

# ★ IL CICERONE ★

CRONACHE DELL'URBE

## L'ASSESSORE INTEMPERANTE

**A**NCHE a un benpensante come Ugo D'Andrea, autorevole membro fascista del partito liberale italiano, e per colmo di sventura assessore all'urbanistica del comune di Roma, il film "La dolce vita" è dispiaciuto assai. Intervistato da "Paese Sera", egli ha deplorato con molta serietà che "un buon terzo" del film esorbiti "dei limiti della rappresentazione artistica per divenire una manifestazione di condanna sociale e politica dell'Italia presente", lamentandosi per giunta che "gli organi dello Stato" abbiano trascurato il "contenuto del film e i suoi aspetti sociali". Eppure, nel personaggio da dolce vita sarebbe stato il nostro assessore, se Fellini, oltre alla cronica stupidità dell'aristocrazia romana e ai complicati solazzi della café-society, avesse dedicato qualche immagine allo sfacelo urbanistico di Roma, di cui il D'Andrea è artefice qualificato. Avremmo visto il Cristo lavoratore sorvolare la sterminata distesa di borgate e tuguri dove vivono e marciscono decine di migliaia di cittadini di seconda classe e senza lavoro, spinti come turba infetta ai margini della città dai detentori del monopolio delle aree: mentre il tondo cappello nero della Ekberg, dopo aver coperto per un attimo dall'alto di S. Pietro prati e colline deserti, ce li avrebbe potuti restituire l'attimo successivo sommersi come per incanto sotto gli ignobili quartieri della speculazione privata. E avremmo visto ancora i nuovi bonaventura delle aree fabbricabili, quelli che stando alla finestra a guardare crescere l'erba si ritrovano miliardari il giorno dopo a spese della comunità, i taruffi che barattano la salvezza delle anime con la lottizzazione dei propri terreni, e altri personaggi interessanti: come pure sarebbe stato bello rappresentare altri, e autentici, miracoli, per esempio l'improvvisa trasformazione in miniera d'oro, in seguito un complicato tratto di pena, di quello che ancora ieri era soltanto un immondezzale alle porte di Roma. Tutte cose che avvengono grazie alla provvidenza e alla sensibilità democratica, tra gli altri, anche dell'assessore Ugo D'Andrea, contro la cui attività invano da più parti si è invocato l'intervento di quegli organi dello Stato che egli invece da vecchio fascista vorrebbe scomodare per la censura cinematografica.

Mentre l'assessore liberale all'urbanistica si occupa di film, l'assessore clericale al traffico ha dalle stampe un suo libretto sull'urbanistica romana. Si tratta di Agostino Greggi, un altro che ha pretesto contro la dolce vita, oltre ad essere, nonostante la giovane età, un veterano delle battaglie contro i manifesti di miss spogliardolo e simili (curiose queste continue interferenze, per ragioni di pudore e decoro nazionale, tra assessori capitolini e cinematografici). Il libretto si intitola "Roma non è in vendita", costa trecento lire, ed è tutto una acerba polemica contro la "stampa radicaleggiante", contro il "Messaggero", contro gli architetti, gli urbanisti e i politici che hanno attaccato il cosiddetto nuovo piano regolatore confezionato dalla giunta romana. Non vogliamo oggi discutere le argomentazioni del nostro assessore, di cui conosciamo il vigore mentale e la preparazione tecnica, perché troppe volte l'abbiamo fatto, e ci siamo stancati: solo ci permettiamo di dargli qualche consiglio in vista di una maggiore efficacia persuasiva. Usare meno punti esclamativi, meno virgolette, fare meno lo spiritoso, di dare un poco i termini ingiuriosi: più di ciò si contiene e più si fa effetto, quando, come nel nostro caso, l'ispirazione è robusta; e soprattutto rinunciare al mavezzo di chiamare "signor", anzi "sig.", l'avversario, uso ormai abbandonato dai migliori polemisti (è strano che in un paese di maleducati come il nostro il termine "signor" sia adoperato quando si vuole offendere). Evitare anche, per quanto è possibile, gli errori di latino come quel "defensor Capitalis" che c'è a pag. 6: a meno che anche il latino maccheronico non sia usato a scopi di ironia (il che sarebbe di gusto goiardi, e quindi da evitare con cura). Comunque sia, il libello dell'assessore Greggi ci ap-



Parigi. Il mercante di quadri.

ANTONIO ANSONE

## LA "NUOVA" PARIGI

DI CARLO ERCOLANI

gare conveniente, sia nei riguardi della città cristiana, alla quale un tenore di azione egotistica non dovrebbe mai venir meno, sia riguardo alla gravità della carica che egli ricopre (assessore dello SPQR), sia infine in considerazione del carattere sacro della città eterna, sancito dal Concordato: carattere sacro di cui l'assessore Greggi, appoggiando costantemente insieme ai fascisti le peggiori iniziative in danno della collettività e difendendo un piano regolatore che rende definitiva la trasformazione di Roma in un agglomerato vergognoso e invivibile, ha da tempo dimostrato di essere garante sicuro.

La migliore risposta a costui (che nei limiti della propria mediocrità è a giudizio dei più, in buona fede) l'hanno data quegli stessi democristiani e cattolici che per rispetto di se stessi vogliono disgiungere le proprie responsabilità dalla politica nefanda della fazione clericale insediata in Campidoglio: dopo gli interventi in questi ultimi anni dei gruppi di "Rinnovamento", di "Battaglie politiche" e dell'Unione dei tecnici cattolici, le correnti di minoranza della democrazia cristiana romana hanno a metà febbraio tenuto un convegno (indetto dalla rivista "Città del Lazio"), in cui sono energicamente riecheggiate le denunce proprie della "stampa radicaleggiante". L'intervento determinante dell'interesse privato, l'ignoranza e presunzione della maggioranza capitolina, l'azione di ben individuabili gruppi di pressione, la presenza dei padroni della città in Campidoglio, eccetera, sono stati i temi su cui i convenuti si sono energicamente pronunciati. "Tendere impenetrabili" avvolgono l'avvenire di Roma", ha concluso il suo intervento l'architetto Michele Valori, mentre un altro oratore ha definito "ottusa, miopia e chiusa" la politica della città di Roma: una definizione che bene qualifica il pensiero del nostro intemperante assessore, sistemando in modo adeguato anche la sua attività di polemista.

ANTONIO CEDERNA

★  
MACCARI E NABOKOV. Maccari è un espositore permanente della Galleria romana di Chiaruzzi. Di tanto in tanto, i suoi piccoli quadri vengono accostati su una parete: il che non costituisce una mostra nel senso tecnico della parola, ma è sempre una buona occasione per conoscere una pagina nuova del noto "fustigatore". L'ultima di queste "mostre d'occasione" è stata inaugurata in questi giorni, e comporta nove inediti, con un omaggio alla "symphonic" che prende il suo posto nell'album di Maccari, come personaggio critico-comico.

**I**L "Centre de Documentation et d'Urbanisme" di Parigi ha la sua sede all'Hotel de Sens, un grazioso edificio nel caratteristico stile della Rinascenza francese, incerto tra l'arco antico "flamboyant" e la finestra rinascimentale italiana. Ma è certo che un salone come quello dove vengo introdotto, con il suo ballatoio sfoltito, non l'ho mai visto al di qua delle Alpi. L'Hotel de Sens si trova un po' appartato in una viuzza parallela ad un lungosenna, un centinaio di metri alle spalle dell'Hotel de Ville.

Il funzionario del Ministero della Costruzione e del Ministero della Ricostruzione e dell'Urbanistica, mi spiega, e non sa dirmi perché il termine "Urbanistica" sia caduto via, visto che proprio l'urbanistica è la sua competenza principale, perché la ricostruzione è terminata: mi conduce attorno per la grande sala, illustrandomi mappe e "maquettes" e chiarendomi i problemi che gli vado esponendo. E' un uomo sicuro di sé, assai poco "burecratico", entusiasta dell'architettura e dell'urbanistica moderna, anche se con una punta di fantasia avveniristica che rende forse più sporco il suo discorso. "Parigi", dice, aggrappa al suo ruolo di "présence morale" con tutto l'orgoglio di una tradizione ininterrotta, con una puntigliosa determinazione che né critiche, né iniziative di privati o di enti pubblici, moltiplicate in questi ultimi anni, riescono minimamente a scalfire. L'accentramento della vita politica, sociale, amministrativa francese in Parigi è un fenomeno di antica data. In conseguenza, Parigi, con la sua compatta struttura urbana, è oggi una delle città più dense del mondo: di fronte ai suoi 360 abitanti per ettaro, Buenos Ayres ne conta solo 179, Mosca 149, Tokio 125, New York 100. Il pericolo di una simile concentrazione è sentito e denunciato da molte parti. Il governo gollista proseguì la politica dei precedenti governi e cercò di favorire, attraverso il Ministero della Costruzione, il decentramento della regione parigina, invitando tra l'altro le industrie a dislocare in provincia i nuovi impianti.

"I risultati sono però scarsi", confessa il funzionario, scrollando

la testa. Il perché? Oltre gli interessi economici direttamente intaccati, fanno ostacolo le remore di una psicologia tradizionalista e scettica quale è quella dei cittadini francesi e parigini in particolare. Così ogni piccolo comune della regione, ogni categoria minacciata dalla decentralizzazione, mette in moto al primo allarme il suo rappresentante politico, per frenare i provvedimenti che, strano a dirsi, proprio un organismo burocratico ha pianificato: caso non frequente di capovolgimento delle parti. Accade perciò che la forza di una tradizione secolare e una fitta rete di radicati interessi hanno fatto di Parigi una città assillata da problemi urbanistici gravissimi, soprattutto problemi di riqualificazione del tessuto urbano e di traffico, poiché l'espansione propria mente detta riguarda piuttosto la "regione" parigina, anch'essa sottoposta ora ad un complesso piano regolatore generale.

Il funzionario mi mostra una grande mappa della città, punteggiata, sul semiarco nord-est, di una fitta costellazione di macchie gialle: stando ai rilevamenti effettuati da architetti, si tratta di "lots insalubres", che dovranno essere demoliti. Sorprende l'entità del fenomeno, ma mi vien chiarito che in Francia (e a Parigi), non si costruisce più nulla dal 1918 ("a causa di una demagogica legislazione di bassi fitti" afferma il mio interlocutore), e quindi migliaia di edifici si trovano in uno stato fatiscente. Del resto, anche a prescindere da questa volontà di rinnovamento, l'equilibrio tra vani abitabili e popolazione è da tempo rotto, in queste dopoguerra: attualmente 150.000 nuovi abitanti si iscrivono nelle liste anagrafiche della grande Parigi; 30.000 richieste premono inoltre, sempre annualmente, per una residenza nella cerchia della Parigi interna. Il mio interlocutore aggiunge che ogni giorno qualche centinaio di migliaia di persone viene in città per ragioni di lavoro. Eppoi il traffico: la rete stradale del prefetto Hausmann è ormai insufficiente.

Veniamo ora al piano elaborato dal Ministero, in collaborazione con tecnici, esperti ed architetti. Il funzionario ha un leggero senso di diffidenza verso la politica, o forse verso i politici: prevede che il

piano sarà bocciato, perché troppo "utopistico", anche se una proroga sarà concessa per ulteriori perfezionamenti. Il "suo" piano, ci tiene a dirmi, poiché egli ne è stato uno dei principali fautori, ha molti difetti, naturalmente, ma i problemi da affrontare sono tanti e di tale portata che potrebbe essere difficile risolverli altrimenti. (Questa visita è avvenuta qualche tempo fa, e mi è sfuggito il seguito dell'interessante vicenda).

Il risanamento dei quartieri insalubri è una delle preoccupazioni grosse del piano: nel semiarco nord-est ("arrondissements" da 12 a 20) vi sono situazioni limite per le quali si dovrà fare ricorso al piccone; della Parigi antica sovrarranno alcune zone "non essenziali" mentre per compensare i sacrifici sono previste zone verdi assai numerose ed ampie, che andranno ad aggiungersi a quel 9 per cento di territorio urbano già adesso spazi liberi e a verde che già è l'orgoglio della città. Il lato più interessante della "riqualificazione" del tessuto urbano è però nella pianificazione per "zone" e nella riorganizzazione funzionale cui l'intera città sarà sottoposta. Oltre ad un settore residenziale sono state studiate, ad integrare quello occidentale, intorno all'Etoile, che ebbe la sua sistemazione da Hausmann, cinque zone funzionali (artigianato in senso lato, "entrepôts", attività industriali, affari, uffici amministrativi, collegi ed università). L'intero complesso urbano sarà inoltre riorganizzato per raggruppamenti territoriali ("grands ensembles") dotati ciascuno degli essenziali servizi comunitari, così da assicurare un nuovo dinamico equilibrio cittadino con un sistema di grandi "unità" semi-autonome, e da liberare contemporaneamente la Città e il centro da uffici troppo gravosi.

E dunque fino a questo punto il piano corrisponde e appieno, almeno ad un primo esame, alle esigenze di decentramento che il mio interlocutore dichiara essere assolutamente indispensabili. Ma quando passiamo alla sistemazione viaria, resto perplesso, e non lo nascondo. Con mia meraviglia, il funzionario, che pure me ne ha chiarito con appassionata eloquenza i dettagli, palesa anch'egli incertezza e confusione. Si stringe nelle spalle: "Ci siamo seduti attorno a questo ta-

volo decine e decine di volte, e questo è l'unico risultato sembratoci possibile. Può darsi siamo in errore, ma di meglio non abbiamo saputo fare". (E del resto i politici che altro sanno proporre, se non farsi paladini dei piccoli interessi locali? Sono essi il principale ostacolo ad una moderna pianificazione. Guardi il caso delle Halles. Questo mercato enorme, indifferenziato deve può capitare che la merce invenduta vada a male per difetto di distribuzione, questo residuo feudale resta in piedi, nonostante una legge ne abbia decretato la sparizione. Chi difende questa situazione abnorme? I politici...).

Il progetto di rete viaria del nuovo piano regolatore ha raccolto le sue critiche anch'esso: ma non di carattere urbanistico, a quanto sembra. Lo si è qualificato di "utopistico", perché il doppio anello di "expressways" che dovrà circondare la città costerà centinaia di miliardi e potrà essere attuato a prezzo dell'abbandono di parecchie migliaia di vani abitabili, ma non perché si sia rilevato piuttosto che questa cintura di grandi arterie stringerà in una morsa l'agglomerato cittadino accentuando anche figurativamente il caratteristico aspetto "chiuso" a tipo radiale.

La grande "expressway" esterna presenta caratteristiche tecniche rilevanti: essa percorrerà in trincea o in terrapieno il tracciato degli attuali boulevards, e sarà a doppia carreggiata, con due "chaussées de décompression" laterali: mentre la doppia carreggiata centrale non avrà attraversamenti, le "chaussées" laterali saranno in comunicazione aperta con le strade adducute. Questo immenso anello raccoglierà il traffico attuale di penetrazione, bloccandolo e dirottandolo in un movimento circolare di scorrimento, esterno alla città.

Una seconda "expressway" interna seguirà un percorso semicircolare aperto solo sul lato occidentale della città: le due arterie sono collegate l'una all'altra da tronchi di penetrazione radiali, in diretta corrispondenza con le strade nazionali e le autostrade che arrivano a Parigi.

E' facile osservare quanto contraddittoria sia questa soluzione, rispetto alle premesse di decentramento illustrate dal funzionario (che pure dice intelligentemente che il problema della circolazione parigina "si risolve a Monluçon e a Carassoine", e cioè che i problemi della capitale si risolvono solo nell'ambito del "plan d'aménagement national", e dunque di una pianificazione a carattere nazionale). Parigi è anche per lui un valore intangibile che supera di per se stesso ogni contrasto.

CARLO ERCOLANI