

ATTUALITÀ EMERGENZA ROMA

# Fosse solo questione di smog

di Antonio Cederna  
**Una città sempre più soffocata dal traffico e dall'inquinamento? Certo. Ma anche senza trasporti pubblici, senza piano archeologico, senza periferie vivibili. Un accusatore instancabile racconta perché non funziona la legge per la "capitale del Duemila"**

ROMA CAPITALE

**F**are di Roma "una capitale europea alle soglie dell'anno duemila": questo l'impegno preso dal Parlamento cinque anni fa con una solenne mozione. E tra poco avremo il programma definitivo di tutte quelle opere di "preminente interesse nazionale" che dovrebbero recuperare i ritardi di tanti anni di malgoverno e rendere Roma meno invivibile. Com'è nelle intenzioni della legge per Roma Capitale approvata il 15 dicembre dell'anno scorso, del programma di interventi approvato quasi all'unanimità dal consiglio comunale nel giugno scorso, ora gonfiato dalle proposte presentate da una commissione nazionale presieduta, per delega del presidente Andreotti dal ministro per le aree urbane Carmelo Conte.

In estrema sintesi, i principali interventi previsti dalla legge, per quella che dovrebbe essere una rifondazione urbanistica e ambientale di Roma, sono: il decongestionamento del centro e la riqualificazione delle periferie, la realizzazione di una rete di trasporto pubblico su ferro per ridurre il perenne inquinante ingorgo causato dal traffico privato, l'aumento della dotazione di verde pubblico (rispetto al quale Roma è oggi l'ultima nella graduatoria delle grandi città europee), la valorizzazione del patrimonio culturale con la creazione del parco dei Fori e dell'Appia Antica.

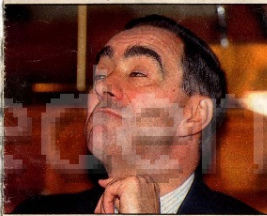
L'operazione fondamentale è nota con una sigla, Sdo, che significa "Sistema direzionale orientale". E' la nuova città degli uffici da costruire nei settecento ettari del settore est, dove trasferire parte delle attività terziarie e direzionali pubbliche e private, le sedi della pubblica amministrazione e cominciare dai ministeri, che oggi occupano il centro con una miriade di sedi (43 ne ha il ministero delle Finanze, 31 quello della Difesa e via dicendo); un aspetto di quella "terziarizzazione selvaggia che, sostituendo gli uffici alle abitazioni, ha negli ultimi decenni più che dimezzato la popolazione del centro, da 400 mila a 170 mila abitanti, meno di quelle che ogni giorno entrano nel centro per ragioni di lavoro.

Per questa grande operazione di trasloco un anno fa il consiglio comunale ha preso una decisione giusta quanto sorprendente, perché in linea con quanto fanno da gran tempo i paesi avanzati, dalla Gran Bretagna all'Olanda, dai paesi scandinavi alla Francia: ha cioè deliberato l'esproprio dei terreni dello Sdo, per assicurarli alla proprietà pubblica e quindi sottrarli alla taglia della rendita fondiaria e alla speculazione edilizia. La premessa per la realizzazione del sistema direzionale orientale dunque ci sarebbe; ma alle buone intenzioni non seguono i fatti.

E infatti non c'è ancora traccia del piano per gli espropri, né si sono identificati i ministeri da trasferire: e nemmeno è stato abbozzato quel "piano quadro" del centro storico che dovrebbe, tra l'altro, decidere cosa fare dei vecchi edifici ministeriali, una volta dismessi. Non solo, ma la giunta capitolina prende decisioni in pieno contrasto con gli scopi che pur si è prefissa. Primo: ha deciso di costruire il nuovo ministero della Sanità alla Magliana, nel settore sud-occidentale, punto cardinale opposto allo Sdo (un ministero che verrà innalzato su terreni privati ad opera di privati, che poi lo affitteranno allo Stato per 50 miliardi l'anno).

Secondo: ha cominciato a rilasciare concessioni per la costruzione di uffici nelle aree che il piano regolatore destina invece ad attività industriali e artigianali, metà delle quali si trovano in quello stesso settore, non lontano dall'aeroporto di Fiumicino; che invece dello Sdo rischiano di avere lo Sdoc, (sistema direzionale occidentale), si calcola per due milioni e mezzo di metri cubi. E poiché nelle zone industriali la concessione edilizia è assai meno onerosa che in altre zone urbane, chi costruisce in esse uffici e trasforma in uffici i capannoni ricapita enormi profitti a scapito delle finanze comunali, attuando, come osserva l'urbanista Piero Salvagni, un vero e proprio «abusivismo direzionale e terziario» in danno della produzione industriale e artigianale; e le aree dello Sdo finiscono fuori mercato.

Non basta. Un altro colpo allo Sdo viene inferto dal ministero della Difesa, nell'area demaniale di Centocelle, in quello che è stato il primo aeroporto militare d'Italia. Oltre ai 24 ettari già occupati ne vuole altri dieci per costruirvi il comando della seconda legione aerea, oggi ospitata nelle caserme del quartiere Prati, che secondo la legge per Roma capitale devono essere dismesse per ospitare gli uffici giudiziari di Corte d'appello e Corte dei conti. Verrebbe così realizzata un'enclave inavvicinabile, di circa 300 mila metri cubi, interrompendo ogni rapporto coi quartieri circostanti, vanificando quello che è un altro scopo dello Sdo, la riqualificazione delle derelitte periferie. Le aree alternative offerte dal Comune non sono state prese in considerazione.



Carmelo Conte. Sopra: il sindaco Franco Carraro. Nelle foto sopra il titolo: a sinistra, una veduta del complesso archeologico dei Fori Imperiali; a destra, traffico al centro di Roma

A ciò si aggiungono le pretese delle Ferrovie dello Stato. Che sono disponibili a realizzare reti ferroviarie al servizio della città (come l'"anello ferroviario" che metterà i treni al servizio del trasporto urbano); ma in cambio vogliono avere mano libera per costruire sulle aree di loro proprietà circa 7 milioni di metri cubi (quasi quanto dovrebbero essere costruiti nello Sdo) a destinazione terziaria, commerciale, residenziale eccetera.

In conclusione, con la trasformazione in uffici di buona parte delle aree industriali e con la pretesa delle Ferrovie, si otterrà come solo risultato l'aggravamento senza fine dell'espansione di Roma a macchia d'olio con tutti i suoi disastrosi effetti: ulteriore congestione di traffico, inquinamento atmosferico, consumo irreversibile di territorio, eliminazione delle ultime aree libere e che libere devono restare per dare un po' di respiro a questa città sempre più soffocata.

L'altra grande operazione urbanistica prevista dalla legge per Roma capitale è dal programma approvato dal Comune, per liberare il cuore di Roma dal traffico ed esaltare la sua più grandiosa area archeologica, è la creazione del parco dei Fori Imperiali. Con essa si intende ricavarne il maggior vantaggio possibile dal micidiale sventramento degli anni Trenta quando, facendo tabula rasa di un prezioso quartiere d'impianto cinquecentesco tra il Colosseo e Piazza Venezia (allora scambiata per ombelico del mondo), fu tracciata la via dell'Impero: polverizzando fra l'altro uno dei sette colli fatali (la collina della Velia). Con l'effetto di rovesciare tutto il traffico su via del Corso, l'antica Via Flaminia, annegare in un lago di asfalto i monumenti, esponendo archi e colonne istoriate all'orribile corrosione dell'inquinamento.

Il progetto della Soprintendenza archeologica prevede la graduale rimozione dello stradone imperiale, lo scavo stratigrafico e la rimessa in luce nella loro integrità delle antiche piazze di Cesare, Traiano, Augusto e Nerva, per la creazione di un parco archeologico unitario Fori Imperiali-Foro Romano: che poi si salderà, al di là delle Mura Aureliane, con la campagna ai lati della Via Appia Antica, destinata da oltre un quarto di secolo a parco pubblico per 2.500 ettari. Così da piazza Venezia ai piedi dei Colli romani avremo una straordinaria struttura verde, archeologica, paesistica e naturale senza paragoni al mondo, finalmente degna della Roma del Duemila. Il guaio è che anche in questo caso nulla si fa: non un metro di asfalto è stato rimosso, non un metro quadrato di Appia antica è stato ancora esproprio.

A tutto ciò si aggiungono le centinaia di opere, a carico di enti pubblici e di privati, aggiunte dalla commissione nazionale: per la maggior parte assurde e rovinose, di cui tutto si può dire tranne che abbiano ▶▶

quel carattere di "preminente interesse nazionale" di cui parla la legge per Roma capitale. In patente contrasto con una ragionevole pianificazione a scala metropolitana sono i due giganteschi autoporti per lo smistamento delle merci, uno a sud lungo l'autostrada per Fiumicino, l'altro a nord entro il raccordo anulare; l'ampliamento di mezzo milione di metri cubi del centro Rai costruito per i mondiali di calcio. Del tutto superflui il "bacino remiero" (più palazzo del ghiaccio, centro commerciale eccetera); risibili il "parco oceanico" alla foce del Tevere, il nuovo zoo più parco di divertimenti su 800 ettari (!) nel settore sud. Per tacere degli elettrodotti dell'Enel, delle pensiline dell'Atac e delle cabine telefoniche della Sip, che nulla hanno a che fare con una legge speciale.

**L'**originario programma per Roma capitale viene così stravolto con opere concepite al di fuori di ogni principio di inquadramento urbanistico e di compatibilità ambientale, che per di più profitterebbero delle procedure accelerate della legge. I Verdi hanno calcolato che i metri cubi che stanno per rovesciarsi su Roma sono 50 milioni: sarebbe, tanto per avere un'idea, come sparpagliare il volume di 500 alberghi Hilton. Madornale è l'assenza di un piano per la rete della metropolitana: il Comune aveva chiesto al governo mille miliardi l'anno, la legge finanziaria per il '92 ne stanziava 50. Sommando tutti gli stanziamenti per il '93 e il '94, osserva il consigliere del Pds Walter Tocci, si arriva a 600 miliardi, che consentirebbero entro l'anno Duemila di costruire non più di tre chilometri di metropolitana.

E intanto perdura lo scandalo di Villa Ada, la grande foresta urbana destinata da decenni nella sua interezza a parco pubblico, della quale un privato, Renato Bocchi, si è comprato dagli eredi Savoia una cinquantina di ettari, non certo per farci giocare i bambini e passeggiare gli anziani. Mentre il palazzo cinquecentesco Silvestri-Rivaldi, a due passi dai Fori Imperiali e destinato a museo dalla Soprintendenza archeologica, corre il rischio di essere trasformato in albergo.

L'avvenire della Capitale è dunque fosco. Imprenditori e costruttori (Caltagirone, Cabassi, Ligresti, eccetera) e grossi gruppi finanziari controllati dal potere politico (come la superbanca nata dall'unificazione di Cassa di Risparmio, Banco di Roma, e Banco di Santo Spirito) si vanno accaparrando le aree, in una città che è già per quattro quinti di proprietà privata. Insomma, come osservano i saggi di Italia Nostra, è il trionfo del progetto sul piano, la legittimazione della deregulation. Il tutto in nome del neoliberalismo che nella politica del territorio, scrive l'urbanista Vezio De Lucia, è l'opposto della modernità. ■