

14-5-1986

A proposito del progetto "Sette Colli"

"Altro che tunnel più metrò e autobus"

di ANTONIO CEDERNA

QUANTE stravaganze vengono proposte in occasione del Progetto Roma Capitale. La migliore è senza dubbio il «Tunnel del Sette Colli» presentato giorni fa a una gran folla nel salone del Grand Hôtel: otto chilometri dalla Salaria alla C. Colombo, sottopassando Pincio, Quirinale, Viminale, Esquilino, Oppio, Celio, con svincoli e parcheggi automatizzati, per i mezzi pubblici e le auto private. E' inammissibile che alla fine del ventesimo secolo si pretenda ancora di decongestionare il Centro della città con una galleria per i mezzi su gomma: quando il problema è quello di ridurre la circolazione delle auto private e incrementare sul serio il trasporto pubblico su rotaia, con la metropolitana, come insegnano da decenni le maggiori città del mondo. Gallerie per auto sono soluzioni arcaiche e controproducenti: l'ultima in ordine di tempo la propose Marcello Piacentini sotto il Pincio mezzo secolo fa.

Il progetto è nato dalla mente di un archeologo, Giorgio Gullini, preoccupato di allontanare il traffico dalla zona archeologica centrale e di evitare che il tunnel si scontri con eventuali avanzi antichi nel sottosuolo: e come archeologo si sente appagato dal fatto che i progettisti abbiano posto la galleria nelle profonde «argille azzurre plioceniche», che stanno al di sotto del manto tufaceo sul quale nei secoli è stata costruita Roma. Il grave è che il progetto sia stato avallato da architetti e urbanisti, che dovrebbero avere una visione più complessa, dei problemi di Roma in regola coi tempi: c'è stato perfino chi, in un accesso di parolibberismo, ha assicurato che il tunnel si riallaccia alla «tradizione romana», e suo precursore è Sisto V.

In realtà, il tunnel del sette

colli non è altro che un buco, certo ad elevata tecnologia, ma pur sempre un buco concepito nell'assoluta indifferenza per le conseguenze che potrà avere sul centro storico, e non importa che corra nelle viscere della terra.

Svincoli, vie d'uscita e di entrata finiranno con l'aumentare la congestione del Centro, e ne aggraveranno l'ulteriore terziarizzazione: dovesse mai essere preso in considerazione, il tunnel manderà a monte ogni possibilità di avviare la costruzione del Sistema direzionale orientale, il famoso SDO, l'unica operazione, che, se realizzato con le debite garanzie, potrà davvero decongestionare il Centro e rendere meno asfittici gli sviluppi di Roma. E manderà a monte tangenziali e metropolitana: quella metropolitana che trasporta persone e non macchine, da lasciare ai parcheggi attestati al capolinea.

E' dunque una proposta vecchia e senza senso, che per di più viene a intralciare quell'altro progetto che è stato presentato in Campidoglio due mesi fa, commissionato a un gruppo di esperti della soprintendenza archeologica. E' il progetto (meglio, lo studio) Castagnoli, Benevolo, Cagnardi, Gregotti, Pizzetti, Podestà, Zambrini per la sistemazione dell'area compresa tra piazza Venezia e le Mura Aurelliane: quei prestigiosi 250 ettari in cui ancora monumenti e natura prevalgono su tutto il resto. E' una proposta che affronta il problema in tutti i suoi aspetti, traffico, pedonalità, scavi, in vista del grande parco dei Fori e di un generale restauro ambientale (e come asse viario essenziale è prevista una linea di metropolitana di 3,5 chilometri dalla Roma Nord alla Roma-Lido). Una proposta che, appunto perché seria, ha avuto meno feste del tunnel del Sette colli.