

Nei giorni precedenti alla data di svolgimento di questo interessante seminario è stato reso pubblico il documento commissionato dal Comune di Roma ad un certo numero di interlocutori privilegiati dell'economia e della società coordinati da Antonio Marzano, ministro nel precedente governo Berlusconi. A pagina 12 del documento conclusivo c'è scritto che Roma deve tornare agli splendori delle grandi capitali dell'antichità. Tra le città dell'antichità non includono Menfi, capitale dell'antico regno egizio, ma Memphis, recente capitale del Tennessee, patria di Elvis Presley.

Di fronte ad un simile errore involontariamente comico, ciascuno è portato a giudicare il documento Marzano una inutile, dilette-sca (e costosa) esercitazione. Ma forse è meglio applicare il principio di cautela perché, nonostante il diletterismo e l'ignoranza, alcuni nomi che hanno partecipato alla stesura del documento sono invece figure di tutto rispetto. Si tratta di esponenti del mondo economico di questa città: dai grandi poteri del mattone ad esponenti autorevoli dei consigli di amministrazione degli enti che contano, come l'Ente Eur, l'ACEA e tanti altri. Dobbiamo quindi essere molto attenti a leggere questo documento perché, in quanto le città sono il prodotto degli interessi economici dominanti, alcuni dei progetti lì elencati possono trovare le condizioni di convenienza politica ed economica per diventare realtà in un futuro più o meno prossimo.

Oltre a questa indispensabile attenzione, il documento lascia aperta anche una grande opportunità da cogliere tempestivamente, perché esso contiene una evidente idea della città. È quindi indi-

* Urbanista.

spensabile che il sindacato si cimenti su questo terreno per tentare di affermare il proprio punto di vista e la propria cultura sul tema del futuro della città.

Pongo in discussione tre temi per la loro evidente importanza strategica.

Il primo tema riguarda l'assetto della struttura direzionale dello Stato all'interno della città. È noto che essa soffre oggi di una grave disorganicità ed è la causa principale degli squilibri territoriali di Roma e dell'intera area metropolitana, ma nel documento dell'attuale maggioranza si propone una soluzione che è peggiore del male. Sta infatti scritto che le strutture direzionali dello Stato devono essere dislocate lungo l'asse autostradale tra Roma e Fiumicino. Non è soltanto una questione di metodo: visto che il piano regolatore del 1965 assegnava alla realizzazione del Sistema Direzionale Orientale il compito di assumere la spina dorsale della nuova città, oggi bisognerebbe quanto meno motivare sotto il profilo teorico la necessità di realizzare un Sistema direzionale occidentale, ribaltando completamente l'asse di sviluppo della città.

Il dissenso principale è nel merito, poiché rafforzare ulteriormente l'asse sudoccidentale della città significa consolidare e perpetuare un modello che non risolve alcun problema di assetto urbano generale. Dovremmo essere invece in grado di delineare una proposta che collochi le nuove funzioni statali laddove più grande è il bisogno di riqualificazione della gigantesca periferia romana, e cioè verso le aree dove più acuti sono il disagio sociale e la vera e propria mancanza di città.

Una coerente e lungimirante localizzazione di queste funzioni è infatti la più potente leva che la mano pubblica ha per operare in chiave di riqualificazione urbana. Gli investimenti connessi con la realizzazione delle uniche due nuove polarità urbane create in questi anni, le Università di Tor Vergata e Ostiense, hanno indotto molti fattori di trasformazione nelle periferie limitrofe. Lo stato della città non permette di gettare alle ortiche una simile occasione. Abbiamo bisogno di un'idea complessiva di città. Non è questo, infatti, il tempo del pensiero debole. Abbiamo già pagato duramente la concezione banale e perdente delle «centralità» contenute nel piano regolatore dei sindaci Rutelli e Veltroni. Non è più tempo di opportunismi e di accontentare ogni appetito fondiario.

È tempo di delineare un nuovo volto della capitale in grado di fa-

re i conti con l'enorme conurbazione metropolitana che ogni giorno riversa nel centro urbano una massa insostenibile di lavoratori e di utenti. Roma concentra tutti i ministeri nel centro storico e in poche parti qualificate come l'Eur: dobbiamo essere in grado di imporre che le strutture della direzione dello Stato vadano in periferia. Altrimenti c'è il rischio concreto che proprio lungo la Roma-Fiumicino si consolidi ulteriormente quel modello squilibrato. E abbiamo l'urgenza di formulare una proposta perché i processi stanno andando avanti in modo veloce. Ad esempio, il Ministero della Sanità andrà a Castellaccio, a ridosso dell'Eur. A ridosso della Fiera di Roma stanno per essere conclusi due edifici per uffici denominati «Centro direzionale di Roma». La tendenza ad andare verso il mare, vecchia ideologia degli anni del fascismo, deve essere contrastata con energia.

Ogni giorno sono oltre 600.000 i cittadini che dai comuni della cintura metropolitana e dai quartieri urbani esterni al GRA devono arrivare nella parte centrale della città, dove sono concentrati i luoghi di lavoro terziario e direzionale. Non possiamo sottovalutare lo squilibrio sociale di questa distorsione urbanistica. Ogni giorno quei lavoratori perdono dalle due alle tre ore per raggiungere il lavoro e tornare nelle proprie abitazioni. Per ogni anno è un tempo consumato gigantesco: tra uno e due mesi immolati sull'altare di un assetto urbano squilibrato.

La questione centrale di Roma è dunque quella delle periferie. Una periferia che non si ferma ai confini comunali, ma che oltre a coinvolgere l'intera provincia di Roma ha anche qualche integrazione con le altre quattro province. Il pendolarismo giornaliero coinvolge Fara Sabina e i comuni ad essa vicini, in provincia di Rieti; dal viterbese gli spostamenti coinvolgono l'area Monterosi-Nepi; dalla provincia pontina arrivano lavoratori dall'area di Aprilia e Cisterna; dal frusinate il pendolarismo coinvolge l'area dell'alto corso del fiume Sacco (Anagni-Segni). Questo è il vero problema di Roma: l'estensione immensa dell'area della conurbazione che si estende in modo isotropo con un diametro di oltre cento chilometri. Non c'è più una funzione che si svolge dentro i confini di Roma e in questo senso, pensare di far coincidere i confini della futura città metropolitana con Roma sarebbe un errore imperdonabile.

Sono convinto che il disinteresse della sinistra verso questi problemi che coinvolgono un elevatissimo numero di cittadini sia alla base dei nostri continui arretramenti dal punto di vista del consenso

sociale. Il pendolarismo è certo un problema patrimoniale dei nuclei familiari, perché si spende molto per raggiungere il luogo di lavoro. Ma è soprattutto un modello di vita devastante, che condanna la parte più debole della società ad una ulteriore emarginazione.

Il secondo tema riguarda il destino del centro storico e del settore del turismo, pilastro dell'economia romana. Il Rapporto sul futuro della città destina l'intero centro storico a diventare sempre di più un enorme baraccone ad uso turistico, poiché il disegno della rete delle infrastrutture metropolitane è destinato a potenziare oltre misura l'accessibilità nel centro. Sono sette le linee che attraversano il centro che è già oggi, come noto, il luogo più accessibile della città. Del resto, nel documento non c'è una riga sull'idea più importante sul centro storico di questi anni: il progetto Fori è abbandonato per sempre al suo destino.

Intanto il centro storico si svuota inesorabilmente. Siamo ormai sotto i novantamila abitanti. È allora venuto il momento di lanciare proposte coraggiose, quelle ad esempio di far tornare la residenza nel centro, operando sulla trasformazione dei contenitori pubblici in via di dismissione: dalle caserme ad alcuni grandi servizi come gli ospedali. Parlo, naturalmente, di case popolari, perché sono i ceti più poveri ad essere stati cancellati dal centro. Anche in questo caso, la realizzazione di alloggi pubblici è l'unico strumento che le amministrazioni hanno se vogliono riequilibrare la città e il centro storico. La realizzazione di alloggi pubblici avrebbe in primo luogo un effetto calmieratore della gigantesca valorizzazione immobiliare di questi anni. Ma porterebbe poi ad un riequilibrio sociale che è l'unico antidoto all'inarrestabile degrado cui assistiamo quotidianamente. Del resto, è attraverso questa leva che lo Stato liberale ha operato efficacemente nei primi due decenni del Novecento. È attraverso questa stessa leva che, durante i primi venti anni dello Stato repubblicano, sono stati realizzati quartieri dignitosi e vivibili.

Il terzo tema riguarda infine la difesa della campagna romana. I quindici anni del governo urbanistico di centrosinistra sono stati caratterizzati da un'imponente espansione urbana. Con il cambio di amministrazione comunale le cose stanno ulteriormente peggiorando. Non sono dunque bastati i settanta milioni di metri cubi di cemento a cui è stata condannata la città: oggi si vuole ampliarla ulteriormente e cancellare quel poco che resta dell'Agro romano. Uno dei primi provvedimenti della giunta Alemanno è stato infatti quello

dell'emanazione di un bando per la realizzazione dell'*housing* sociale da localizzare in Agro romano, preludio per un ulteriore processo di creazione della città diffusa, senza servizi e senza relazioni sociali. Anche in questo caso c'è un nostro ruolo potenziale per affermare insieme due grandi diritti: quello di avere una città civile e inclusiva e quello di rivendicare l'esigenza di salvaguardare per sempre l'Agro romano. Fermare il consumo di suolo come premessa per poter riqualificare l'esistente sono due questioni che si sostengono a vicenda. Nel documento sul futuro di Roma non c'è una riga su queste due fondamentali questioni. C'è un solo obiettivo per la periferia: quello di trasferire tutti gli ospedali localizzati in centro fuori del raccordo anulare.

Anche qua non si comprende la logica urbanistica della proposta. Evidentemente l'esperienza della chiusura dell'ospedale San Giacomo ha acceso gli interessi del mondo imprenditoriale sul grande affare del riuso dei grandi contenitori ospedalieri. Se è vero che nel caso del San Giacomo non sono riusciti a compiere la speculazione attesa (almeno per ora), in altri casi potrebbero essere più fortunati. Ma non è questo il solo affare che nasconde la proposta perché, appesantendo oltre misura le funzioni urbane fuori del raccordo anulare, porterà l'inevitabile conseguenza dell'avvio di un altro progetto sciagurato, quello della creazione di un secondo anello stradale più esterno al GRA.

La proposta di realizzazione del secondo raccordo non si trova nel documento comunale, ma è noto che da tempo l'ANAS sta cercando di imporre la nuova opera, affermando che i soldi possono essere trovati. Quindi ancora asfalto e un modello fondato sull'automobile, senza cimentarsi con la sfida che tutti gli altri paesi sviluppati stanno affrontando: quella di un mutamento profondo dei paradigmi su cui si è fondato lo sviluppo del secolo scorso, ad iniziare dalle modalità di trasporto urbano.

In questo senso è molto importante quanto affermava Antonio Castronovi nella sua interessante relazione introduttiva. Non solo non possiamo abbandonare questa gente a muoversi con la propria automobile perché è un fatto socialmente iniquo; dobbiamo puntare sulla ristrutturazione della rete di trasporto collettivo non inquinante perché in questo modo si dà immediato impulso ad un pezzo di industria assente nel nostro paese. È noto che il settore Fiat che produceva vettori di trasporto pubblico su ferro è stato venduto ai francesi

agli inizi degli anni '90, con un madornale errore di prospettiva. È invece importante dotarsi di un settore produttivo innovativo e tecnologicamente in grado di affrontare le sfide che ci aspettano. Dobbiamo essere noi, e il sindacato in primo luogo, ad affermare che le nostre città possono tornare ad essere luoghi vivibili in cui ci si sposta, come in tutte le altre città del mondo, su ferro.

Ma torno ancora brevemente alla questione dell'arresto del consumo di suolo perché ritengo sia la questione più urgente anche alla luce di quanto ha diffuso di recente l'Istituto Centrale di Statistica. L'ISTAT afferma che in Italia, negli ultimi undici anni – cioè da quando finisce Tangentopoli nel '95 fino al 2006 –, si è consumata una quantità di cemento impressionante: 3 miliardi e 200 mila metri cubi! Qualcosa come 5 milioni di nuovi alloggi, quando è noto che la popolazione e il numero delle famiglie sono sostanzialmente stabili. Si è dunque costruito molto perché questo era l'indirizzo voluto dell'economia finanziaria liberista. Si è consumato suolo agricolo prezioso ed è aumentata a dismisura l'estensione delle nostre periferie. Per far diventare belle le immense periferie occorre dire basta a nuove costruzioni e a nuovo consumo di suolo.

Un'ultima breve postilla in difesa dell'urbanistica, della possibilità cioè di prefigurare il futuro delle nostre città attraverso un disegno pubblico condiviso. È di moda la demonizzazione dell'urbanistica – se ne è trovata traccia anche in questo seminario – e vorrei provare a difendere la disciplina partendo proprio da uno dei casi più vergognosi dell'urbanistica contrattata, che hanno avuto come protagoniste le amministrazioni di centrosinistra di Roma, e cioè Ponte di Nona.

Nel piano regolatore di Roma del 1965, il disegno del gigantesco nuovo quartiere terminava infatti con l'indicazione di un grande polo di servizi pubblici. Nella zona più vicina all'autostrada per l'Abruzzo era previsto che ci fosse un nucleo di servizi pubblici: un grande plesso scolastico, ad esempio, un centro civico o altro ancora. Negli anni '90, con l'affermazione dell'urbanistica contrattata, si imbastisce un «accordo di programma» (uno fra le centinaia), e al posto del servizio pubblico si consente ai proprietari di realizzare un grande centro commerciale. Si sostituisce cioè un'attività pubblica con una privata. Il degrado di Ponte di Nona non è dunque colpa dell'urbanistica. È il suo esatto contrario: è la conseguenza della cancellazione dell'urbanistica.

Uno degli ostacoli ideologici al ritorno all'urbanistica pubblica è quello della mancanza di finanziamenti che possano sostenere le realizzazioni urbane. Privato è bello, si afferma, perché il pubblico non è in grado di operare. È una pura falsità. Le risorse pubbliche ci sono soltanto per le opere e per le imprese che dominano il mercato. La Corte dei Conti afferma che per la costruzione dell'alta velocità ferroviaria tra Napoli e Torino saranno spesi 51 miliardi di euro. Questi soldi finiremo di pagarli tra qualche decennio: orientativamente sono tre miliardi all'anno, sono andati a ingrossare i bilanci di alcune grandi imprese e non hanno aiutato il miglioramento dei luoghi urbani.

Allora la principale battaglia politica deve essere quella di impadronirsi dei meccanismi di spesa dello Stato investendo nei sistemi urbani, nelle imprese che guardano al futuro, che guardano al risparmio energetico e al trasporto pubblico. Poiché in questi quindici anni l'ideologia neoliberista ha affermato che l'economia privata avrebbe risolto ogni problema, abbiamo regalato ad alcuni speculatori immobiliari le nostre città. Le città sono invece un fatto pubblico. Si tratta dunque di riprendere in mano il loro destino per dare una risposta alle contraddizioni sociali più acute che vi si manifestano.