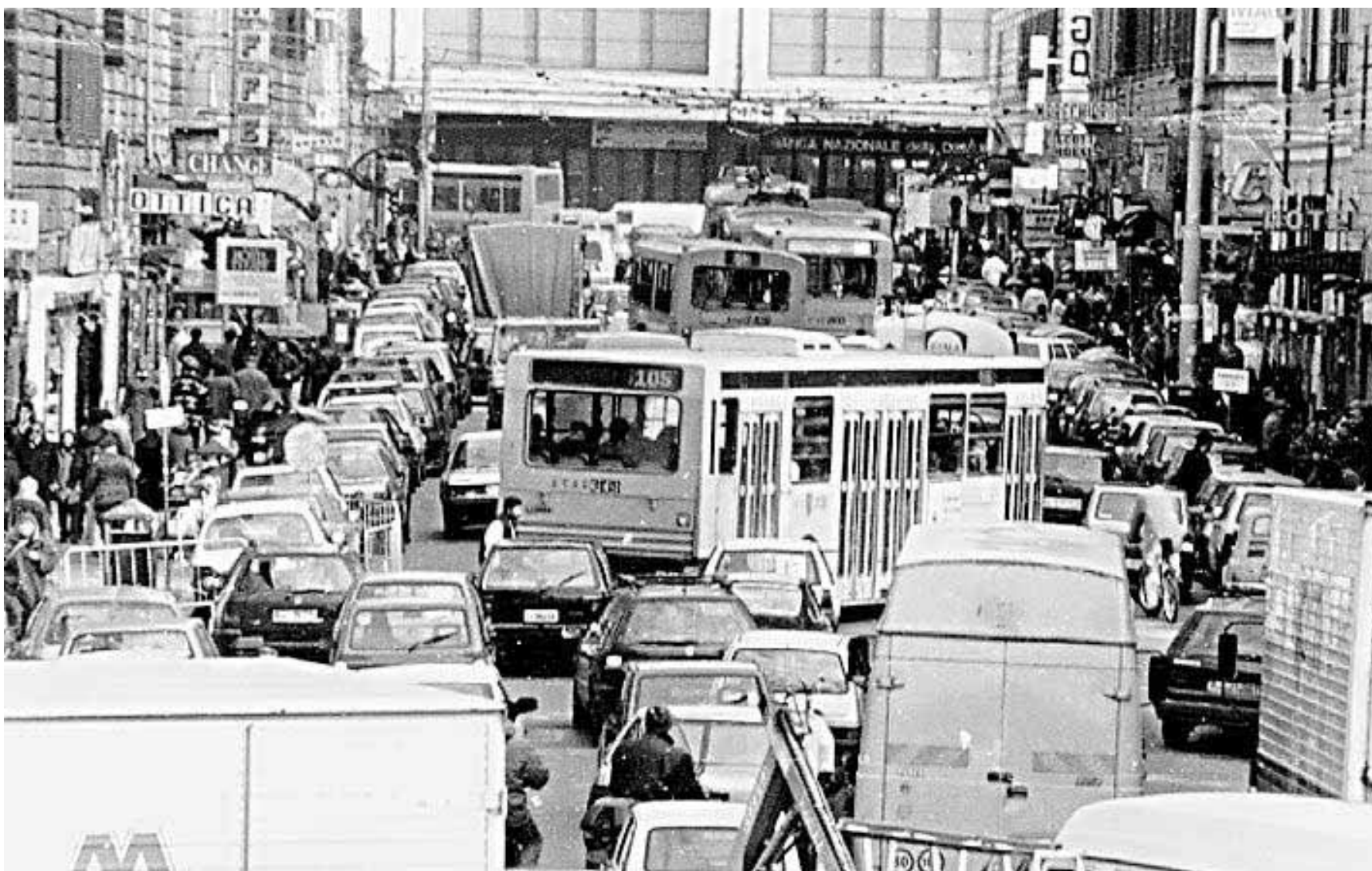


Sabato 1 febbraio 1997

### Costa: cinque anni di lavori per l'auditorium

Beaubourg di Parigi è stato realizzato in 8 anni e malamente - ma non per colpa dei progettisti - l'Auditorium di Roma lo costruiamo in 5 anni». Lo ha affermato il presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, Aurelio Misiti. Ogni contrasto è superato? «Saranno rifatti i calcoli relativi alla statica del futuro edificio, unico vero problema sollevato» hanno risposto all'unisono Misiti e il ministro dei Lavori pubblici, Paolo Costa. «Tali calcoli saranno rifatti - ha sottolineato il ministro - secondo il giudizio "tecnico-scientifico" del Consiglio Superiore». Il «problema del legno» che sarà impiegato nella costruzione «non c'entra», dice Misiti. «Come invece è stato sostenuto da diverse parti». Le polemiche sul Consiglio come organismo plebiscitario? Misiti espone: «Allora dobbiamo abolire anche la Corte dei Conti perché è composta da 600 persone? Dei 120 membri che tanto turbano il sonno dei giusti: sono 20 per ciascuna delle 6 sezioni in cui è diviso il Consiglio. Ce ne vogliono altri 200 per assisterli in decisioni delicate che riguardano 100-150 opere importanti che il Consiglio superiore deve esaminare ogni mese». A proposito dei «tempi burocratici insostenibili»: «Il progetto definitivo dell'Auditorium ci è stato inviato dal Comune il 16 dicembre ed il 24 gennaio abbiamo risposto».



BlowUp

«L'unica vera grande opera da fare a Roma è togliere le auto dal centro storico. Eliminare il rumore assordante dei motori a scoppio. Anzi, di più, togliere l'asfalto, sostituendo il tram agli autobus. Il vicesindaco Walter Tocci coglie l'occasione offertagli dal convegno organizzato dal Dipartimento di Architettura e Urbanistica per l'Ingegneria dell'Università La Sapienza, e sponsorizzato dal Comune, («Riprendiamoci la città. Tutti in tram, tutti in taxi»), per anticipare le direttrici del piano urbano del traffico che l'Assessorato ai trasporti presenterà nelle prossime settimane, e per inquadrarlo nella strategia di pianificazione generale già adottata dal consiglio comunale all'unanimità nel dicembre del '95.

Quello di Tocci, dalla presidenza del convegno, è un excursus sul «retropensiero» dell'assessorato, sull'analisi di fondo relativa ai problemi della mobilità a Roma che ha determinato certe scelte strategiche. La sede è quella adatta, visto che il convegno ha una impronta fortemente culturale. «È arrivato il momento - dice Tocci - di calarsi completamente nella sfida fra trasporto pubblico e trasporto privato e mettere in campo tutte le armi. La sfida riguarda tre campi: la sfera economica, lo spazio fisico, la sfera politica».

#### La sfera economica

I conti delle aziende pubbliche dei trasporti, innanzitutto. Nel '93 il deficit era di 900 miliardi l'anno, ora è sceso a 500 miliardi l'anno. Pur abbattuto del 50% è un deficit insostenibile che rischia «di mandare a carte quarantotto» non solo l'Atac ma il Comune. Le ragioni di quel debito sono di carattere gestionale (le aziende hanno svolto una funzione di ammortizzatore

## «Via l'asfalto dal centro» Tocci: in futuro accesso solo a tram e bus

Il vicesindaco Walter Tocci interviene al convegno «Riprendiamoci la città. Tutti in tram, tutti in taxi» e spiega la strategia capitolina sui trasporti anticipando le linee portanti del piano urbano del traffico che sta per essere varato. Saranno gli automobilisti a pagare il trasporto pubblico. Nel centro storico, via l'asfalto insieme alle auto. Una rete capillare di tram. E niente capolinea di autobus a piazza dei Cinquecento.

#### LUANA BENINI

sociale, mantenendo occupazione in esubero, e di assistenzialismo nei confronti delle imprese) ma anche di carattere strutturale (la rete romana di 130mila ettari è la più grande d'Italia e si sposa con una urbanistica, quella della speculazione edilizia, che è «disastrosa» da gestire con il trasporto). «Fino a ieri - dice Tocci - il debito, si è sempre pensato di scaricarlo sugli utenti. Invece ora bisogna far pagare il trasporto pubblico agli automobilisti. Come? Con i parchimetri, ad esempio. I cui introiti non vanno dirottati nella costruzione di parcheggi (quelli se li devono costruire i privati), ma negli investimenti nel trasporto pubblico. Certo, c'è bisogno di una legge nazionale di finanziamento. Intanto però, noi ci organizziamo per avere un nostro fondo di investimento: tutta Roma, all'interno dell'anello ferroviario sarà a pa-

#### gamento».

#### Lo spazio fisico

«È scarso, strutturalmente. Non è possibile fare un milione di posti auto. E le multe ormai non sono dissuasive. Il piano urbano del traffico di prossima presentazione ripartisce il territorio in tre fasce: 1) quella esterna, periferica, verde, che ha una struttura abitativa diradata: da questi quartieri i romani dovranno partire in auto necessariamente; si tratta allora di creare in periferia parcheggi di scambio (inseriti però in nodi urbani qualificanti, non piazzole di cemento nel deserto); 2) una fascia più interna, fra quella verde e l'anello ferroviario: qui la rete Atac sarà ristrutturata profondamente: cambierà il disegno della rete e saranno disegnate linee passanti per il centro, che vanno da periferia a periferia (ba-

sta con i capolinea nel centro storico) basta con la disseminazione di autobus a piazza dei Cinquecento); 3) la fascia dentro l'anello ferroviario sarà tutta tariffata; 4) il centro blu: completamente senza auto, percorso solo da tram, in maniera capillare nel centro storico, e da bus elettrici. La rete ipotizzata è quella del «3per 3»: tre grandi passanti ferroviari che si sovrappongono lungo l'anello incontrando tre metropolitane.

#### Un fatto di cultura

Riappropriarsi dei luoghi urbani, degli spazi aperti come luoghi pubblici. La sfida contro la motorizzazione di massa si vince sul piano delle alternative che si offrono: il convegno e la bella mostra (con audiovisivi e film d'epoca), organizzata nei corridoi di Ingegneria, sono finalizzati a illustrare e motivare questo obiettivo di fondo. «Un convegno utile - dice Tocci - perché non è specialistico, sui trasporti, ma coglie l'interrelazione fra trasporti e progetto di città». Il tram, dunque, come scelta prioritaria. Non il classico tram sferragliante, ma «un tram silenzioso, in lega leggera, con ruote in plastica antivibrante, le cui accelerazioni sono regolate da computer» come spiega Gianangelo Genaro, assessore all'ambiente del Comune di Padova. Insomma, una scelta di carattere europeo.

### Il record spetta alla metro A nell'ora di punta trasporta quarantacinquemila passeggeri

«Nel corso del convegno «Riprendiamoci la città. Tutti in tram, tutti in taxi» sono stati presentati i lavori di simulazione delle reti di trasporto.

La simulazione in ora di punta del trasporto privato (al 1996) ha riguardato il movimento di 281mila veicoli. Ha mostrato che la percorrenza totale dentro il GRA è di due milioni e mezzo di veicoli con un tempo di percorrenza di oltre 100mila veicoli l'ora (percorso medio per veicolo: 9 km a una velocità media di 24 km/h). Ha mostrato anche condizioni di congestione soprattutto su Aurelia, Flaminia, Salaria, A24, Tuscolana, Appia, Colombo, via del Mare, A12, Trionfale, Cassia, Nomentana, Casilina, Laurentina; sulle strade tangenziali (GRA, Tangenziale Est, Foro Italico, Monti Tiburtini) e sugli assi principali in area centrale (Corso d'Italia, Lungotevere, Terme di Caracalla, Circo Massimo, S. Gregorio). La simulazione in ora di punta del trasporto pubblico ha riguardato 256mila spostamenti: il riempimento medio delle linee risulta del 30% con un massimo del 50% nelle metropolitane. Le metropolitane risultano gli elementi principali dell'intero sistema. La linea A con 45mila passeggeri, un carico massimo di 21mila passeggeri all'ora, un riempimento medio del 45% e un massimo del 105% (Vittorio-Termini); la linea B con 40mila passeggeri, un carico massimo di 15mila passeggeri all'ora, un riempimento medio del 55% e un massimo del 105% (Piramide-Circo Massimo). Tra le ferrovie in concessione, la linea Lido-Magliana è la più utilizzata (oltre 12mila passeggeri che percorrono in media 16 km). Il sistema regionale delle Fs serve oltre 26mila passeggeri che percorrono in media 35 km. Da Formia, Frosinone e dai Castelli, 15mila passeggeri l'ora. La rete Atac presenta elementi di spicco per capacità di offerta: Gianicolense-Trastevere (6500 passeggeri l'ora), Gregorio VII-Corso Vittorio (2700), Venezia-Termini (4000), Trieste-Libia (4200), Nomentana (4700), Prenestina (6400).

### LA POLEMICA

## Cara Spi più fatti meno parole

MAURIZIO BARTOLUCCI \*

Il contributo che un sindacato come la Cgil può dare al miglioramento dei servizi per gli anziani in una città come Roma è senz'altro rilevante. Già in passato ciò è avvenuto in diverse circostanze e mi auguro che ciò avvenga ancora. È proprio per questo che le affermazioni del segretario dello Spi di Roma e del Lazio, contenute in un articolo pubblicato ieri dall'Unità, meritano un approfondimento ed una pronta risposta. Il Comune ha compiuto una scelta: in un quadro di ridimensionamento delle risorse complessive degli Enti locali, ha aumentato l'impegno in questa direzione. Siamo partiti nel 1993 con uno stanziamento di 131 miliardi e abbiamo chiuso il 1996 con una spesa di 173. Le spese sociali sono passate dal 5% al 7% delle spese complessive per beni e servizi che il Comune realizza attestandosi sulla media delle altre grandi città del Nord.

Sistema caritativo. L'intervento si è sviluppato in quattro direzioni: socializzazione (siamo arrivati a 96 centri anziani che organizzano 80.000 iscritti; abbiamo utilizzato gli anziani per aprire musei e per la sorveglianza davanti alle scuole e altre iniziative); abbiamo aperto cinque banche del tempo ove è possibile scambiarsi servizi e opportunità.

Assistenza domiciliare (siamo lavorando, dopo aver sbloccato una situazione ferma da 15 anni, alla realizzazione di un sistema integrato di risposte sul territorio. Assistenza forte gestita dalle cooperative, telesoccorso, interventi di contatto e solidarietà gestiti dal volontariato, recapito farmaci. Tale organizzazione mira a raddoppiare gli interventi con un aumento di spesa praticabile). Residenze (puntiamo alla riorganizzazione delle case di riposo trasformandole in Rsa. Ma nel frattempo abbiamo deliberato su comunità alloggio e centri diurni e stiamo lavorando con l'Auser per la costituzione di un'agenzia per le donne sole che hanno il problema della casa). Nucleo familiare (abbiamo ridisegnato, e la delibera sarà approvata in consiglio comunale fra un mese, la mappa degli interventi economici delle circoscrizioni. Si aboliranno i sussidi ad personam per favorire sostegni reali al nucleo familiare che mantiene l'anziano in casa). Vi sono poi i soggiorni estivi, il tetro ed altro. È poco? Non mi sembra. E non è nella logica assistenziale. Siamo a favore dell'innovazione, al punto che 50 comuni saranno a Roma a maggio per discutere su questa strategia, l'unica possibile in un quadro di riforma dello stato sociale. Se la Cgil è disponibile a dare un contributo, cosa che non è avvenuta finora, ben venga, altrimenti è inutile parlare di emergenza e finanziamenti a pioggia. Appartengono a un passato che non vogliamo far tornare.

\*Presidente commissione politiche sociali.

REGIO DEL MONDO PUBBLICITÀ

PER RACCONTARVI  
MEGLIO ROMA  
FAREMO MATTINA.

l'Unità