

Milioni di pellegrini: siamo pronti ad accoglierli?



Alberto Ronchey



«Arriveranno migliaia di pullman, il traffico e lo smog impazziranno. Ai turisti rivolgo un appello: girino a piedi. Come nel Medioevo...»

Federico Coen



«Non si tiene conto dei non credenti. Organizziamo dei convegni anche un bilancio non religioso del millennio»

Luigi Zanda



«Il confronto con le Olimpiadi di Barcellona non è pertinente. Lo sviluppo delle metropoli va slegato dai grandi eventi»

Italo Insolera



«La Santa Sede non ha proposto un suo progetto per Roma nel 2000. Il che è giusto, ma è anche un male. Perché così progetti non ce ne sono...»

È vero che siamo nell'epoca dei grandi raduni. Però Parigi ha 14 linee della metropolitana, mentre a Roma ce ne sono appena due. Londra ha da 15 anni tre corsie del raccordo anulare e sta costruendo la quarta, mentre qui ne abbiamo ancora due per buona parte del tracciato. Del resto per l'accesso ai musei vaticani è stato introdotto il numero chiuso, e per accedere alla stessa piazza San Pietro c'è un sistema di prenotazioni con ticket, perché non può accogliere più di 170mila persone. E allora perché non discutere sul fatto che nel centro di Roma non possono entrare migliaia di pullman? Se ne è parlato o no? E tu, Zanda, hai trovato resistenze da parte vaticana a una limitazione degli afflussi?

ZANDA: Anche sugli autobus turistici le opinioni non sono uguali. Però quello che dici sposta la discussione su un altro argomento. Tu stai parlando dell'ammodernamento delle strutture di Roma, che con il Giubileo c'entra solo indirettamente. Quanto al numero chiuso, è certamente possibile introdurlo nei musei, nei teatri, nei cinema, negli stadi. Ma non nelle città. Non c'è un solo esempio al mondo. Io ho lavorato dieci anni a Venezia, che teoricamente è il posto più adatto a sperimentare il numero chiuso, perché ha una struttura insulare e ci si arriva in modi abbastanza controllabili. Ma persino a Venezia il numero chiuso è impossibile. Figuriamoci a Roma. Quanto ai pullman, le decisioni spettano al comune di Roma. Io parlerei di divieto, altri preferiscono chiamarla regolamentazione dell'accesso. L'Agenzia ha predisposto un progetto che è tuttora tecnicamente fattibile.

COEN: Per coinvolgere Italo Insolera vorrei sollevare un'altra questione. È vero che il problema degli afflussi di massa esiste ovunque, ma Roma è un caso particolare. Insolera ha partecipato in un primo tempo alla definizione dei progetti relativi al Giubileo e vorrei ascoltare le sue impressioni su quell'esperienza.

INSOLERA: Inizialmente si era creato un comitato scientifico, di cui faceva parte anche Zanda, che terminò i suoi lavori nel maggio del 1995, con una cerimonia in pompa magna al Teatro Argentina. Dopo di che, credo che nessuno abbia consultato la relazione, del resto molto generica, presentata dal

comitato. Il Giubileo, ricordava Zanda, si tiene a Roma da 700 anni. Come fu speciale quello del 1950, di cui Pio XII approfittò per finire di scassare Borgo e costruire via della Conciliazione, così non può non esserlo quello del 2000. Aprire una vertenza con il Papa dicendogli che Roma non può ospitare il Giubileo equivarrebbe a intimargli di trasferire altrove la Santa Sede. Si dice che la nostra città non è attrezzata, ma credo che nessuna metropoli al mondo lo sia, di fronte a certe punte di affluenza. Il problema è vedere che cosa si è fatto, o non si è fatto, per adeguarne le capacità di ricezione. Non parlerei di accettazione passiva dei progetti del Vaticano, perché piani riguardanti la città di Roma la Santa Sede non ne ha presentati. E c'è contemporaneamente da compiacersene e dispiacersene. Da compiacersene perché non era affar suo. Da dispiacersene perché così di progetti generali non ce ne sono affatto. Per quel che ne so io, l'autorità ecclesiastica ha insistito su tre punti. Il primo è la costruzione di un vasto parcheggio sopra la Galleria Principe Amedeo. Il secondo è l'individuazione di un'area, alla periferia di Roma, dove radunare due milioni di persone. Il terzo è il riadattamento di strutture alberghiere e conventuali, situate soprattutto nella zona Aurelia, che consentano alla Chiesa di gestire direttamente i soggiorni della maggior parte dei pellegrini. Ciò che mi preoccupa maggiormente è proprio l'ultimo aspetto: la presenza continua di un gran numero di persone che dovranno spostarsi in giro per la città. La carenza più grave riguarda i mezzi di trasporto che dovrebbero consentire ai pellegrini di muoversi. Infatti si teme molto l'invasione dei pullman. Ma davvero non c'è altro? Ho visto che si stanno facendo dei lavori enormi alla stazione Ostiense, che è stata ceduta all'Opera Pellegri- naggi per l'anno santo, e vorrei sapere di che si tratta. Finché il comune di Roma chiedeva binari per il trasporto urbano, le Ferrovie hanno risposto che non potevano cederne nemmeno uno dei 17 che ci sono all'Ostiense. In questo momento però funziona solo la metà di quei binari: gli altri sono un cantiere in cui non so che cosa si stia facendo, perché non ho mai visto nessun progetto. Va aggiunto che è in corso il raddoppio della ferrovia per Viterbo e che la li-

«È una ricorrenza speciale come quella del 1950, quando il Papa era Pio XII»

»

«Invitiamo Le Goff a parlare del Purgatorio. Se non ci fosse, il Giubileo non si farebbe...»

»



nea A della metropolitana sarà prolungata per arrivare ai musei vaticani. Insomma, qualcosa nei trasporti su ferro si muove, ma non è certo sufficiente.

COEN: Vorrei aggiungere un altro interrogativo. Come sarà Roma dopo il 2000? Nella progettazione di queste opere si è tenuto conto del futuro della città? Mi domando per esempio che incidenza avrà il grande parcheggio del Gianicolo sul traffico romano: la mia impressione è che creerà un ulteriore intasamento vicino al Lungote-

setto urbano, portando proprio l'esempio di Barcellona.

ZANDA: La mia opinione è diversa. Secondo me conviene sganciare la costruzione delle infrastrutture dall'organizzazione dei grandi eventi. Anzi, nel sistema italiano dei lavori pubblici questa divisione è assolutamente necessaria. Faccio un esempio. Il programma al quale Insolera e io abbiamo lavorato come membri di un comitato scientifico, nella prima metà del 1995, è stato finanziato nella seconda parte del 1997. Questi so-



no i tempi italiani. Ed era un programma fatto prevalentemente di obiettivi, non di progetti. Ciò significa che in due anni sarebbe stato necessario definire i progetti, indire le gare, assegnare i lavori e realizzare le opere. Un'impresa impossibile. Per quanto riguarda i visitatori, vorrei dire qualche numero. Nel 2000 avremo quattro tipi di flussi. Il primo è quello ordinario per il Giubileo, pari a 50-60mila persone al giorno. Alla domenica e nella media stagione arriveremo a 100-120mila presenze. Nei mesi di maggiore affollamento toccheremo i 200-250mila visitatori. Infine c'è il grande raduno di

agosto, che non sarà di due milioni di persone, perché Tor Vergata ne contiene al massimo un milione e mezzo. Le diverse scale di afflusso devono determinare diversi modi di regolamentazione. Certamente l'ideale sarebbe stato poter contare su un'infrastruttura di trasporto sotterraneo. Noi abbiamo solo 35km di metropolitana, mentre ne servirebbero 250-300. In mancanza di queste infrastrutture, certi problemi sono insolubili.

RONCHEY: La questione essenziale, secondo me, è che la buona amministrazione consiste nel commisurare i mezzi ai fini, oppure viceversa, se i primi scarseggiano. Ormai il discorso sulla nuova linea della metropolitana è superato. Tra l'altro il progetto era improponibile anche per via di un vincolo archeologico che avevo posto come ministro dei Beni culturali. Ma se i pellegrini dei secoli passati, come si legge nelle cronache, venivano a piedi «de tota Lombardia et Burgundia et Almania», qualche chilometro camminando potranno pur farlo anche i visitatori del 2000.

Fatta eccezione per i disabili, i pellegrini possono benissimo vedere Roma lasciando i torpedoni fuori dal centro storico. Ma non credo, caro Zanda, che riusciate ad ottenere questo risultato. È stato detto che già a settembre i pullman sarebbero stati fermati, ma io li vedo regolarmente circolare, tutti i mercoledì e le domeniche, nei dintorni di San Pietro.

ZANDA: Quella promessa per settembre l'hanno fatta altri, non l'Agenzia.

RONCHEY: Lo so, ma il problema resta. Purtroppo Roma è strozzata dal fatto che si è esesa

a macchia d'olio tutt'intorno ai quartieri storici, senza nessun centro direzionale di sviluppo e con spese enormi, perché è stato necessario portare i servizi in tutte le direzioni. Un'espansione selvaggia alla quale non sono certo state estranee la finanza e l'industria immobiliare legate al Vaticano. Stando così le cose, un po' di strada a piedi i pellegrini devono convincersi a farla. Non possono pretendere di fare il giro delle sette chiese con il pullman, la televisione, il frigobar e l'aria condizionata.

INSOLERA: Mi piacerebbe a questo proposito sapere quali sono i programmi predisposti dall'Opera Pellegri-naggi, se si prevede che l'itinerario di visita alle basiliche venga coperto a piedi o con altri mezzi. Una volta svegliatosi alla mattina sull'Aurelia, che cosa farà il pellegrino tipo?

ZANDA: Nel 1950 ero un bambino: venni dalla Sardegna a Roma per l'anno santo e mia madre mi portò a fare il giro delle basiliche. Lo facemmo a piedi. Mi piacerebbe che anche i pellegrini del 2000 facessero lo stesso.

RONCHEY: Ma riuscite a persuadere il Vaticano che i pullman vanno tenuti fuori dal centro storico?

ZANDA: Questa sarà la regola, come ha dichiarato formalmente il comune di Roma.

INSOLERA: Siamo tutti d'accordo che i pullman devono fermarsi. Ma poi i pellegrini che fanno? Vanno a piedi o usano i mezzi dell'Atac, già gravemente insufficienti? È impossibile vietare ai non residenti di prendere gli autobus. Ma se li prendono rischiano di portare alla paralisi il trasporto pubblico.

ZANDA: A Roma i pullman sono una fonte di enormi disagi. Il sistema che abbiamo studiato in vista del Giubileo è abbastanza elementare. Sul raccordo anulare verranno creati una decina di check point con parcheggi di scambio, tutti vicini a stazioni ferroviarie o della metropolitana. Inoltre ci saranno una cinquantina di luoghi d'accredito sparsi per l'Italia e l'Europa, in modo che i pullman possano prenotarsi a distanza. Nella rete di parcheggi sul raccordo ci saranno circa 1600 posti di sosta: lì si fermeranno i pullman e i loro passeggeri proseguiranno con mezzi su rotaia. Altri 500 posti saranno disponibili in parcheggi di prossimità, situati lungo la cinta delle Mura Aureliane. I pullman in grado di esibire la prenotazione saranno autorizzati a proseguire oltre il raccordo e a fermarsi in questi altri parcheggi. Ma nel 2000 saranno rigorosamente proibiti ai torpedoni i due comportamenti, oggi abituali, che gettano nel caos il traffico romano: la circolazione nel centro storico e il parcheggio lungo le strade. Per chi trasgredirà i divieti, abbiamo previsto una multa di due milioni. Insolera chiede che cosa offriamo ai pellegrini per spostarsi in città. Per coloro che arrivano nei parcheggi di scambio ci saranno trenini che li porteranno alla stazione Termini.

In più il comune darà in appalto a privati otto linee supplementari di trasporto urbano, per servire i quartieri con le maggiori concentrazioni alberghiere, in modo che ci sia un'alternativa, almeno parziale, ai mezzi dell'Atac.

RONCHEY: Vorrei fare un'obiezione. Sapete come funziona la polizia urbana di Roma? Vi riferisco una situazione che conosco personalmente. Io, da quattro anni, ogni sabato e ogni domenica vado a piedi da via Fosse di Castello a piazza Navona. E passo per via dei Coronari, davanti alla quale c'è un grosso cartello con scritto: «Area pedonale con eccezione per gli scarichi merci dalle ore 0 alle ore 10 di mattina». Ebbene, da quattro anni vedo passare ogni volta per quella via automobili, furgoni e motorini, ma non ho mai incontrato un vigile urbano. Se le cose vanno così, come si fa a non essere scettici?

COEN: Aggiungo un aneddoto. Io abito a Trastevere e per

anni non ho mai visto vigili. La prima volta che sono comparsi mi hanno spiegato che erano lì perché il Papa doveva andare a Santa Maria in Trastevere.

ZANDA: Queste osservazioni sono in gran parte fondate. D'altronde, con un numero complessivo di presenze preventivate intorno ai 26 milioni e con soli 35 chilometri di metropolitana, è chiaro che toccherà non ce ne sono. Tuttavia credo che il sistema da noi predisposto, se realizzato in tutte le sue componenti, possa dare buoni risultati, almeno fino a duemila pullman. Nel caso del grande raduno d'agosto occorrerà mettere in campo soluzioni straordinarie. Naturalmente, perché tutto funzioni, servirà un impegno molto forte delle autorità comunali e governative. Il progetto per evitare l'invasione dei pullman è in via di approvazione, ad uno stadio molto avanzato della procedura. Ci vuole però anche un provvedimento di legge per aggravare le

«Abbiamo solo 35 chilometri di metropolitana. Ne servirebbero ben più di 300...»

»

«...sanzioni contro chi infrangerà i divieti di circolazione e di sosta per i pullman durante il Giubileo. Più in generale credo che dobbiamo entrare nell'ordine di idee che grandi spostamenti e raduni di massa diventeranno sempre più frequenti. Quando ai funerali di lady Diana partecipano cinque milioni di persone, quando ogni anno si svolge a Berlino un immenso rave party con un milione di giovani, è chiaro che sono in corso mutamenti epocali del costume sociale e che siamo tutti ancora insufficientemente attrezzati per fronteggiarli.»

INSOLERA: Io credo che, attraverso le prenotazioni a distanza, si dovrebbe fare in modo di ridurre il numero dei pullman organizzando dei treni speciali, usati spesso per i pellegrinaggi anche a causa dei costi contenuti. Comunque, a un certo punto la gente dovrà scendere dai treni nelle stazioni o dai pullman nei check point. E sarà una massa enorme di persone da trasportare con i veicoli dell'Atac o con altri mezzi. Mi chiedo se non sarà necessario riservare alcune strade, o almeno delle corsie preferenziali, al passaggio dei pellegrini, chiudendo il traffico alle vetture private. Non so se è stata prevista qualche misura del genere, se si pensa almeno di pedonalizzare le zone intorno alle basiliche.

COEN: Per concludere vorrei ribadire un concetto che riguarda non i problemi organizzativi, ma il modo in cui viene presentato il Giubileo. Non si tiene conto dei tanti romani che non sono credenti o comunque non sono cattolici. Il Vaticano svolge il suo ruolo. Ma il comune dovrebbe rappresentare l'intera cittadinanza. Siccome la scadenza del secondo millennio è anche una ricorrenza civile, si tratta di una forzatura grave, che offende molte persone. Mi domando perché, accanto al Giubileo, non si possano programmare convegni culturali laici che traccino un bilancio del millennio trascorso.

RONCHEY: Io vorrei lanciare un'idea, che magari «Reset» può raccogliere. Invitare a tenere una conferenza Jacques Le Goff, lo storico francese che ha pubblicato il famoso studio sull'invenzione del Purgatorio. In effetti non ci sarebbe il Giubileo se non ci fossero le indulgenze, che a loro volta non esistettero se non nel XII secolo, con l'avvento della società mercantile, non fosse stato inventato il Purgatorio. Prima si parlava solo di inferno e Paradiso.

ZANDA: Ho ben presente questa esigenza. L'Agenzia sta organizzando un grande forum mondiale per il 2000, in coincidenza con il Giubileo, che avrà un carattere di testimonianza anche su come i laici celebrano il passaggio del millennio. Inoltre siamo molto attenti a non urtare a sensibilità di chi non crede, anche dal punto di vista dell'uso delle parole: nei nostri documenti non parliamo di pellegrini, ma di visitatori. L'Agenzia si rivolge a tutti: pellegrini e non pellegrini.

