerebbe, senza soluzioni di continuità, una vera «giungla di cemento» a ridosso della splendida tenuta presidenziale di Castel Porziano, decretando la morte certa della zona agricola di Castel di Decima e del parco di Malafede. Il consiglio della XII circoscrizione, un quadripartito a guida dc, ha votato, giovedì scorso, un ordine del giorno favorevole ai mercati generali a Castel Romano. La Dc dello sbardelliano Piero Marigliani ha tentato, non riuscendo, di cambiare destinazione d'uso a decine di ettari nel comune di Pomezia, da agricola a industriale, proprio in zone di confine al futuro polo commerciale. Solo negli ultimi sei mesi, sono giunte sul tavolo della commissione

edilizia comunale richieste di concessione a costruire uffici e attività commerciali, limitatamente a XII e XIII circoscrizione (sulla prima ricade l'area prescelta, l'altra è nelle immediate vicinanze), pari a 1 milione 500 mila metri cubi. Una caduta di cemento niente affatto sventata vista la «debole» riapposizione di vincoli promossa proprio dall'assessore Gerace. Non solo. La quadratura del cerchio è data dalla realizzazione dell'autoporto di Ponte Galeria, deliberata nell'ultima seduta del consiglio regionale, e votata dalla maggioranza presieduta dal socialista Bruno Landi. C'è più di un «indizio» per pensare che il «blitz» sia stato già fatto.

«Per Castel Romano occorrerebbe una variante urbanistica», precisa l'assessore al commercio, il socialista Oscar Tortosa - che, in base alla nuova legge sugli enti locali, dovrebbe essere approvata dal consiglio comunale - domani sulla compatibilità di quest'area si dovrà pronunciare l'avvocatura. Quella nei pressi della centrale del latte è in zona «M1», ed è ampia 54 ettari ma è circondata da zone «G4», nelle quali sono già iniziate le costruzioni di abitazioni da parte di consorzi di cooperative. Finiremo per fare un mercato dentro le case altrui. In ultimo c'è la Romanina, 110 ettari, un'area limitrofa al comune di Frascati ma in zona «M1», quindi,



teoricamente la più funzionale alla realizzazione della «Città annonaria».

Il tempo per decidere potrebbe non bastare. Dopo l'opzione del Car, e il passaggio allo studio di massima sull'area prescelta, tutto il pacchetto passa alla Regione

che deve esprimere l'ultimo parere prima del definitivo via libera per i 150 miliardi di finanziamento statale. Ma il consiglio della Pisana non verrà convocato prima del prossimo 4 luglio e la giunta uscente lavora soltanto sull'ordinaria amministrazione.

Tocci (Pci) «Il manager abdica ai privati»

La giunta comunale poteva dare una chiara indicazione per la futura ubicazione dei nuovi mercati generali. Al contrario ha rimesso al Car (Consorzio agroalimentare romano) il compito di stilare piani di fattibilità su tre aree: Romanina, Castel Romano e una zona adiacente la centrale del latte. Come giudica Walter Tocci questa scelta?

Una riunione ridicola - risponde il consigliere comunale comunista. La giunta abdica alla propria funzione e delega al Car che non ha nessun titolo su questa materia. È una delle prime scelte significative a cui era chiamato Carraro. Il sindaco ha profondamente deluso e ha seguito un pieno lo stile Signorello non decidere e far sì che lo facciano Interessi esterni all'amministrazione. È evidente che la squadra sbardelliana ha cucinato un piatto sull'area di Castel Romano e mi stupisce che il sindaco si pieghi a sottoscrivere accordi presi al di fuori delle sedi istituzionali. Non mi sembra proprio una decisione da manager. Se lui abdica alle sue funzioni certo non lo faremo noi. Oggi stesso chiederemo che sia il consiglio comunale ad esprimersi su una questione così importante per il futuro assetto urbanistico della città.

L'area di Castel Romano agita le maggiori pressioni. Se andasse in porto, si sposterebbe lo sviluppo della capitale, ancora una volta, a sud. Con effetti devastanti.

La speculazione mostra nella sua perversione una logica ferrea. Il mento di quell'area infatti è di non avere una strada di accesso sufficiente a sostenere il forte carico del Tir del trasporto merci. La conseguenza di quella scelta sarebbe dunque di rendere necessaria la bretella autostradale da Maccarese a Valmontone già progettata dall'immancabile Italstat.

L'area di Castel Romano sembra essere quella con un costo di esproprio più basso. Ma si possono fare scelte così importanti tenendo conto solo di questo fattore?

Solo una mentalità da mercato nonale può seguire questa logica. Trattandosi di un'opera pubblica bisogna tener presente ben altri criteri: scegliere un'area rivolta verso l'area regionale dando la precedenza ad una struttura annonaria che dovrà prefigurare la nuova città metropolitana prevista dalla recente legge sulle autonomie locali, collocare i mercati vicino all'asse ferroviario di trasporto merci e ridurre, conseguentemente quello su gomma, alleggerire i pesi urbanistici sulla città. Noi vogliamo soprattutto discutere su questi criteri. Partendo da qui le zone che maggiormente vi compendono sono la Romanina, che è potenzialmente uno dei punti meglio inseriti in tutta la regione e che si trova all'incrocio di quattro assi stradali già esistenti, e un'area da concordare con l'ente ferroviario sulla bretella ferroviaria orientale prevista nel piano di sviluppo dell'ente ferrovie.

Verdura e asfalto. Un affare a 4 corsie



Cosa si cela dietro lo spostamento di qualche tonnellata di ortaggi dai Mercati generali a Castel Romano? Spunta la bretella Fiumicino-Valmontone, un frutto di un accordo di potere che è stata la premessa per ottenere l'avallo della giunta regionale. Ma la storia dei 73 chilometri di asfalto nell'Agro romano è costellata di «incendi dolosi» e proteste di cittadini: dalla Toscana al «Forum popolare» del Lazio.

RACHELE GONNELLI

Passa a nord-ovest il nuovo «sacco di Roma»? Cosa c'è dietro il progetto di spostare i Mercati generali di via Ostiense fino a Castel Romano? Gli interessi in gioco vanno molto al di là del trasferimento delle migliaia di tonnellate di ortaggi. Si torna a parlare della «famigerata» bretella di Valmontone, 73 chilometri d'asfalto, 3 milioni di metri cubi di cemento che andrebbero a riversarsi sull'Agro romano. Tremano le sugherete, i terreni coltivati, gli antichi casali, il parco dell'Appia, la necropoli di Decima, i vigneti di Velletri, la valle di Malafede, la tenuta presidenziale di Castelporziano e altro ancora. Tutte aree interessate al progetto di costruzione del raccordo tra la nuova autostrada tirrenica Livorno-Civitavecchia e la vecchia arteria Roma-Napoli-Reggio Calabria. Ma vediamo la storia dell'affermazione di un'opera viziata dal costo di 20 miliardi al chilometro che l'urbanista Antonio Cederna non ha esitato a definire di «demenza autostradale».

L'idea di collegare l'A2 con l'A12 attraverso Fiumicino e Valmontone ha il «copyright» dell'Italstat. Ma prima bisogna

completare l'autostrada tirrenica, in programma da vent'anni. Due anni fa, quando nonostante le proteste di ambientalisti e cittadini toscani, iniziarono i lavori per la nuova arteria litoranea, la giunta regionale del Lazio non si lasciò sfuggire «l'affare». Il progetto Italstat ottenne il «placet» del presidente del governo regionale, il socialista Bruno Landi, senza per altro passare all'esame del consiglio.

A luglio dello scorso anno andava a fuoco un bosco di trecento ettari proprio nell'area dove avrebbe dovuto sorgere il raccordo autostradale. I vigili del fuoco parlavano di «incendi dolosi» e la magistratura apriva un'inchiesta. All'epoca in Campidoglio s'era appena insediato il commissario prefettizio Angelo Barbato. Si era seduto sulla poltrona di sindaco da poche ore che già reclamava come «prioritaria» la realizzazione della bretella a nord-ovest. Ma i poteri del facente funzione, con il consiglio disciolto, non potevano andare oltre una semplice dichiarazione d'intenti. L'Unione regionale dei costruttori del

Lazio tornò quindi alla carica con la Regione, presentando uno studio di fattibilità della bretella in tandem con quello dell'autoporto di Ponte Galeria. Era ottobre. Dello spostamento dei Mercati generali ancora non se ne parlava, il progetto riposava tra la polvere degli uffici. In compenso il Pci lanciava una campagna contro la bretella e i suoi 18 miliardi di spesa. Piuttosto, per i collegamenti merci si chiedeva di privilegiare la ferrovia, potenziare l'Aurelia e la Cassia fino a Siena. Contro l'autostrada tirrenica scendeva in campo anche il governo ombra. Mentre il gruppo Pci alla Pisana presentava il progetto del cosiddetto «quadrato ferroviario». Le «fortezze» Roma, Latina, Viterbo, Civitavecchia, collegate con un sistema integrato di trasporto, compreso di metropolitana leggera fino a Civitavecchia e Pomezia-Terracina. Non si sarebbe sventrato il parco dell'Appia, a patto di abbandonare il progetto «Bretella», il quale, oltretutto - a detta dei comunisti - non avrebbe fatto altro che «collocare la speculazione edilizia

sul litorale, in contrasto con i vincoli stabiliti dal decreto Favani dell'87». Da un convegno sul degrado del litorale romano, a Ostia, Landi rispondeva: «Non sarà certo un parco a tornare la bretella».

Per tutta risposta si costituì allora - a febbraio - un comitato di cittadini, il «Forum popolare» per la campagna contro la bretella. A firmare la petizione di protesta, anche gli alunni della scuola media «Tacito», preoccupati di vedersi sfrecciare auto a tutta velocità a cento metri dalle finestre delle classi. Una situazione di invivibilità da condividere con i ragazzi di un'altra scuola di Spagnaceto e con molti abitanti della XII circoscrizione. E veniamo alla storia recente. Un mese fa si registrarono due avvenimenti passati in sordina. La Carta dell'Agro romano, prevista come allegato al piano regolatore di Roma del '80, veniva finalmente redatta. Ma senza potere vincolistico. E Italstat presentava con un convegno le opere pubbliche da realizzare, 300 miliardi per il trasferimento dei Mercati e 1.300 per avviare la costruzione della bretella.



I vecchi mercati generali di via Ostiense scoppiano. Dove saranno costruiti i nuovi? La giunta ha rinviato ogni decisione ai privati.

Nel 1910 la prima pietra in via Ostiense

1910 Nasce il progetto di un grande mercato annonario per servire una città di mezzo milione di abitanti, quanti ne conta Roma al principio del secolo. L'area destinata all'edificazione dei Mercati Generali (75.000 ettari), serviti da un apposito scalo ferroviario, è quella di Via Ostiense, appena fuori Porta San Paolo. Una zona poco trafficata e di scarsa edificazione (a parte il complesso del gazometro).

1922 Proprio alla vigilia dell'avvento del fascismo i Mercati Generali vengono finalmente inaugurati. Nei lavori di costruzione, interrotti durante il periodo bellico, vengono impiegati soprattutto prigionieri di guerra austriaci, appositamente trasferiti dal Veneto.

Roma nel frattempo ha conosciuto un consistente aumento di popolazione arrivando a settentemila abitanti. Al fabbisogno dei Mercati provvedono gli agricoltori dell'Agro Romano, che arrivano a Roma notte tempo con i loro carri (ancora oggi la pavimentazione dei Mercati è quella originale di selce ideale per le ruote di legno).

Il dopoguerra. Negli anni successivi la maggior parte delle merci arriverà in treno, per migliaia di vagoni l'anno. Gli anni '60 invece, segneranno il dominio delle autostrade e dei grossi camion, e lo scalo ferroviario perderà la sua originale importanza.

1971. L'allora direttore dei Mercati Generali, Giacomo Pi-

cozzi, invia al Comune un promemoria in cui si chiedono «urgenti» e «improcrastinabili» lavori di riassetto. Diversa la proposta del Sindacato nazionale grossisti e commissionari. «Distruggere il mercato e costruire uno nuovo per il Lazio».

1983 La giunta di sinistra annuncia un progetto di trasferimento della città annonaria. L'area localizzata (160 ettari) è quella della Bulalotta, tra la Salara e la Nomentana, servita dal raccordo dall'autostrada. L'assessore al Piano regolatore, Vincenzo Pietrini dice che la realizzazione del progetto impiegherà alcuni anni. Nel 1985 il pentapartito sostituisce la giunta di Ugo Vetere al Cam-

pidoglio.

1986. La Finanziaria di quell'anno approvata in Parlamento stanziava 460 miliardi per rinnovare le strutture di distribuzione e per la costruzione di una nuova città annonaria a Roma, ma carenze amministrative e ritardi mandano a tempo indeterminato il progetto. Anche i due miliardi che il gruppo consiliare comunista aveva ottenuto in Campidoglio per gli interventi di necessità rimangono congelati.

1987. Una indagine del Censis dedicata ai mercati ortofruttili cittadini assegna simbolicamente la palma dell'inefficienza ai Mercati Generali. Costruita per una città che in settanta anni ha sestuplicato il numero dei suoi abitanti, la cit-

tà annonaria della Capitale sembra ormai al collasso pur al sesto posto in Italia in quanto a grandezza, è la seconda «piazza» per quantità di prodotti trattati (6 milioni di quintali l'anno) ma manca di magazzini, frigoriferi fontane, accessi una vera casbah. E a preoccupare di più è lo stato del quartiere Ostiense, ormai entrato a far parte del centro storico romano. 12.000 abitanti, grandi fabbricati ovunque, il traffico quotidianamente impazzito per il pendolarismo e il costante accesso di Tir ai Mercati.

1988 Il 18 aprile l'assessore all'annona Salvatore Valerba emette un'ordinanza di chiusura dei Mercati Generali se entro il 1° agosto non saranno

garantiti gli interventi minimi per il recupero dell'area. I Mercati verranno chiusi. Passano pochi giorni e l'assessore è costretto a tornare sui suoi passi.

1989 In gennaio i Mercati sono in rivolta contro la giunta comunale. L'avviamento dei lavori per la metro B impone ai banchi di via Ostiense una restrizione all'uso del ciglio stradale. In maggio, l'alto commissario per la lotta alla mafia, Domenico Sica, denuncia la presenza della camorra tra i banchi di via Ostiense sottinchiesta. finisce il commercio degli agrumi, che pare sia in mano ai boss del basso Lazio, e un probabile traffico di droga che si giova dell'intenso spostamento di merci via Tir.