

POLITICA

JOLANDA BUFALINI
ROMA

La Bbc Radio (12 milioni di ascoltatori nel mondo) ha registrato i clacson e le frenate, l'accelerazione dei motorini quando il semaforo del Colosseo passa dal rosso al verde, poi ha fatto ascoltare il silenzio delle prime ore del mattino di ieri, e ha chiesto al sindaco: «I romani preferiscono il rumore?». L'International Herald Tribune ha dedicato alla pedonalizzazione dei Fori un articolo in prima pagina, c'è stata la terza pagina del New York Times, il paginone del Sunday Time, su Al Jazira la notizia va a rullo come su Sky.

Sindaco, c'è uno scollamento fra la eco internazionale e la protesta di cui si fa portavoce il Messaggero. D'altra parte, la dimensione alta e quella minuta non sono due facce della stessa realtà?

«Ho letto che il tabaccaio di via Labicana è preoccupato, le auto non potranno più fermarsi in seconda fila e lui prevede il crollo delle vendite di sigarette. Ho rispetto per questa preoccupazione, perché è chiaro che nella visione del tabaccaio la tabaccheria è centrale, però il sindaco della capitale deve fare scelte e stabilire se sia prevalente l'interesse di chi trova comodo fermarsi in seconda fila oppure se sia più importante ricongiungere con un filo rosso la città moderna con il suo passato. Ci sono studi degli anni Settanta sui danni che lo smog provoca ai monumenti. Dovere del sindaco è decidere che il Colosseo, il monumento più noto al mondo, non sia usato come uno spartitraffico. Né a Sidney né a Londra questo sarebbe possibile».

Lei ha accennato a concorsi internazionali per affrontare la risistemazione dell'area. Come si procederà?

«Adriano La Regina è con noi, oggi, per chiudere simbolicamente questo spazio al traffico privato. È stato un protagonista di questo grande dibattito dai tempi di Petroselli. In seguito ci sono stati gli studi, con Veltroni, per dare un assetto organico all'area. C'è stata la contrapposizione fra chi voleva la pedonalizzazione totale, chi l'eliminazione e chi la conservazione della strada. Alla fine non si è fatto nulla. IPenso che noi abbiamo una responsabilità che va oltre il rione Monti, va oltre Roma e persino oltre l'Italia. Dalle finestre del Campidoglio sui Fori si vedono i rostri presso i quali Marco Antonio celebrò l'orazione funebre di Giulio Cesare. Nostra responsabilità è non possedere ma custodire e valorizzare questi luoghi, come servizio per l'intera umanità».

Ritiene che questa scelta avrà anche un risvolto economico per Roma?

«Sono convinto che la nostra scelta attirerà investimenti pubblici, nel quadro dei programmi dell'Unione Europea, e soldi privati: in ogni parte del mondo vi sono filantropi che hanno accumulato grandi fortune e che ne utilizzano una parte per finanziare gli scavi archeologici, per l'arte e la cultura. Sarei sorpreso se non fosse così. Il progetto Fori è parte di un disegno più vasto della giunta che, nel suo insieme, considera la cultura non un costo né un lusso ma un investimento».

Roma non è solo Fori imperiali...



La pedonalizzazione dell'area del Colosseo e dei Fori Romani, attiva da ieri FOTO LAPRESSE

«I Fori aperti al mondo Roma non si ferma qui»

L'INTERVISTA

Ignazio Marino

Il sindaco, il Colosseo, le proteste, i ricordi: «Da ragazzo parcheggiavo a piazza del Popolo. Non ricordo chi la pedonalizzò, ma fece la cosa giusta»



«Spero che riusciremo ad avviare temporaneamente gli scavi dei Fori e quelli dell'area di Centocelle, vogliamo rivitalizzare quartieri che sono rimasti storicamente indietro».

La difficoltà sta nel tenere insieme l'archeologia con la storia e la città contemporanea. Adriano La Regina cita la contrarietà al progetto Fori di Mario Manieri Elia, che non era il tabaccaio di via Labicana ma un architetto e grande storico.

«Mi sono avvicinato con umiltà al dibattito, affidato in passato a singole persone di straordinaria forza intellettuale, sulla riqualificazione urbanistica di questa parte della città e della nostra storia». (Il sindaco mostra un volume, preso in prestito dalla biblioteca capitolina,

curato da Adriano La Regina). «Mussolini realizzò gli scavi, poi in parte coperti e in parte distrutti dalla via dell'Impero. In anni recenti c'è stato il progetto dagli spazi aerei, ponti e passerelle leggere in legno. Mi sembra ci possa essere una terza soluzione, lo dico con parole mie, da non tecnico: gli scavi dovrebbero rappresentare una tac, una risonanza magnetica, che ci racconti la storia affascinante della stratificazione urbanistica nei secoli. Fra l'altro, è sorprendente che Roma, con i suoi 3.000 anni, non abbia un museo della sua storia urbanistica».

Dove metterà questo museo?

«Stiamo studiando gli spazi comunali, anche per il museo della scienza, dall'ex

mattatoio di Testaccio alle caserme di via Guido Reni. Ma non creda che ci occupiamo solo di cultura, i Fori hanno un grande risalto mediatico ma, con la giunta stiamo lavorando a tanti problemi strategici della città, dalla discesa alla questione del Metro C».

La questione metro C si collega a quella dei Fori

«Stiamo lavorando alla prosecuzione dei lavori e alla ottimizzazione dei tempi. L'assessore Improta ha chiesto un nuovo cronoprogramma alle imprese, come farebbe un normale cittadino che vuole sapere dall'idraulico quanto tempo ci vuole per rifare il bagno. Vogliamo trasparenza dalle aziende sull'impiego dei soldi dei cittadini. La direzione è una Roma che funziona».

La chiusura di via dei Fori creerà problemi di mobilità?

«Nel 1973, quando presi la patente, ero un ragazzo irresponsabile e parcheggiavo a piazza del Popolo. Ora io non ricordo né chi abbia pedonalizzato piazza del Popolo, né in quale anno ciò sia avvenuto. Però so che sarei considerato un pazzo se proponessi di fare un parcheggio a piazza del Popolo».

Eppure a Roma si incontrano grandi resistenze. Come le spiega?

«Non sono ancora alla diagnosi ma alla fase in cui si raccolgono le informazioni. Roma è una città capace di grandi entusiasmi ma anche di grande sospetto verso il cambiamento. Il dna dei romani ha registrato l'esperienza di amministrazioni - non parlo degli ultimi 30 anni ma di millenni - che hanno fatto cose straordinarie ma anche obbedito a interessi beceri di ricchezza e potere».

C'è anche molta frammentazione del potere fra Stato e comune.

«Con l'assessore Barca abbiamo incontrato il ministro Bray, siamo d'accordo che ci deve essere un coordinamento quotidiano fra tante personalità competenti, in modo da connettere il lavoro delle soprintendenze con l'urbanistica e la mobilità cittadina».

I SINDACATI DEGLI EDILI

«Irresponsabile il consorzio Metro C»

I sindacati Feneal Uil, Filca Cisl e Fillea Cgil, hanno incontrato l'assessore alla Mobilità di Roma Guido Improta, dopo l'inusuale atto del consorzio di Metro C di chiusura unilaterale dei cantieri, con la perdita del posto di lavoro dal 9 agosto di circa 2000 lavoratori: «Riteniamo l'atteggiamento del consorzio irresponsabile, perché a fronte di un'opera infrastrutturale correttamente finanziata fino ad oggi con 2 miliardi e 190 milioni già incassati, non si comprendono le

motivazioni della chiusura». I sindacati «richiamano al senso di responsabilità la dirigenza del consorzio e chiedono di accogliere la proposta del Campidoglio di concedere a tutte le parti una serena discussione da affrontare nei tempi giusti e quindi entro il 30 settembre». «Il consorzio ha, verso le imprese affidatarie e verso i lavoratori, assunto una modalità arrogante ed impropria». Ribadiscono «la richiesta al Prefetto di convocare un tavolo di confronto al più presto».

Una sforbiciata alle auto blu: risparmio di 128 milioni

VINCENZO RICCIARELLI
ROMA

Una sforbiciata alle auto blu, nemmeno piccola. L'anno scorso nel nostro Paese, dati ufficiali alla mano, è calata la spesa per le vetture di servizio che avevano raggiunto punte insostenibili, a maggior ragione dopo il deflagrare della crisi. Lo Stato cerca allora di correre ai ripari e di dare il buon esempio. Lo si evince, appunto, dalla spesa totale sostenuta nel 2012 per la gestione del parco auto della Pubblica amministrazione (che include le spese per acquisizioni in proprietà e noleggio, le spese ripartibili e non ripartibili e le spese per il personale dedicato, tra cui gli autisti): tale esborso è stimato pari a 1.050 milioni di euro, 128 milioni in meno rispetto al 2011 (-12%). È quanto emerge dal censimento permanente del-

le auto di servizio realizzato da «Formez PA» per il Dipartimento della Funzione pubblica, avviato nel mese di maggio 2013. I dati rilevano un calo del numero complessivo delle auto del 7,4% nel corso del 2012. Più consistente, 13,7%, è stata la riduzione di quelle blu.

«La riduzione dei costi e la razionalizzazione del parco auto della pubblica amministrazione rappresentano un capitolo importante nell'azione di riqualificazione della spesa pubblica», sottolinea il ministero della Funzione pubblica. I ri-

...

Friuli, Emilia-Romagna e Abruzzo fanno registrare le riduzioni più marcate, seguono Toscana e Marche

sparmi, secondo quanto emerge dal monitoraggio, sono sostanzialmente analoghi nella P.A. centrale (circa 25 milioni di euro pari al -12,4%) e nell'amministrazione locale (103 milioni di euro pari al -11,9%, equivalente). Rispetto alla spesa sostenuta dalle amministrazioni nel 2009, anno di riferimento per le nuove e più stringenti norme per il contenimento dei costi, la riduzione della spesa per le auto della P.A. nel 2012 è stata di 335,5 milioni di euro (-26,3%), 282,8 milioni di euro per le amministrazioni locali (-27,0%) e 53,7 milioni di euro per l'amministrazione centrale (-23,3%).

COLORI E SERVIZI

Considerando, poi, la spesa per tipologia di auto, si può constatare che per le auto blu (ossia le vetture assegnate ad una persona sia in uso esclusivo che non esclusi-

vo, le auto a disposizione degli uffici con autista e le vetture con e senza autista se di cilindrata superiore a 1.600 cc), il totale della spesa per il 2012 ammonta a circa 400 milioni di euro, con 72 milioni in meno rispetto al 2011. La spesa per auto grigie (vetture a disposizione degli uffici e servizi senza autista e auto con e senza autista inferiore ai 1.600 cc) è stata pari a 539 milioni di euro, con una riduzione di circa 55 milioni di euro rispetto al 2011.

L'ESEMPIO DEI MUNICIPI

Alla riduzione della spesa hanno contribuito in particolare i comuni (per circa 87 milioni di euro, ossia per il 67,8% della complessiva riduzione). Le maggiori percentuali di riduzione per comparto si registrano per gli enti pubblici nazionali (-43,4%) e per i consigli regionali

(-23,5%). A livello territoriale, sono le amministrazioni del Friuli Venezia Giulia (-24%), Emilia Romagna (-21,9%) e l'Abruzzo (-20,6%) che fanno registrare le riduzioni più marcate. Seguono la Toscana (-18,7%), le Marche (-17,3%) e il Piemonte (-14,6%).

«Nonostante i consistenti risparmi degli ultimi anni, restano ancora troppo elevati i numeri e i costi delle auto blu in Italia» così il ministro per la Pubblica Amministrazione e la Semplificazione Gianpiero D'Alia. «A fronte di alcune amministrazioni che, con serietà, stanno riducendo il loro parco auto eliminando davvero gli sprechi in molte altre, specialmente al Sud, si prosegue nell'irresponsabile ostentazione dell'auto blu come status symbol, senza capire i danni che ne derivano per le casse pubbliche e per la credibilità delle istituzioni».