

CORRIERE ROMANO

IMPEGNO DELLA REGIONE ALLA CONFERENZA SUL TRAFFICO IN CAMPIDOGLIO

Il riassetto generale dei trasporti cittadini allo studio dopo l'avvio della metropolitana

Una proposta del soprintendente archeologico: ricostruire con un edificio la sagoma della collina Velia davanti al Colosseo, sventrata dal fascismo - Polemiche sui limiti ai bilanci

Con l'entrata in esercizio della linea «A» della metropolitana partirà anche lo studio di un «piano-programma» per migliorare, tenendo conto della nuova infrastruttura, tutto il sistema dei trasporti nell'area romana. Il lavoro sarà fatto insieme dal Comune, dalla Regione, dall'ACOTRAL, dall'ATAC e dalle Ferrovie dello Stato e investirà tutti i mezzi disponibili, proiettandosi anche nel futuro: dunque autobus, metropolitane in funzione e in progetto, tram, auto private. Ne ha parlato ieri mattina Alberto Di Segni, l'assessore regionale ai trasporti, intervenendo alla seconda giornata della conferenza cittadina sul traffico in corso fino a domani in Campidoglio. Lo studio sull'area della capitale, ha detto, sarà a sua volta inquadrato nella seconda fase del piano regionale dei trasporti, già in elaborazione per saldare gli interventi «tecnici» sui singoli mezzi agli obiettivi generali di riequilibrio demografico e produttivo del Lazio.

Di Segni ha parlato per circa due ore, riepilogando le cose fatte in questa seconda legislatura regionale (dalla costituzione dell'ACOTRAL all'apertura della metropolitana) e insistendo sull'urgenza di una correzione del decreto di legge finanziaria dello Stato per la parte che riguarda la limitazione della spesa per le aziende di trasporto. E' noto che il provvedimento rinnova il vincolo, già posto l'anno scorso, per cui il deficit delle aziende locali del settore non deve superare di più dei dieci per cento quello del 1979 (nel 1979 si era data la stessa regola con riferimento al 1978), mentre ogni maggiore perdita può essere coperta solo con l'aumento delle tariffe.

Ma il 1979 ha visto crescere tutte le spese, dagli stipendi al personale su cui hanno agito il rinnovo del contratto e il balzo in alto della scala mobile fino al prezzo del gasolio, mentre gli utenti — tra ATAC e ACOTRAL — continuano a crescere al ritmo del 20 per cento all'anno. La perdita di gestione del 1980, ha chiarito l'assessore, non potrà restare al di sotto del 25 per cento in più dell'anno scorso: e il 15 per cento di differenza rispet-

to ai vincoli non può essere scaricato sulle tariffe perché l'aumento sarebbe tale da stimolare un massiccio ritorno all'automobile privata. Il consiglio regionale del Lazio ha approvato una mozione che chiede al governo di rivedere la questione. Istanze analoghe sono venute da tutte le altre regioni italiane. Si spera che lo scoglio sia superato in sede di conversione in legge del decreto finanziario.

Un'altra polemica con gli organi dello Stato Di Segni l'ha sollevata a proposito delle linee ferroviarie in concessione Roma-Fluggi e Roma-Viterbo, che il ministero dei Trasporti ha proposto di sopprimere nel suo piano di risanamento. La Regione si oppone frontalmente a questo orientamento perché considera i due tronchi di enorme importanza per l'attuazione del piano dei trasporti, che alla ferrovia attribuisce un ruolo portante. Per le due linee, al contrario, si chiedono investimenti.

Ancora più critico nei confronti dell'esecutivo è stato però il senatore Lucio Libertini, responsabile del PCI per i trasporti e l'urbanistica, venuto alla conferenza per segnalare i ritardi dell'approvazione degli stanziamenti a sostegno del piano integrativo delle FS da cui dipendono tutti i lavori sulla rete ferroviaria di Roma: quelli per la ferrovia di cintura e gli altri servizi di tipo metropolitano già ricordati ieri. Libertini ha anche parlato del caos degli aeroporti lamentando l'assenza di iniziativa per mettervi riparo.

Tra i molti interventi al convegno, è ancora da ricordare almeno quello di D'Armini e Cappelli della facoltà di ingegneria, che hanno illustrato i sistemi di trasporto pubblico e non convenzionali applicati in via sperimentale in altre metropoli del mondo, spiegando quali potrebbero essere introdotti a Roma e in che modo. Si tratta dei tappeti mobili su larga scala, dei taxi collettivi, degli autobus a chiamata, delle «navette», dei veicoli interamente automatici, delle auto elettriche a gettone, tutti mezzi affascinanti che nella caotica situazione della capitale sanno ancora, purtroppo, di fantascienza.



L'inizio di via delle Botteghe Oscure invaso dalle macchine

Lo smog, i monumenti e la collina perduta

Un grande edificio a «ponte» sopra via dei Fori Imperiali, al posto e con la sagoma della collina della Vella, che Mussolini fece sbancare perché da piazza Venezia si potesse vedere il Colosseo. La costruzione, strutturata per ospitare i servizi della zona archeologica e magari le manifestazioni tenute finora sotto le absidi pericolanti della basilica di Massenzio, restituirebbe la giusta visuale al Colosseo e a tutti gli altri monumenti resi incomprensibili dal piccone demolitore. E' utopia o una proposta seria? La fonte fa propendere per la seconda ipotesi, dato che l'idea viene da Adriano La Regina, il soprintendente ai beni archeologici di Roma.

L'ha lanciata ieri alla conferenza cittadina sul traffico, parlando della situazione dei monumenti aggrediti dallo smog e delle misure da prendere per impedire la definitiva rovina della «massima concentrazione di beni archeologici che esista al mondo». Il soprintendente ha riferito sui lavori avviati in questi mesi: la situazione accertata nei sopralluoghi — ha detto — è talmente grave da far prevedere una permanenza molto lunga dei ponteggi montati per i restauri. La protezione dalle intemperie che questi offrono sembra infatti indispensabile fino a quando non si troveranno tecniche finora inesistenti di stabilizzazione del marmo, oppure si rimuoveranno le cause della corrosione, cioè l'inquinamento e le vibrazioni del traffico.

A breve termine, ha continuato il soprintendente, possono servire anche alcuni piccoli interventi,

come la chiusura della piazza del Colosseo tra l'arco di Costantino e i fori, la soppressione definitiva di via della Consolazione, l'eliminazione dei parcheggi esistenti in piazza S. Ignazio e in piazza Colonna, la pedonalizzazione dell'inutile via dei Cerchi. Ma in prospettiva questo non basterà. Occorre ridurre i poli di attrazione del centro storico, impedendogli di trasformarsi sempre più in un centro burocratico-amministrativo e in una city degli affari. Quando il processo di alleggerimento sarà avviato e comincerà a dare i suoi frutti, anche l'ipotesi — che La Regina ha lanciato già nei mesi scorsi — di un ripristino dell'intera area dei fori sembrerà meno impossibile.

L'obiettivo, qualcuno lo ricorderà, è di eliminare la parte di via dei Fori Imperiali tra piazza Venezia e l'incrocio di via Cavour, rimettendo in luce l'eccezionale sistema delle piazze augustee rimaste cementate sotto l'asfalto e gli assurdi giardinetti, ricostituendo lo scenario d'insieme e lasciando gli spazi aperti alla circolazione dei pedoni. Ora La Regina aggiunge l'ipotesi della ricostituzione almeno simbolica della collina Velia, con un edificio fatto in modo da non interrompere il traffico sulla direttrice via Cavour-via Giovanni Lanza. Se mai la proposta dovesse passare (tra qualche anno, magari) sarà da vedere quale architetto raccoglierà la tremenda sfida di progettare.

F. P.