

CENTO IDEE

DI ANTONIO CEDERNA

PER la semplice ragione che tutti abbiamo quotidianamente a che fare con ingorghi stradali, divieti di sosta e cattivi trasporti pubblici, ognuno crede di poter contribuire alla soluzione del cosiddetto "problema del traffico". Tanto più sollecitate a intervenire si sentono le menti oziose e superficiali, alle quali sfugge ovviamente il fatto fondamentale che un problema del traffico non esiste indipendentemente da tutti gli altri problemi di un grande agglomerato urbano, e che di conseguenza non si cava un ragno dal buco se non si sottopone la città a un processo di pianificazione organica e coordinata, che trasformi radicalmente la sua struttura urbanistica. Una nuova prova della faciloneria e dell'arretratezza tecnica con cui si affrontano da noi questi problemi ci è stata fornita da una conferenza stampa tenuta qualche tempo fa dall'assessore al traffico dell'attuale giunta capitolina, Agostino Greggi: campione rappresentativo del connubio clericofascista che da anni presiede allo sfacelo di Roma. Costui esercita la doppia professione di ingegnere e di avvocato: come ingegnere, è stato uno dei più attivi artefici del siluramento del piano regolatore elaborato dagli urbanisti e della sua sostituzione con l'attuale vergognoso anti-piano che sanziona il caos e esaudisce i desideri dei padroni della città; come avvocato, si è distinto in ridicole battaglie contro i cartelloni pubblicitari di miss spogliarello e simili. Un uomo che, nonostante le due lauree, presenta i difetti del cattivo autodidatta, banalità, pressapochismo, presunzione, incapacità di considerare con un minimo di serietà le questioni che il caso gli fa trovare di fronte: da Villa Chigi all'albergo Hilton, dal "tempio canadese" al nuovo piano regolatore, non ricordiamo un solo suo intervento in consiglio comunale che non sia stato ispirato a spregio dell'interesse generale della

città. L'attività sua e dei suoi comparì è stata spesso riprovata dagli stessi ambienti cattolici più evoluti, e recentemente consegnata alla storia degli ultimi due numeri della rivista "Urbanistica".

"L'ingegneria del traffico — ha detto — non è una scienza esatta, ma soprattutto in una città come Roma, nella quale ogni incrocio è diverso da un altro (!), consiste essenzialmente in una tecnica sperimentale". Non approfondiamo la balordaggine, degna di figurare in un'antologia: certo, non a tutti i malati fa bene un clistere; e d'altra parte quel rimpianto per le scienze esatte è tipico di tutti gli sprovveduti, che se ne valgono come di un comodo pretesto per rifiutare le esperienze altrui e i principi acquisiti da tempo; anche l'urbanistica è stata più volte accusata, da gente come il nostro assessore, di non essere una scienza "esatta", all'unico scopo di rinnegare le conquiste della tecnica e della cultura e di imporre soluzioni di comodo, dettate dalla faziosità politica e conformi all'interesse privato, come è appunto capitato col nuovo piano regolatore. Che i problemi del traffico si possano risolvere in sede urbanistica anche il nostro assessore lo ha ammesso, ma solo per dimostrare di non avere capito niente dalle lezioni impartitegli in tanti anni dalla minoranza e dai competenti: ha collaborato alla stesura di un piano che aggrava l'espansione a macchia d'olio della città e fascia e soffoca entro anelli concentrici il centro storico, confermato così nella sua disastrosa funzione di baricentro urbano, e ancora viene a parlare di decentramento all'Eur, quando anche l'ultimo della classe dovrebbe aver imparato che sviluppo a sud-ovest nelle attuali condizioni non significa altro che ulteriore sovraccarico dell'asse nord-sud della città e quindi aumento della congestione del centro; sovraccarico, congestione e espansione radiocentrica che sembrano gli scopi regolarmente perseguiti dalla

politica urbanistica comunale, sia attraverso il costante aumento della densità edilizia con una rete stradale rimasta invariata da decenni, sia attraverso molteplici iniziative sballate, quali i sottovia sul Lungotevere, che naturalmente per il Greggi saranno di "enorme vantaggio" per la cittadinanza. Rotatorie, restringimento dei marciapiedi sui ponti, abolizione dei marciatram, riduzione dei divieti di sosta, servizio rapido di tassi, queste sono state le baggianate proposte dall'assessore (che ha assicurato l'uditorio di avere almeno "un centinaio di idee" del genere). Non è stata fornita la minima documentazione statistica, d'obbligo in conferenze stampa come questa, che avrebbe almeno permesso ai cronisti presenti di scrivere un resoconto decente: "me dicono che a Parigi se circola male" (la conferenza stampa è stata tenuta in dialetto), "riteniamo che il traffico di attraversamento sia una percentuale molto alta del traffico centrale", e via di questo passo: questa, dopo cinque o sei anni di studi per il nuovo piano regolatore, l'informazione dell'assessore e degli uffici che da lui dipendono.

Due anni fa in un'altra conferenza stampa un altro assessore propose, sempre per risolvere il "problema del traffico", di spianare il Campo Marzio: oggi gli sventramenti non vengono più così brutalmente annunciati, ma col nuovo piano regolatore si sono poste le premesse per la manomissione del centro a lunga scadenza: senza dire che il nostro assessore non ha mai nascosto le sue simpatie per la famigerata "parallela al Corso", come gli scappò detto in una seduta consiliare, né per i sottopassaggi nei punti più delicati, come quello insensato tra via Cavour e il Foro Romano, che egli è riuscito a far entrare nella relazione del nuovo piano regolatore. Siamo nel buio più completo: si pretende di decongestionare il centro aggravandone in tutti i modi la paralisi, se ne predica a parole la salvaguardia fino a quando la pressione degli interessi e della stampa stupida imporrà qualche soluzione disperata. L'assessore ha aupicato la collaborazione dell'opinione pubblica: costoro hanno deriso in tutti questi anni il parere dei tecnici, degli enti qualificati, delle associazioni di cultura, delle persone indipendenti, e ancora pretendono di rinnovare, con la stampa, un rapporto civile. Vadano al diavolo.

ANTONIO CEDERNA