

POCO PIÙ DI TRE MESI ALL'ALBA. E NON È ANCORA CHIARO... NEL SENSO CHE ROMA SOFFRE I CANTIERI DEL GIUBILEO E SPERA CHE TUTTO FINISCA. COME PROMESSO. BREVE VIAGGIO TRA I LAVORI IN CORSO. LA SOFFERENZA CONTINUA, LA PAZIENZA DEI ROMANI

La parola d'ordine è ottimismo: l'orologio del millennio progettato da Sottsass in Piazza Venezia (forse la sola cosa brutta che abbia mai progettato) segna meno 106 giorni al 2000. Meno 106 giorni al Giubileo, meno 106 giorni all'impegno che il sindaco Francesco Rutelli si assume con i suoi concittadini: se ora i disagi sono inevitabili, vi prometto che i cantieri saranno tutti ultimati entro il 2000. Se le promesse saranno mantenute, l'alba del nuovo anno dovrebbe vedere una Roma come non si è mai vista: linda e pinta, con una viabilità scorrevole ed ordinata, con i palazzi che hanno riacquisito il loro colore originale, con piazze che hanno riconquistato l'antica vocazione pedonale: vedi piazza in Lucina, piazza del Popolo e piazza Colonna di recentissima riapertura.

Ma sarà veramente così Roma, il primo gennaio del 2000? C'è chi scommette che molti cantieri non saranno chiusi in tempo, soprattutto laddove il Giubileo si farà più sentire: San Pietro. Simbolo dei lavori intorno alla basilica è il cosiddetto «sottopassino», ovvero quel che resta dell'originale progetto del Sottopasso di Castel Sant'Angelo, che avrebbe dovuto permettere di aggirare la stretta del Lungotevere. Altro simbolo è il contrastatissimo megaparcheggio sotto il Gianicolo. Ultimo simbolo è il Pasa, triste acronimo coniato da poco che significa Principe Amedeo Savoia Aosta, ovvero il «vecchio» tunnel di Porta Cavalleggeri. Come si vede, nel cemento e nella fede, tutto ruota intorno alla Basilica di San Pietro. E non è certamente un caso se i maggiori inconvenienti per il traffico, con le proteste che si levano più accorate e accanite, si verificano proprio nel cuore della cristianità.

Finiranno in tempo i lavori? Sì, probabilmente sì. Il megaparcheggio è un'opera fortemente voluta dal Vaticano e servirà a convogliare fin quasi sotto il colonnato centinaia fra pullman turistici e automobili. I responsabili dei lavori giurano che il parcheggio sarà anche a disposizione dei residenti e di chi deve andare all'ospedale Bambin Gesù. Ma per adesso non c'è, ovviamente, verso di accertarsene. Bisogna attendere e sperare. Soprattutto sperare nel rispetto dei programmi.

Ma, intanto, è da circa un anno (cioè da quando sono stati avviati i lavori) che le bestemmie e le imprecazioni degli automobilisti scuotono l'aria della città del Vaticano. I lavori li sembrano veramente interminabili. Per di più la circolazione cambia continuamente. Ultimato un lavoro si utilizza la strada e se ne chiude un'altra, senza soluzione di continuità. In questi giorni stanno riaprendo, una alla volta, via di Porta Angelica, via del Gianicolo, e poi via del Sant'Uffizio. Ma quella del Vaticano rimane una zona da evitare. Talmente da evitare che persino Francesco Rutelli ha invitato i romani che devono attraversare San Pietro e zone limitrofe a servirsi solo dei mezzi pubblici (quali?) o a cambiare decisamente rotta e a raggiungere il centro storico passando lungo la via Olimpica, che è una sorta di tangenziale esterna.

C'è un uomo che ha la responsabilità di tutto: cantieri e viabilità, rispetto dei tempi e rispetto delle norme. Ha un nome e cognome, non è un'entità astratta, né una sigla. Si chiama Maurizio Pucci ed è il direttore dell'Ufficio coordinamento cantieri. Il suo compito è quello - davvero improbo - di mettere d'accordo le esigenze di tutto e di tutti: dei lavoratori, dei cittadini, degli automobilisti, delle imprese e dell'amministrazione. Nel nome del «superiore interesse della città».

Metropolis

Giubileo

Più di trecento cantieri, ma il sindaco assicura il rispetto dei tempi

Sicuramente non sarà pronto però l'auditorium di Renzo Piano

Tutti contro tutto nel disagio diffuso, in attesa dei turisti e dei loro soldi

Roma, tra buche e sottopassi alla ricerca di una fine

MAURIZIO FORTUNA

Nonostante le incombenze, Pucci si aggira fra i cantieri senza perdere la calma, con una sorta di serena rassegnazione che gli permette di risolvere situazioni molto difficili. Ma di una cosa Maurizio Pucci è particolarmente orgoglioso: l'installazione di un maxi schermo di quattro metri e mezzo di base per due e ottanta di altezza «che in via della Conciliazione informerà in tempo reale gli automobilisti sul percorso da seguire». «Speriamo in questo modo», conclude Pucci di riuscire ad evitare i maxi ingorghi».

Ma a parte i maxi-ingorghi e pochi altri deprecabili inconvenienti, Roma sta offrendo in questo periodo uno spettacolo inconsueto. Cantieri aperti affollati di operai persino durante i giorni festivi, ispezioni comunali che verificano i tempi e multano i ritardatari, camion che si muovono incessantemente avanti e indietro, carichi di ogni materiale. Una frenesia che può rincuorare gli scettici e che francamente nella Capitale era del tutto sconosciuta.

C'era paura per ciò che sarebbe potuto succedere al ritorno dalle ferie, a settembre. Quando cioè tutte le oltre due milioni di automobili e i circa seicentomila motorini si sarebbero riversati nelle strade. C'era paura, e a ragione. I primi giorni sono stati terribili. Magari si fosse trattato solo di gincane fra i cantieri. È stato il blocco assoluto, con tempi di percorrenza triplicati rispetto al normale. Rutelli è dovuto intervenire di persona per strigliare i vigili urbani, completamente assenti dalle strade. In un paio di giorni le cose sono migliorate, ma sempre rimanendo entro gli standard (bassi per la verità) del traffico romano.

Attualmente sono in attività 312 cantieri. Altri 58 sono stati ultimati, quattro sono stati aggiudicati, uno defnanzziato, uno sospeso. Un altro infine è in consegna. In totale fanno 377 cantieri, un numero impressionante, un lavoro di maquillage che a Roma non è mai stato tentato, salvo, forse per le mai dimenticate Olimpiadi del



non si preoccupano più per qualche decina di buchi e di transenne sparsi qua e là. «Il Giubileo farà compiere un balzo in avanti alla città», dicono, e citano i Giubileo passati, con le aiuole costruite per l'occasione. E i romani, cioè le «cavie» involontarie che si sono sottoposte all'esperimento di vivere in una città semiparalizzata dall'incubo e dalla realtà dei «lavori in corso»? Cioè la gente che uscendo da casa s'è trovata i sensi di marcia improvvisamente cambiati una mattina sì e l'altra no. O la strada per il lavoro improvvisamente diventata più tortuosa. O i parcheggi cancellati, cercando di orientarsi in zone della città che mai avrebbe pensato di attraversare per andare al lavoro. Che cosa dovranno ormai pensare queste persone provate a tutte le avventure viabilistiche?

Non lo sa nessuno. Nessuno oserebbe rispondere. Ormai proteste e blocchi sono all'ordine del giorno, con petizioni e raccolte di firme e le immancabili denunce del Codacons. C'è più traffico fra le perplessità e le arrabbiate dei cittadini che fra le strade. Nascono improbabili e spontanei (?) comitati per la protezione e la salvaguardia di qualsiasi cosa, ci si organizza e si volantina per qualsiasi cosa, ma soprattutto ci si arma di slogan e megafoni «contro qualcosa». I romani ormai sono contro tutto e contro tutti. Specialmente all'interno dell'amministrazione. E c'è chi, come An, non vede l'ora di cavalcare la protesta, anche a rischio del ridicolo.

E poi c'è la lobby dei commercianti: ringalluzziti dalle decisioni delle amministrazioni di Milano e Bologna, che vogliono riaprire almeno parzialmente il centro alle auto, i commercianti romani sono pronti a scatenarsi: sono frenati solo dalla prospettiva dei guadagni previsti per il Giubileo. Otto milioni di turisti, sedici milioni di turisti, trentadue milioni di turisti. Chi offre di più. Tutti in attesa del primo gennaio del 2000. Lì, davanti alla porta santa. Ma non per incontrare lo spirito santo, bensì per accogliere

frotte di visitatori.

Per finire, una notizia cattiva e una buona: la cattiva è che l'Auditorium progettato da Renzo Piano non sarà pronto per il 2000. Quella che è forse l'opera più attesa per la Capitale ha subito tanti e tali assalti dalla burocrazia romana e statale che sarà completata sicuramente dopo tutte le previsioni e gli auspici. La notizia buona riguarda via Appia Antica. Il raccordo anulare non incrocerà più l'antico tracciato romano. Il sottovia è stato completato in tempo, e la strada recupera finalmente la sua unità, cancellando una «struttura» veramente storica. Si è avverato uno dei sogni di Antonio Cederna.

Roma 1955.
Foto di Elio Cioli dalla mostra e dal catalogo «Elio Cioli. Cinquant'anni di fotografia» (Federico Motta editore)

INFO Gianicolo proibito?

Si direbbe che piove sul bagnato. Dai lavori per la realizzazione del megaparcheggio del Gianicolo stanno affiorando tesori



archeologici. Secondo il portavoce dei verdi, Bonelli, «emergono affreschi - ha proseguito Bonelli - che studiosi autonomi hanno paragonato a quelli della Domus Aurea erediti di pertinenza degli Horti di Agrippina propria del mezzo dei lavori per la realizzazione dello svincolo del megaparcheggio». Secondo Bonelli deve intervenire l'Onu per bloccare i lavori «a difesa della cultura come è intervenuta nei conflitti».

Ci vorrebbero una Vespa, un po' di tempo libero e l'animo leggero, e poi come Nanni Moretti in «Caro Diario» vagare per la città compiendo pericolosi ma divertenti zigzag fra i cantieri. Per rendersi conto di persona che spesso (almeno a Roma) non sono le grandi opere a creare problemi. Per quelle ci sono il tempo la voglia e la capacità di trovare soluzioni alternative. Il rifacimento dell'asfalto di una strada o di una piazza importante (è il caso di piazza Risorgimento, anche questa, guarda un po', dietro il Vaticano, che è stata chiusa per metà) di fronte all'attesa per l'esito importante si risolve in fondo in una seccatura, mentre lo spostamento di un tombino, o l'apertura di uno scavo per l'Enel o per la Telecom riescono a creare problemi drammatici. La sorpresa è sempre dietro l'angolo, improvvisa.

Gli «esperti» sono però convinti che lo slalom fra i cantieri risulterà per i romani una sorta di manuale darwiniano per la selezione della specie. Quelli che sopravviveranno saranno più forti e resilienti, saranno in grado di sopportare disagi sempre maggiori,

Lettera

Alessandria e il sindaco senza Lega

RENZO PENNA*

I problemi politici nella Lega di quest'ultima fase, la sua diminuita presa sull'elettorato del nord dipendono in gran parte dal fatto che il nostro Paese - per iniziativa del governo dell'Ulivo - ha centrato subito nel gruppo di testa delle nazioni che si stanno per dotare di una moneta unica. Bossi, con la scelta della secessione, aveva puntato all'insuccesso dell'operazione Euro, ritenendo che questo avrebbe acuito le differenze tra il nord e il resto del Paese e favorito il suo progetto di divisione. La grande maggioranza degli italiani - settentrione compreso - ha invece dimostrato di condividere le decisioni del governo Prodi e ha accettato di sostenere i sacrifici necessari per raggiungere il traguardo dell'Euro. È stato questo risultato, e non altro, che ha costretto la Lega ad inventarsi una nuova strategia. Le vicende di queste settimane sono l'effetto di questa complicata e incompiuta ricerca.

In questo periodo Bossi ha tentato diverse carte. In Parlamento e con il governo decidendo di sostenere quei provvedimenti che interessavano le regioni del nord, come la pedemontana veneta; verso i cittadini puntando a strumentalizzare problemi veri come l'immigrazione e la sicurezza, con scelte demagogiche: il referendum contro gli immigrati e le «ronde padane». Sul piano

delle alleanze la Lega, in particolare in periferia, ha oscillato e soprattutto le lusinghe e le concrete profferte di Forza Italia hanno aperto nei confronti di singoli dirigenti, numerose breccie. La Lega veneta ne è stato l'esempio più noto. In Piemonte Comino, per due volte candidato da Bossi a sindaco di Torino, a Cuneo e, con Palenzona, ad Alessandria. Questi dati devono aver convinto Bossi che l'autonomia della Lega equivale, oggi, alla sua stessa esistenza. «Primum vivere» insomma, assoluta libertà di movimento e nessun accordo né, soprattutto, con la destra e Berlusconi, né con la sinistra; tanto più che gli elettori del

Carroccio si sono dimostrati poco disponibili a votare i candidati dei partiti «romani». Gli effetti e le conseguenze di questo insuccesso sono particolarmente pesanti per le sorti della giunta comunale di Alessandria, dove la situazione è ancora fluida, ma una stagione politica è sicuramente finita ed è molto probabile l'inizio di una fase amministrativa precaria e confusa. In vista delle elezioni regionali della prossima primavera, lo scontro le polemiche tra chi è rimasto fedele alla Lega e il gruppo che ha seguito Comino, sono ostentati ad intensificarsi con conseguenze facilmente prevedibili sulla «maggioranza» del sindaco. Probabilmente la crisi non ci sarà nel breve periodo. Di certo, se la situazione non precipita, i risultati delle elezioni regionali forniranno a noi di sinistra una politica dichiaratamente leghista. Oggi dopo la scelta compiuta, apertamente di destra, quest'ambiguità avrà molto meno spazio di manovra.

Deputato Ds

