



# IL GIARDINO D'EUROPA

di ANTONIO CEDERNA

## AUTOSTRADE ALL'ITALIANA

A meno di dieci anni dall'inaugurazione del primo tratto dell'Autostrada del Sole, le nostre autostrade sono sotto accusa: e non soltanto da parte dei tecnici più avveduti che ne mettono in evidenza le manchevolezze della progettazione e dell'esecuzione, l'infelicità del tracciato, eccetera, ma proprio da parte degli stessi enti che le hanno costruite o comunque approvate.

Un comunicato del ministero dei Lavori Pubblici dei primi d'aprile informa che « entro breve termine le società concessionarie dovranno installare le barriere di sicurezza » (*guardrails*), mentre per le autostrade di futura costruzione « sarà data netta preferenza all'ampliamento della fascia centrale spartitraffico ». Come dire che si è finalmente riconosciuto che le autostrade finora realizzate (1.800 chilometri) sono venute meno ad elementari garanzie di sicurezza, e che l'elemento mag-

giore della loro pericolosità è costituito dalla rigidità ed esiguità dello spartitraffico.

Il comunicato segue di qualche mese un'altra sorprendente dichiarazione del consiglio di amministrazione dell'Anas (azienda nazionale autonoma della strada), che è una vera e propria autodenuncia degli errori commessi. Si riconosce in sostanza che nelle autostrade fin qui costruite lo spartitraffico è troppo stretto, che le scarpate dei rilevati sono troppo ripide, i tracciati troppo rigidi: e si propone, per quelle in progetto, di divaricare le carreggiate, di addolcire le sagome, di evitare i rettilinei troppo lunghi, di realizzare una maggiore aderenza alle situazioni urbanistiche e paesistiche. Quanto ai *guardrails*, si ammette che sono soltanto un palliativo: eppure ecco che adesso ne viene raccomandata l'adozione.

Dice dunque bene Guglielmo Zambrini, uno



foto p.g.c. « Rivista Pirelli »

dei nostri tecnici più qualificati (e meno ascoltati): « L'Anas si decide a riconoscere i propri errori solo adesso, quando è ben sicura che tutti i 4.500 chilometri della rete prevista dalle leggi 1955 e 1961 sono ormai in corso di costruzione o comunque hanno già i progetti e le convenzioni approvate: l'ac-

cenzo alle miglierie da apportare alle autostrade in progettazione e da programmare costituisce, di fatto, un ultimo imbroglio per gli utenti e per il Paese. Oggi noi ci troviamo ad avere una rete autostradale che ci appare, secondo le indicazioni dell'Anas, tutta sbagliata: nelle sezioni, nei traccia-

ti, nei dispositivi di sicurezza. Si tratta del maggiore programma unitario di opere pubbliche mai avviato nel nostro Paese, per giunta legato a un meccanismo finanziario per cui continueremo a pagarlo fino al duemila: e ce lo troviamo fra le mani vecchio, superato, pieno di controsensi, pericolo-

so, quando è ancora lontano dall'essere compiuto. Per molto meno si sono mosse commissioni d'inchiesta a livello amministrativo e parlamentare. Se è vero quello che dice ora l'Anas, molte vite umane, molti feriti, miliardi di danni deriveranno da queste cattive scelte che non si sono volute correggere quando si era in tempo».

### tre metri per morire

Pilastri della cavalcavia sul filo della carreggiata, mancanza di aree di parcheggio e riposo che non siano terra bruciata e asfalto, monotonia di tracciati che provocano micidiali « colpi di sonno », mancato inserimento (a differenza di quanto si fa in tutti gli altri Paesi; ne parla perfino il presidente Johnson nei suoi messaggi al Congresso) nel paesaggio e nella natura circostante, essenziale alla stessa sicurezza di guida: questi alcuni dei rilievi mossi alle nostre autostrade. Il fatto più grave di tutti (che dimostra come esse vengano meno a quelle norme elementari di sicurezza secondo le quali le autostrade dovrebbero essere costruite), è il ripetersi di incidenti dovuti a fuoriuscita sulla sinistra, con ribaltamento sullo spartitraffico e scontro con un veicolo proveniente in senso opposto.

Da una statistica dell'Automobile Club, per il 1965, relativa ad alcuni tronchi della Milano-Firenze e della Roma-Napoli, i morti per questo tipo di incidente sono stati 27 su un totale di 96, gli incidenti

611: in 333 casi il veicolo si è fermato sullo spartitraffico, in 157 ha invaso la carreggiata opposta senza scontro, in 46 ha invaso la carreggiata opposta dando luogo a scontro, in 75 ha superato la carreggiata opposta finendo oltre. Dei 27 casi mortali, 6 sono dovuti a incidenti del primo tipo, 2 a incidenti del secondo, 16 a scontro contro altra

strade. Il grande imputato è lo spartitraffico, che da noi è stato realizzato nel peggiore dei modi.

Lo spartitraffico delle autostrade italiane è il più stretto del mondo: appena tre metri, con i 4,50 delle autostrade di Olanda e Francia (dove nuove norme prevedono 5 metri), i 5 metri di Danimarca e Svizzera, i 5,50 di Austria e Ger-

come minimo, su una larghezza media di 4,50-5,60 metri: qual'è il criterio per cui in Italia ci si è orientati sui 3 metri?

La risposta è: nessun criterio. I tre metri furono adottati con la legge del primo programma autostradale (1955), dopo che una commissione del ministero dei Trasporti ne aveva proposti appena due: i tre

gamento a quattro metri: restando cioè sempre al di sotto della media minima europea.

### venti miliardi

Ora arrivano i *guardrails*: anche se l'esperienza, soprattutto straniera, insegna che una barriera continua può essere utile su spartitraffici di notevole ampiezza, mentre su quelli stretti come i nostri può causare più danni che vantaggi. Su uno spartitraffico largo tre metri, una barriera larga 60 centimetri disterebbe appena m. 1,20 dalla corsia di sorpasso: una distanza insufficiente che, oltre a non impedire la occupazione di una parte della corsia di sorpasso da parte del veicolo che si sia arrestato dopo l'urto contro la barriera, riduce anche psicologicamente la larghezza e la capacità della carreggiata. Sono inoltre facilmente immaginabili le conseguenze del cosiddetto « effetto parete »: si pensi a cosa accadrebbe delle utilitarie e dei loro occupanti se andassero a sbattere contro una barriera di acciaio rimbalzando addosso ad altre utilitarie.

L'annunciata adozione dei *guardrails* appare dunque non altro che la conferma dei criteri sbagliati cui sono state ispirate le nostre autostrade, concepite come opere di ingegneria da fare in fretta e in economia, anziché come strutture urbanistiche integrate e durature. Che poi l'impianto delle barriere sia ben visto da tanta gente, è una cosa che si capisce: la spesa sarà di venti-trenta miliardi, che fanno gola a molte ditte e società private.



Autostrada del Sole presso Baschi (Fotocielo)

vettura, 2 per superamento della carreggiata opposta. Nel 1964 le fuoriuscite sulla sinistra, con o senza scontro, erano state 559, i morti 60. Dare la colpa al « fattore umano » (imprudenza, incoscienza, imperizia, distrazione, eccetera) è un comodo alibi: questi incidenti sono dovuti alle imperfette caratteristiche tecniche delle nostre auto-

mania, i 5,60 della Gran Bretagna, i 6,50 della Finlandia, i 7 della Svezia, gli 8 della Spagna, i 14 del Belgio (negli Stati Uniti si registrano larghezze da 7 a 17 metri, da 10 a 18 nelle autostrade del grandioso programma interstatale, quando addirittura non si tratta di carreggiate completamente indipendenti). In sostanza, in Europa ci si è orientati,

metri sono rimasti nella legge del secondo programma (1961), con la quale per di più si decideva la costruzione di 1.500 chilometri di autostrade di seconda categoria, senza corsie di sosta e con spartitraffico addirittura di m. 1,10. Solo nel 1964 una speciale commissione istituita presso il Consiglio nazionale delle Ricerche, proponeva l'allar-

# SUA MAESTA' IL PICCONE



Lucca: centro storico (Fotocielo)

Le persone ragionevoli sanno bene che la salvaguardia dei centri antichi delle nostre città è un preciso impegno della cultura moderna, perchè essi rappresentano un elemento insostituibile della nostra storia, della nostra civiltà, eccetera. E sanno anche che oggi è tutta la città antica, col suo ambiente unitario, con la sua complessa strut-

tura urbanistica, che deve essere considerata un « monumento » da salvare e tramandare ai posteri: e che quindi non si tratta di « inserire » edifici nuovi nel centro antico (come pensano ancora architetti sbandati, amministratori arretrati e società immobiliari), ma, al contrario, di inserire tutto il centro storico, come organismo capace di

continuare a svolgere una sua funzione, nel contesto di tutta quanta la città in espansione.

Il che sarà possibile, ovviamente, solo sul piano urbanistico: nel quadro cioè di un programma che collochi il centro storico al di fuori delle direttrici della speculazione, che lo alleggerisca dalle funzioni intollerabili (quelle più direttamente le-

gate al traffico e agli interessi economici), e trasferisca le attività che si dicono direzionali in sedi nuove e appositamente attrezzate, al fine di creare la città moderna, finalmente razionale, civile e degna degli uomini, non sopra ma accanto all'antica. Si tratta, in sostanza, di fare del centro storico un quartiere specializzato della città

(residenza, cultura, attività commerciali di un certo tipo, rappresentanza, turismo, eccetera), per il quale l'unico trattamento legittimo è il « risanamento conservativo ».

E risanamento conservativo vuol dire fra l'altro (una volta condotti tutti gli studi e le indagini necessari alla conoscenza esatta dell'ambiente in cui si vo-



Urbino: chiesa di San Domenico (foto Bronzoni)

le operare): restauro e consolidamento degli edifici, rimozione delle sovrastrutture deturpanti e antiigieniche, dotazione dei servizi essenziali, ricupero degli spazi una volta liberi all'interno degli isolati, ripristino delle zone verdi, restituzione ai pedoni di vie e piazze che furono fatte per i pedoni. Chi vuol saperne di più ha una notevole bibliografia a disposizione; dalla «carta» del risanamento elaborata al convegno di Gubbio del 1960 (pubblicata sul n. 32 di «Urbanistica») agli atti del

convegno sull'edilizia residenziale del febbraio 1964; dai piani di Mario Coppa per Ancona a quello di Giovanni Astengo per Assisi, dagli studi sul centro storico di Genova al piano di Urbino di Giancarlo De Carlo, eccetera, dal convegno di S. Jacopo di Compostella («Urbanistica», n. 35, marzo 1962) ai saggi italiani e stranieri presentati al convegno dell'International Federation for Housing and Planning di Venezia (pubblicati su «Urbanistica» nn. 42-43, febbraio 1965) e via dicendo.

Cose semplici da capire, anche se complesse da attuare: ma si deve soltanto al disordine urbanistico italiano se ancora, nonostante la massa delle proposte avanzate, nessun esperimento concreto è stato ancora tentato, a differenza di quanto si è cominciato a fare, tanto per non andar lontano, in Francia, in base alla legge Malraux del 4 agosto 1962 sui «secteurs sauvegardés». Ma, si sa, le esperienze straniere interessano poco quella parte dei nostri architetti che è sempre pronta a rimettere

in discussione i principi che dovrebbero ritenersi acquisiti una volta per tutte: anzi, la conservazione dei centri storici non gli va proprio giù. Valga, ad esempio, quanto troviamo scritto sull'ultimo bollettino del Consiglio nazionale architetti.

### ragioni inesorabili

Veniamo inopinatamente a sapere che «inesorabili ragioni, economiche e funzionali, sono contro la conser-

vazione» dei centri storici. Che conservarli sarebbe senz'altro «artificioso, oltrèchè inutile». Perché? Ma perché «le città sono sempre cambiate, perché questo vuole la logica della loro vita, che ha delle leggi le quali non possono essere, all'improvviso, modificate». (Eppure qualcosa dev'essere ben cambiato, dal tempo in cui i papi calcinavano interi monumenti romani per intonacare Vaticano e Laterano). Il risanamento conservativo sarebbe, chissà mai per quale ragione, «l'ultima versione riveduta e corretta del famigerato falso stilistico», dal momento che il giovane brillante architetto, autore dello scritto, ci assicura perentoriamente che «il 90 per cento dell'edilizia ambientale non merita affatto queste cautele, trattandosi soltanto di indecose biccocche».

Bisogna quindi far ricorso alla «conservazione indiretta»: demolire cioè i centri storici, ma, come si trattasse di fondi di capanne preistoriche, non dimenticarsi di fare pietosamente «rilievi, planimetrie, fotografie, schizzi, plastici». I difensori dei centri storici sono immancabilmente «conservatori a oltranza», solo «sensibili alle vecchie pietre» e al «trovarobato archeologico», se non addirittura dei «decrepiti sostenitori dell'autarchia culturale» (!). Cosa per cui è suonata l'ora di «passare dai dogmi stolti, dagli slogan pittoreschi sugli scempi e sul vandalismo, dagli sconfinamenti politici e interdisciplinari» (!) ad una «strutturazione nuova della nostra cultura di architetti e di tecnici» (?).

E bravo il nostro architetto. Siamo tornati a Marinetti, a Piacentini, a «S.M. il piccone» che tanto piaceva a Mussolini e a Antonio Muñoz: è il pensiero e la fraseologia stessa di tutti quanti, nei consigli comunali, nella cronaca dei quotidiani, negli uffici tecnici delle società di speculazione, hanno in questi anni assiduamente collaborato al malgoverno urbanistico d'Italia. Ora ci si può domandare: come possiamo ancora prendercela con le amministrazioni locali,



Assisi: centro storico (Fotocielo)

con l'insensibilità dei politici, con gli stessi affaristi, eccetera, quando ancora tanti architetti, quando ancora quelli che passano per «uomini di cultura» ragionano in questa maniera?

### passato e presente

Esattamente dieci anni, sul primo numero del bollettino dell'abborrita «Italia Nostra», un gruppo di (allora molto giovani) architetti e urbanisti firmava un

manifesto che in pochi punti riassumeva la posizione delle persone ragionevoli sul problema dei centri storici. Tra l'altro vi si diceva: «L'epoca attuale non si può affatto paragonare alle epoche passate, perché è appunto la mutata situazione culturale che ci pone in grado di accostarci con uguale capacità di comprensione alle opere e agli ambienti di tutte le età passate, e che ha fatto sorgere l'esigenza (del tutto moderna) onde poter rivivere quelle esperienze per noi indispensabili. Il conservare non

è quindi un fatto dovuto a insufficienza o incapacità di operare in questi ambienti, ma è una scelta deliberata e insieme una conquista fondamentale dell'attuale cultura». E ancora: «Occorre vietare tassativamente, entro determinati perimetri, ogni nuova costruzione, limitando gli interventi al risanamento interno e procurando, attraverso il piano regolatore, che gli ambienti antichi restino inseriti come elementi vitali nella struttura della

città moderna, attraverso una destinazione compatibile con l'antico tessuto edilizio»... Occorrono cioè provvedimenti «molto rigidi e di univoca applicazione, e non già provvedimenti che pongano come condizione la sensibilità del progettista: ciò darebbe luogo a discriminazioni che non potrebbero essere che discrezionali, e aprirebbero la porta a ogni genere di soluzioni, come l'esperienza ha purtroppo largamente dimostrato. La qualità dei progetti non entra qui in questione, e tanto meno la

supposta difesa dei diritti dell'arte e dell'architettura moderna: poichè uno dei presupposti della modernità è appunto quella di sapersi adeguare alle scelte urbanistiche, e quindi di rinunciare, ove occorra, a costruire».

Ecco una dichiarazione corretta, che non ha perduto nulla della sua validità. Gli altri, i nemici della conservazione dei centri storici, hanno un solo principio: in parole povere, fare quattrini distruggendo l'Italia.

# polvere di Roma

Un'impressionante documentazione di come andiamo distruggendo i nostri più illustri comprensori archeologici e naturali ci è stata fornita da una mostra allestita tempo fa da «Italia Nostra» a Roma: la mostra della Via Prenestina, di cui l'archeologo Lorenzo Quilici e il naturalista Fulco Pratesi hanno eseguito un primo rilievo sistematico.

Scrive il primo nel catalogo: «Di tutte le antiche strade consolari di Roma, l'unica che si sia ancora conservata nel suo ambiente e nel suo lastricato, nei

suo i ponti e nei suoi sepolcri, è la via Prenestina: forse nemmeno l'Appia Antica mantiene un tale stato di conservazione. Il suo lucente basolato si snoda ancora in un paesaggio che è tra i più dolci del Lazio, ora incidendo nel suo percorso la sinuosità dei declivi collinari, ora correndo sulla serpentina degli spartiacque, ora nelle gole profonde dei tufi. La potente Roma dei Tarquini si univa attraverso questa via alla grande Gabii e alla favolosa Preneste, e al famoso tempio della sua Fortuna. Su questa via ebbero

la loro residenza imperiale i Gordiani, ebbero una villa Augusto e Tiberio, e Adriano: lungo questa strada sono state trovate nei secoli passati opere d'arte incomparabili, oggi sparse in vari musei del mondo»... Percorrere la Prenestina «è di estremo interesse anche per l'amante della natura. Agli spazi, ai pascoli, alle colture dei pianori, fanno corona i profondi valloni scavati dai rivi nei banchi tufacei, ove una macchia lussureggiante presenta un intrico selvaggio di rovi, di viti selvatiche e di liane, pruni, biancospini, nocciò-

li, aggrovigliati e protesi verso le cime dei castagni, dei lecci, delle querce, degli aceri: e con vera sorpresa scopriremo il mondo del sottobosco, il pungitopo, l'agrifoglio, il muschio le violette e i ciclamini»... Questo poteva, questo può ancora diventare il grande parco radiale all'est di Roma, della Roma che il piano regolatore prevede raggiunga quattro milioni e mezzo di abitanti: ma chi, quale ente studia scientificamente il territorio di questa disgraziata città, condannata da una vecchia e rancida mentalità a essere nient'altro che un piccolo centro storico degradato, circondato da una sterminata e incivile periferia?

## cronache di una rovina

Ecco come Italo Insolera riassume sulla rivista «Palatino» la rovina della via

Prenestina. Si comincia nel 1947 con la distruzione delle antiche latomie di Colatonia, quindi scompare il teatro di Gabii. Nel 1951 crolla metà di Tor Tre Teste, viene parzialmente demolita la chiesa romanica di San Primo, si distruggono ruderi e tombe. Nel 1957 e '58 scompaiono alcuni tratti di strada e crolla il ponte Pischero. Negli anni sessanta il primo tratto della via viene irreparabilmente degradato dall'avanzare di Roma, vengono distrutti avanzi di ville, del tempio di Tor Cervara, le latomie di Salone, crolla il ponte Ceccara. Nel 1961 scompaiono catacombe, negli anni seguenti vengono distrutti i ruderi delle terme di San Primo. Nel 1964, oltre ai soliti ruderi di ville e sepolcri, crolla un pezzo dell'acquedotto alessandrino e scompaiono i ruderi di un altro tempio; il

Roma-Gabii: via Prenestina (foto Bazzoni)



gigantesco ponte adriano della Mola, con la sua doppia serie di diciotto arcate, comincia a crollare; precipitano le tre arcate centrali (un'altra cadrà all'inizio del 1967). Altri avanzi di ville scompaiono in seguito, una cava di pozzolana distrugge il tempio e il pago di Nona, una lottizzazione abusiva elimina la torre e il lago di Salone. Nel 1966 l'altare e una colonna del tempio di Giunone Gabina vengono abbattuti: quindi assume grottesche dimensioni il fenomeno delle lottizzazioni abusive. In spregio al piano regolatore di Roma, si fanno centinaia di lotti di 1000 metri quadrati là dove il lotto minimo previsto è di 10.000: in comune di Zagarolo vengono tracciati più di 3.000 lotti per oltre 35.000 persone, secondo la solita scacchiera cara all'analfabetismo urbanistico delle amministrazioni locali. Le condizioni della via Prenestina sono oggi quelle in cui si trovava l'Appia Antica nel 1950: nessuno potrà dire, tra qualche anno, che nessuno sapeva niente, che nessuno denunciò niente. La Prenestina oggi, nei suoi valori storici e nella sua funzione urbanistica, può essere ancora salvata, tra qualche anno sarà irrimediabilmente perduta: la presunzione di eternità, in cui si sono cullati i ciechi e irresponsabili amministratori di Roma, ha già fatto sparire in pochi anni le caratteristiche storiche e ambientali di immensi territori, sotto l'edilizia sguaiata di speculazione. Proposte di « Italia Nostra »: realizzazione delle previsioni di piano regolatore, a cominciare dalle zone verdi nella zona orientale di Roma; azione coordinata del Comune e dei Lavori Pubblici contro le lottizzazioni; vincolo della zona della Prenestina e redazione di un piano paesistico; obbligo per i comuni della zona di redigere il piano regolatore, in armonia col piano paesistico. Ma non c'è da farsi troppe illusioni: l'Italia sembra unita nell'odio verso la propria storia.



L'Antelao e la Valle d'Ampezzo visti da Pocol (foto p.g.c. Touring Club Italiano)

## Cortina in pericolo

« Faremo meglio le autostrade che non faremo », ha scritto il tecnico che abbiamo citato nella prima nota. Infatti, alcune di quelle che ci accingiamo a costruire, oltre a ripetere gli errori di esecuzione commessi fin qui, sono anche aberranti nel tracciato: l'esempio migliore ci è dato dall'Autostrada di Alemana, dell'Italstrade. Dovrebbe passare per la valle di Cortina d'Ampezzo, con le seguenti straordinarie caratteristiche: scavo di una galleria di un chilometro all'altezza del centro di Cortina (sul lato dove scendono le piste di sci e per il bob), costruzione di uno svincolo nello spazio compreso tra il trampolino e la parte bassa della cittadina, con posteggio per cinquemila macchine (!), impegno da parte del Comu-

ne di abolire il traffico nella città, estendendo il divieto di sosta a tutte le vie. Pare anche che gli abitanti, se non vorranno lasciare la macchina nell'immenso posteggio, potranno costruirsi un box sopra il torrente, cioè sopra le grosse tubazioni nelle quali il torrente verrebbe incanalato. Sconvolgere con correnti di traffico veloce e pesante una valle a carattere turistico, residenziale, sportivo; rivoluzionare il traffico locale in funzione del passaggio di un'autostrada (la pedonalizzazione del centro appare una contropartita velleitaria e senza senso, dal momento che si distrugge, con l'autostrada, la tranquillità dell'intera zona); portare frastuono ed esalazioni e congestione di mezzi là dove tutto si dovre-

be fare per aumentare il carattere appartato della località; manomettere con grosse opere, rilevati, trincee, viadotti eccetera l'ambiente naturale e paesistico di una delle più belle valli d'Italia: queste, in realtà, sarebbero le « ragioni tecniche » dell'Italstrade, le ragioni cioè dettate dalla fretta, dall'approssimazione, dal disprezzo per le esigenze urbanistiche generali. Ora l'Italstrade (che punta tutto su questo tracciato, scartando le alternative) cerca architetti che diano un aspetto « estetico » alla sua autostrada: solo che li cerca a cose fatte e decise, perchè questi all'ultimo momento coprano le magagne di fondo, con qualche « schermo arboreo », con qualche cespuglio o con i rampicanti. Già alcuni me-

si fa un architetto interpellato dalla società si è rifiutato di intervenire a progettazione ultimata, non condividendo l'attraversamento della valle di Cortina: ma si può stare sicuri che l'architetto « adatto » verrà presto trovato, un architetto che faccia begli schizzi a tempera, con tratti decisi e pieni di effetti, coi quali dimostrare ai perplessi che viadotti e gallerie a Cortina vanno benissimo; l'architetto sempre disponibile che pretenda, in nome del proprio talento, di far dimenticare i veri termini del problema, l'errore urbanistico e viabilistico. E' la storia di tutti i giorni: a meno che non si riesca nel frattempo, mobilitando l'opinione pubblica qualificata, gli enti tecnici e di cultura, a mandare a monte il deplorabile progetto.

# PRIMI PARCHI

Il 21 aprile, duemilasettecentovesimo anniversario della sua fondazione, ha portato a Roma il primo campo di gioco per bambini di una certa ampiezza, disegnato da un competente: il campo di gioco del Villaggio Olimpico. C'è anche una vasca per sguazzare, probabilmente la prima d'Italia, solo che, mentre scriviamo, non si sa ancora se lo zampillo ci sarà davvero e stabilmente, dato lo scarso coordinamento burocratico fra le varie amministrazioni che presiedono a questo genere d'impianti. E' comunque un fatto notevole per la città: dove si comincia a parlare della necessità di riorganizzare da cima a fondo il Servizio Giardini, la branca più derelitta dello SPQR, e di costituire un ufficio progetti per la realizzazione del verde e degli impianti connessi. Oggi non un solo architetto fa parte del Servizio (le pochissime lodevoli realizzazioni sono dovute a volenterosi consulenti esterni), i giardinieri sono meno di trent'anni fa, i fondi diminuiscono anziché aumentare (530 milioni all'anno contro i 900 di tre anni fa). Non si sa cosa sia architettura e arte del paesaggio, più in là della sistemazione delle aiuole, della mostra delle azalee, e dell'addobbo di pubblici edifici in occasione di cerimonie non si è ancora andati. Ma non è mai troppo tardi per cominciare: intanto si assicura che nel prossimo quinquennio ci sarà nel bilancio del Comune uno stanziamento di dieci miliardi per l'esproprio delle maggiori ville destinate a parco pubblico dal piano regolatore (la parte ancora privata di Villa Savoia e di Villa Pamphili, Villa Torlonia, Villa Chigi eccetera), mentre sono in corso riunioni tra il Comune e il Ministero dei lavori pubblici per studiare il modo migliore per realizzare una prima parte del parco dell'Appia Antica. Può anche darsi che la capitale più povera di verde del mondo stia distandosi dal suo secolare letargo urbanistico.

*Antonio Cederna*

