

Come mandare in rovina due belle piazze con poca spesa

Traffico e vernice sconciano piazza del Popolo

Sconvolta da lavori perennemente in corso, straripante di macchine in sosta, intasata dal traffico, piazza del Popolo è anche diventata per qualche giorno una specie di fiera campionaria: una marca francese ha esposto all'ombra dell'obelisco le sue auto, e addetti in tuta ne illustravano i pregi. Anni fa si tentò di vietare il parcheggio al centro della piazza: furono piantati quarantadue orribili paletti, poi li si sostituì con una catenella, poi con una semplice striscia gialla; il debole ostacolo fu presto sommerso, e le automobili sono tornate ad assediare obelisco e fontane. Oggi si è aggiunta l'esposizione pubblicitaria e ci si domanda chi mai, in Comune, abbia potuto autorizzare un simile ulteriore ostacolo a quello che una volta si chiamava «decoro urbano». A quando un'esposizione di gabinati in piazza Navona, di aerei in piazza del Quirinale?

Attorno alla porta del Popolo si addensa uno dei peggiori ingorghi di traffico di Roma. Vi si incrociano due

correnti: quella in direzione da e per il centro (che passa sotto i fornici) e quella Lungotevere-Muro Torto, che scorre tangente le mura. L'incrocio è regolato da semafori, ma con cieca indifferenza per il tipo di traffico: infatti, quello da e per il centro è composto in maggior parte da trasporto pubblico (ben sette linee di autobus, nr. 1, 2, 26, 67, 78, 90, 95), quello Lungotevere-Muro Torto esclusivamente da mezzi privati. Se è vero, come da sempre si dice, che si intende favorire il trasporto pubblico, basterebbe regolare i tempi del semaforo, allungando il verde per la corrente e invece succede il contrario, il verde per la corrente dei mezzi privati dura quindici-venti secondi di più. L'ingorghi maggiore avviene in piazza del Popolo, quando i carrozzoni dell'ATAC e le auto che provengono dal centro si intasano davanti al fornice maggiore, e si incrociano con un'altra corrente supplementare: la fiumana di auto che scende dalla rampa del Pincio per procedere sulla rampa opposta, verso il Tevere. Si può immaginare cosa succede nelle ore di punta, arroganza e imbecillità di guidatori aiutando. I vigili, quando ci sono, stanno a chiac-

chiere al di là della porta, in piazzale Flaminio: a memoria d'uomo non se n'è mai visto uno solo al di qua.

Roma ha grandi e complicati problemi economici e urbanistici da risolvere: ma questa non è una buona ragione per trascurare le piccole cose, per ripristinare un minimo di decenza ambientale, che non costa nulla. La targa marmorea sopra Rosati non dice più «Piazza del Popolo» ma «La Piazza del Popolo è nera»: possibile che fra i 31.352 dipendenti del Comune non ce ne sia uno pato destinato, con secchio e pennello, a ripulire le targhe di strade e piazze? E ancora: sulla Porta, gli autonomi hanno scritto «Università-1968 Caradonna-1977 Lama»: anche qui, nessuno che abbia l'iniziativa di cancellare.

Del resto, la Porta del Popolo è sommersa dal sudiciume: oltre ai quindici cartelli della segnaletica stradale infissi, scrostati e cadenti, ai suoi piedi, essa funge da supporto permanente della propaganda politica, che si suppone debitamente autorizzata, poiché tutti i partiti vi avvicendano con regolarità i loro manifesti (mentre, accanto, i pretti incrotonano con affissi la facciata quattrocentesca di S. Maria del Popolo). Possibile che solo i pa-

lazzi delle banche debbano avere il privilegio del divieto di affissione? A quando la pubblicità sui pilastri del Colosseo? L'inquinamento visivo favorisce la decadenza del centro storico: assai grave è l'assuefazione alla volgarità, cui tutti, Comune e cittadini, sembrano cedere.

Antonio Cederna

Piazza di Spagna si trasforma in autosalone

Per una volta tanto, invece di dedicarsi a verbalizzare le contravvenzioni per divieto di sosta, i vigili urbani in servizio a piazza di Spagna hanno fatto la guardia ad alcune auto posteggiate intorno alla fontana della Barcaccia. Stessa scena di piazza del Popolo. Sembra di assistere, ieri mattina, alla partenza di un rally. Auto allineate nelle loro lucide carrozzerie, cartelli pubblicitari, curiosi intrattenuti dai tecnici sulle prestazioni dei motori, dei pneumatici e dello sterzo. A tratti, turisti e passanti venivano feriti alle orecchie da potenti colpi di clacson.

Una insolita area di per-

cheggio, ceduta temporaneamente dal Comune a una concessionaria di automobili, impegnata a propagandare gli ultimi modelli. Per la piazza e per i monumenti, non si è trattato invece di una buona pubblicità. Senza contare che l'iniziativa getta qualche ombra sui buoni propositi di scoraggiare il traffico privato nel centro storico.

E' proprio vero dunque che Roma non sa rispettare i suoi monumenti? E' davvero arduo pensare che trovate del genere possano venire attuate in altre capitali europee. Difficilmente i londinesi accetterebbero di vedere trasformata in parcheggio la fontana dell'Amorino a Piccadilly Circus. O i parigini la colonna di place Vendôme. Del resto, Roma ha una sua tradizione nell'accoppiamento della pubblicità ai monumenti storici. I quali fanno da supporto a grandi insegne colorate al neon, ai manifesti pubblicitari e a quelli delle campagne elettorali, agli stessi cartelli e segnali stradali, e infine alle scritte in vernice di anonimi grafomani.

Nell'episodio di ieri, il carattere paradossale nasce dal fatto che il prodotto reclamizzato fosse proprio l'automobile. Il «mostro», che l'amministrazione comunale ripete di volere costringere, an-

che con «misure drastiche», ad abbandonare il centro storico. A quando allora l'autorizzazione alle società immobiliari per esporre, nelle zone vincolate a verde o nei quartieri abusivi, manufatti in cemento e case prefabbricate?

Intendiamoci, il fatto in sé non va al di là di uno sgambetto al buon gusto. Ma sarebbe interessante conoscere i motivi che hanno determinato la cessione della Barcaccia per scopi puramente commerciali. Il Comune ha incassato un affitto? Magari da destinare al restauro dei monumenti cittadini? E in quale misura? O si è trattato di una autorizzazione gratuita?

Naturalmente si possono fare altre ipotesi. Potremmo avere sbagliato. Forse si trattava di un nuovo esperimento di quell'arte d'avanguardia che ha già visto a Roma l'«incartamento» delle mura aureliane a opera dello scultore Christo.

Se le cose stanno così, si apre la strada a stimolanti scambi culturali. Perché non sollevare con le ruspe la Barcaccia del Bernini ed esporla dietro le vetrate di un autosalone, fra moquette e musica diffusa, illuminata dall'ultimo modello di fari antinebbia?

C. S.