

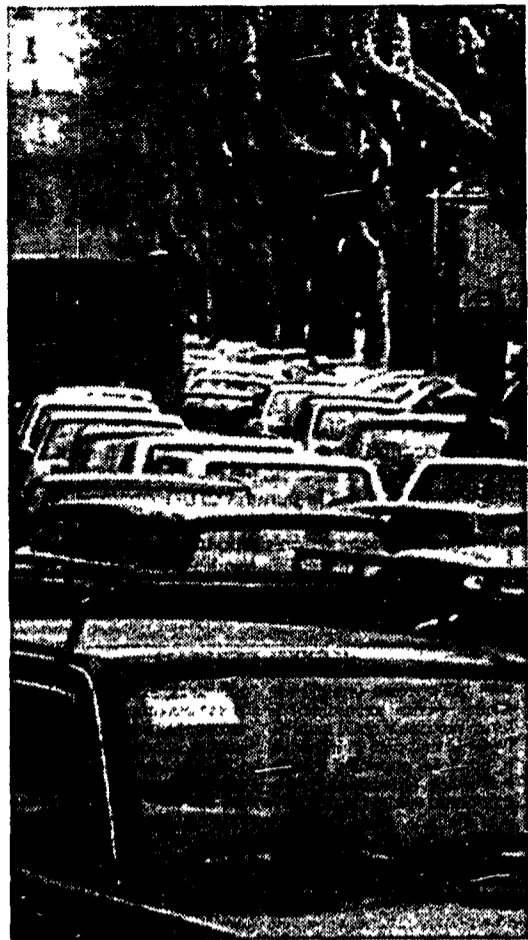
# È qui l'ingorgo?

Difficile uscire e entrare Sul viale le auto in tripla fila rendono un calvario gli interminabili ultimi metri

Nessuno a controllare i 15 posteggiatori abusivi Non una multa sui parabrezza «È sempre così, un inferno»



A sinistra, l'ambulanza appena uscita dal Policlinico resta imprigionata nel traffico sul viale. Sotto, la stessa sorte tocca all'autobus. A centro pagina, l'immagine delle auto in tripla fila.



# Policlinico vietato alle ambulanze

Una, due, tre file d'auto. Viale del Policlinico è un parcheggio abusivo. Ogni giorno le ambulanze che escono dall'ospedale restano impigliate nel traffico, non riescono neanche a varcare il cancello. Di vigili urbani non c'è traccia, nessuno che faccia rispettare la segnaletica. Quando si incrociano due autobus è la fine. Secondo l'Acì un posteggiatore regolamentato porterebbe almeno un po' d'ordine.

non è mio - dice dall'alto della sua postazione - lo devo soltanto controllare quest'incrocio, e mi sembra già abbastanza». A lasciare l'auto in custodia agli abusivi sono un po' tutti. Parenti di ammalati, studenti universitari, personale dell'ospedale. L'apertura del nuovo tratto del metrò non ha portato miglioramenti visibili. «È già da due ore che ho lasciato l'auto a quel posteggiatore - dice un anziano signore che abita in Prati - Mia moglie è dovuta venire per una visita di controllo, è malata di cuore e non potevo mica portarla col metrò. Ho dovuto girare mezz'ora prima che si liberasse un posto». L'autobus 9, stracolmo di gente, soprattutto studenti universitari, imbocca viale del Policlinico. Lentamente si avvicina alla fermata e apre le porte. Riparte ma resta fermo per 3 minuti e mezzo. Ora per passare deve invadere l'altra corsia, ostacolato dalle auto in sosta. Fa altri dieci metri e si ferma di nuovo. C'è il «move» che arriva nella direzione opposta e i due bus si trovano praticamente uno di fronte all'altro. I posteggiatori abusivi accorrono per sbrogliare l'impiccio che le auto in sosta hanno provocato. Tre minuti per sbloccare la situazione, se così si può dire.

Passa ancora una manciata di secondi e dal Policlinico tenta di uscire un'altra ambulanza. E la scena si ripete. Impossibile mettere ordine sul viale? Secondo il presidente dell'Automobile club di Roma, Nicola Cutillo, segnare sull'asfalto le strisce blu e realizzare un parcheggio custodito sarebbe intanto un piccolo sollievo. «Ma all'assessore An-

gelè i parcheggi dell'Acì mi pare di aver capito che non piacciono molto - dice Nicola Cutillo - I nostri progetti neanche li guarda. Noi siamo disponibili a gestire gli spazi per la sosta delle auto non dico che viale del Policlinico cambierebbe faccia, ma un po' più d'ordine ci sarebbe». Un po' di respiro a tutta la zona dovrebbe darlo il piano parcheggi

che l'università La Sapienza ha approvato e che dovrebbe allentare la tensione nelle zone circostanti. Nei progetti dell'ateneo c'è anche la chiusura del cortiviale, attualmente occupato dalle auto in sosta, sul quale dovrebbe passare un minibus elettrico che dal futuro parcheggio di piazzale del Verano, trasporterebbe il personale del Policlinico al lavoro.

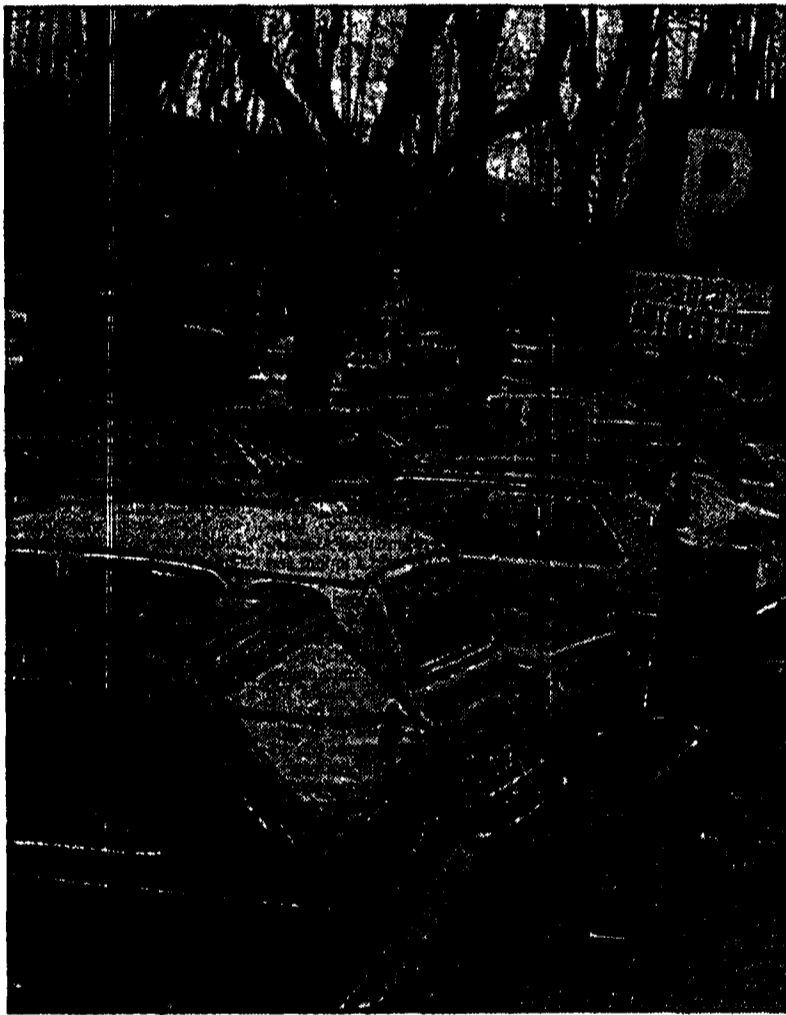
Ma per ora, nonostante la drammaticità quotidiana del problema, non si comincia neanche con le piccole cose. C'è chi pensa di dover aspettare i parcheggi prima di ripristinare il rispetto dei diritti, chi è convinto che gli automobilisti diventerebbero più rispettosi della segnaletica a suon di multe, ma intanto per l'ambulanza resta l'impasse.

CARLO FIORINI

Viale del Policlinico ore 9. L'urlo della sirena, insistente e disperato, non si allontana. L'ambulanza, appena varcato il cancello del Policlinico, trova un proscenio abusivo sposta una Mercedes e blocca il traffico. Tre minuti per superare la prima barriera, poi il tappeto d'auto si apre faticosamente e dopo 4 minuti l'autoletta è appena arrivata in fondo a viale del Policlinico. Dal momento della chiamata di soccorso, per i primi 300 metri ha impiegato 7 minuti. Un tempo eterno per chi aspetta l'aiuto degli infermi. «Ci sono abituato, è sempre la stessa scena, la vedo almeno venti volte al giorno - racconta il portiere nel suo gabbietto all'ingresso dell'ospedale - Qui davanti è un inferno».

Una, due, tre file d'auto parcheggiate dal marciapiede fin sulla strada. Viale del Policlinico è coperto di lamiera su tutti e due i lati. Quindici posteggiatori abusivi, con il classico berretto e giganteschi mazzi di chiavi in mano, giocano a domino con le auto a un ritmo frenetico. Spostano quelle in terza fila con sole due mosse, intascano senza battere ciglio 5 mila lire per tre ore di sosta e trovano la chiave giusta da riconsegnare al cliente in una frazione di secondo. «Fermi, fermi, ma che fotografate. Mica vorrete scriverlo sul giornale? - si preoccupa uno di loro e aggiunge senza crederci troppo - Poi se arrivano i vigili ci rovinano». In realtà di vigili blu ce n'è una sola, quella del vigile barricato nella sua cabina all'incrocio con viale dell'Università. «No, il compito di fare le multe per i divieti di sosta

un assedio permanente. Le ambulanze non riescono a passare, non le pare che ci sia un'emergenza da risolvere? Non per molto tempo ancora. Sulla zona c'è un progetto per realizzare un parcheggio che rientra nel programma urbano previsto dalla legge Tognoli. Si tratta di un parcheggio multipiano interrato che sarà costruito in viale dell'Università e che potrà ospitare 640 automobili. Inoltre, il piano parcheggi del Comune, prevede analoghe realizzazioni in piazzale Aldo Moro e piazza Confinza. Ma ci sono difficoltà perché si tratta di aree archeologiche.



## L'assessore «Faremo parcheggi Ma a sosta selvaggia ci pensino le guardie»

Edmondo Angelè, assessore al traffico, scarica sul suo collega di giunta responsabile dei vigili urbani la responsabilità della sosta selvaggia in viale del Policlinico. Doppie e triple file, posteggi abusivi. Tutto ciò non le compete? Ma non è lei l'assessore al traffico? Non mi compete far rispettare l'abusivismo dei posteggiatori. È compito dei vigili urbani multare le auto parcheggiate in spazi vietati. Altra cosa è pensare alla realizzazione di spazi adatti alla sosta. Quello è il mio compito. Ma intanto viale del Policlinico resta così, la

Ma intanto, sul viale, non si può fare nulla per l'emergenza? Per esempio mettere un po' d'ordine affidando il parcheggio all'Acì? Dovrebbe essere l'Acì a richiedere quell'area per farci un parcheggio, e poi non sarebbe una soluzione del problema. Per l'emergenza l'unico intervento possibile è quello del comando dei vigili della III Circoscrizione. Controllare la sosta indiscriminata e l'abusivismo è compito loro.

## L'ingegnere «Contravvenzioni a volontà È la cura giusta»

Multe a raffica e senza pietà. Le triple file che intralciano viale del Policlinico, secondo il professor Stefano Gori, docente di ingegneria a La Sapienza, si possono eliminare soltanto così. I parcheggi servono sicuramente. Ma l'ordine si ottiene soltanto facendo rispettare il regolamento di polizia urbana, - afferma il professor Gori - gli automobilisti si fanno un rapido calcolo delle probabilità. E ora quella di trovare una multa sotto al tergicristallo è bassissima, vale sicuramente la pena rischiare. Sulla sosta del Policlinico e dell'Università il Comune ha un piano parcheggi. Tutto inutile?

No, i parcheggi servono. Ma possono restare vuoti. Come accade per quello sotterraneo di villa Borghese. Poi si salgono le scale mobili e fuori, in via Veneto, Corso d'Italia e nelle strade intorno, c'è l'assedio delle auto. Se su viale del Policlinico il posteggio fosse custodito e in regola qualcosa cambierebbe. Ma è una forma di repressione generalizzata che manca. Perché i pochi parcheggi che ci sono non vengono usati dagli automobilisti? Sono stati concepiti male? Perché la gente deve essere obbligata ad usarli. Ma se posteggiare l'automobile regolarmente è un solo optional, che tra l'altro costa, sarà sempre così. L'amministrazione comunale deve invece mettere in campo gli strumenti per porre l'automobilista di fronte all'alternativa di pagare 50 mila lire di multa invece che 2 mila lire di tariffa per il posteggio. I parcheggi si riempirebbero. Se andiamo in qualsiasi città europea, a Monaco per esempio, restiamo allibiti per l'ordine dei tedeschi nel parcheggiare l'auto. Pensiamo che sia la statura di quel popolo, e invece no. La realtà è che il c'è la certezza matematica della multa.

## Il vigile «Reprimere non basta Serve un piano trasporti e viabilità»

Che tutto possa essere affidato al blocco delle multe dei vigili non convince Lorenzo Carones, segretario generale dell'Arv, l'associazione della polizia urbana della capitale. «Il semplice passaggio di un vigile in viale del Policlinico non risolverebbe granché il problema. In una zona come quella, con un ospedale di quelle dimensioni, i problemi si risolvono con interventi strutturali - dice Carones - Multare tutte le auto parcheggiate in divieto di sosta sarebbe impossibile. Eppure in altri paesi succede. E poi, tra la

presenza di un esercito di vigili e non trovarne neanche l'ombra, ci sarà pure una via di mezzo. Certo, ma questo dipende dall'organizzazione del lavoro del corpo dei vigili urbani e dal suo governo. I vigili non fanno soltanto viabilità, hanno decine di altri compiti. Sono pochi e con pochi mezzi. Si potrebbe mettere un vigile fisso, armato di blocchetto, sicuramente sarebbe qualcosa. Ma non riuscirebbe a tenere sotto controllo tutto il viale. Farebbe un centinaio di multe? Bene, meglio di niente. Ma poco rispetto al traffico di centinaia e centinaia di auto che per un motivo o l'altro ruotano attorno al Policlinico. Insomma, niente da fare per risolvere l'emergenza? Non conosco approfonditamente la zona del Policlinico, quello che so di certo è che servono interventi strutturali. Parcheggi, trasporti pubblici e una migliore utilizzazione dei vigili, cosa che noi chiediamo da tempo, devono marciare di pari passo.

## Lo Sdo che voglio / 6

# Se non cambia l'idea di città non cambierà nulla

«Un'operazione di questa rilevanza non può realizzarsi in modo dirigitico, né autoritario» I ministeri fuori dal centro: «Che non sia un semplice trasferimento di cubature»

PIERO SALVAGNI

Si sono realizzate le condizioni essenziali per far partire lo Sdo. La legge per Roma capitale, le norme per l'esproprio, la variante di salvaguardia, l'elaborazione del piano direttore, l'ufficio speciale Sdo, la scelta di predisporre un «piano quadro» per il centro storico. Il gruppo comunista-Pds ha svolto un ruolo decisivo di op posizione e di governo su proposte innovative. Tutti sono costretti a misurarsi su un terreno nuovo. Gli atti compiuti, hanno stabilito obiettivi, regole e strumenti che danno finalità pubbliche e basi più stabili a una strategia di «qualità urbana». Il «pubblico» può dirigere e controllare il processo. Il «privato», chiunque esso sia o sarà, esegue uniformandosi alle nuove regole. È un rovesciamento significativo e di non poco conto. Ma le regole più decisive non bastano. Ora sono in primo piano i contenuti e le scelte che determineranno o meno la vera qualità dell'intera operazione. E i contenuti non

potrà determinarli l'urbanistica come puro disegno. L'urbanistica è uno strumento, non il fine. O lo Sdo è parte di un progetto di città democratica, che in realtà è un progetto di società democratica, e allora trasforma la città, oppure cambia poco o nulla. Può essere lo Sdo dei cittadini o quello del «Palazzo». Anzi se diventa lo Sdo dei cittadini cambia anche il «Palazzo». Per divenire tale lo Sdo deve essere integrato nel contesto urbano e concepito come «nuovo centro» democratico della città a luogo che per la sua qualità, l'architettura, gli spazi progettati e il verde, rappresenti un'alternativa al centro storico. Un luogo dove il cittadino incontra lo Stato e le istituzioni in modo democratico e trasparente. Un luogo dove si lavora, si produce e si abita. Ma dove si va, assistere a uno spettacolo o ad un concerto, visitare una mostra, partecipare a un convegno, praticare lo sport, passeggiare

e incontrarsi, consumare beni e vivere la città. Una operazione di questa rilevanza non può realizzarsi in modo dirigitico, né tantomeno autoritario. Occorre il consenso e la partecipazione attiva della città. In primo luogo tra i lavoratori e i dirigenti dello Stato e della pubblica amministrazione. È ancora debole la strategia di trasferimento dal centro storico allo Sdo della dirigitività pubblica, nazionale e locale. Ancor più debole è l'idea che questo trasferimento non sia solo quantitativo, ma rappresenti l'occasione per un mutamento profondo nel funzionamento democratico dell'amministrazione pubblica e per un rapporto trasparente tra cittadino e istituzioni. La principale questione di Roma capitale. Senza organizzare questa battaglia lo Sdo è monco. In secondo luogo la questione della mobilità. Lo Sdo deve essere tra i settori più accessibili della città. La libertà di movimento è una grande questione sociale e democratica, oltreché di funzionamento e di efficienza urbana. Lo Sdo non

potrà partire senza risorse adeguate destinate a questo obiettivo. Occorre una battaglia politica per reperirle, così come occorrono risorse per gli espropri. Non è pensabile che le banche e le assicurazioni siano le protagoniste esclusive della operazione, perché deciderebbero secondo i loro interessi. In terzo luogo il centro storico. Non basta alleggerirlo. Occorre sapere come riusarlo in modo diverso. La città politica e la città della cultura. L'antico come cuore della città moderna, sede al tempo stesso della identità storica e di funzioni urbane di servizio collettivo privilegiato. Questo piano non c'è ancora ed è di importanza pari se non superiore a quello dello Sdo. Queste le ragioni che dimostrano che lo Sdo non può più essere quello del '62, ma neanche quello del '74 è un dogma. Il «piano direttore» deve verificare seriamente a quali condizioni le dimensioni e le compatibilità urbanistiche, ambientali e sociali consentono

di fare dello Sdo una scelta tridimensionale che contemporaneamente riqualifica il centro storico, il quadrante orientale e la sua periferia, costituendo un «nuovo centro» per l'area metropolitana di Roma e il Paese. Lo Sdo è un tassello importante e prioritario, ma pur sempre uno degli elementi del ripensamento della capitale. Lo Sdo è l'elemento dinamico che mette in moto un processo straordinario di trasformazione urbana ma non è l'unico. La città capitale deve ridiventarsi su scala metropolitana, sia in rapporto alle funzioni di servizi, pubbliche e private, che all'ambiente, la scienza, la ricerca, la cultura, i servizi che rappresentano i nuovi assi strategici della trasformazione di Roma capitale e metropoli. Per questo non ha senso concentrare nello Sdo il massimo del peso, ma quello utile ad avviare un riequilibrio effettivo di funzioni tra centro e periferia, la cultura, i servizi che rappresentano i nuovi assi strategici della trasformazione di Roma capitale e metropoli. Ma non ha senso neanche ridurre ai minimi termini perché allora da dinamica l'operazione diventa statica.

Lo Sdo di qualità è fatto di funzioni integrate e non può essere un'isola né solo un polo di riferimento, ma appunto un «sistema», proprio perché deve assolvere a quella funzione tridimensionale. Né tutti i problemi del quadrante orientale debbono o possono trovare soluzione nello Sdo. La variante di salvaguardia deve mettere in equilibrio anche il quadrante orientale non solo utilizzando lo Sdo ma l'intero settore urbano. Da quanto detto sembra chiaro quali debbano essere le «nuove frontiere» della nostra elaborazione. Alla fine il regolamento è politico. In questi anni abbiamo innovato sostenendo giustamente che la città e la società non sono più la sede di una sola contraddizione, quella tra capitale e lavoro. Ma di più contraddizioni tra sviluppo e ambiente, tra innovazione tecnologica e suo uso in senso sociale, tra organizzazione e gerarchie della vita urbana e spinta di liberazione delle donne, tra diritti e poteri. Abbiamo anche detto «sle-

gare Roma». Ma sleigare Roma non significa solo denuncia, né si può pensare di vincere combattendo unicamente la speculazione fondiaria. È la rendita finanziaria, della quale la rendita fondiaria è parte, il nemico più corposo che impedisce la qualificazione del sistema produttivo. Ed ambedue hanno basi di massa che occorre saper incrinare. Occorre lavorare su tutte le contraddizioni e leggere la città non più in una chiave schematicamente dualistica, ma individuando la «complessità». Dobbiamo usare la «ricchezza» di risorse materiali e intellettuali per combattere l'emarginazione e la subaltermità. Quello che occorre organizzare è un blocco sociale avanzato non arretrato. Se riusciremo a fare questo allora individueremo tutti i soggetti, le molle di un conflitto democratico unitario e di massa che superi in avanti le contraddizioni. Allora «Roma da sleigare» e lo Sdo saranno un vero progetto politico.



Piero Salvagni