

433

gennaio/febbraio 2008

Associazione Nazionale per la Tutela del Patrimonio Storico, Artistico e Naturale della Nazione

Italia Nostra

Copyright © A. Spasfranceschi - Spasfranceschi & Associati - Roma - Tel. 06/47891111 - Fax 06/47891112 - E-mail: info@spasfranceschi.it



Le rotaie sui monumenti

Dossier:

**le battaglie di Italia Nostra sulla metro C di Roma
e la tramvia di Firenze**

Augias, Belvisi, Bencivenni, Berdini, Gregori, Losavio, Marconi, Mattioli, Paolozza,
Pizziolo, Rinaldi, Ripa di Meana, Rutigliano, Signorini, Tamassia, Tamburrino

Il tuo 5 per mille a sostegno di ITALIA NOSTRA

Il *5 per mille* permette al cittadino di indirizzare una quota dell'imposta dovuta allo Stato verso le organizzazioni non lucrative come **Italia Nostra**.

Un gesto importante a costo zero si traduce in un aiuto concreto per **Italia Nostra**, che potrà quindi proseguire con più forza e determinazione le piccole e grandi battaglie che l'hanno contraddistinta negli ultimi cinquant'anni nella difesa del patrimonio storico e ambientale della Nazione.

Semplicemente inserendo il codice fiscale di **Italia Nostra** nell'apposito spazio del CUD, sul modello 730 o Unico, si può destinare il *5 per mille*. Basta firmare nel riquadro dedicato alle Associazioni - "*Sostegno del volontariato, delle organizzazioni non lucrative di utilità sociale, delle associazioni di promozione sociale e delle associazioni riconosciute*" - e scrivere il codice fiscale:

80078410588

Anche coloro che non sono tenuti a presentare il modello 730 o l'Unico 2008 Persone fisiche, possono destinare il *5 per mille* delle proprie tasse a **Italia Nostra**. Nel CUD 2008, che riceveranno dal proprio datore di lavoro, è prevista una scheda aggiuntiva per la scelta della destinazione del 5 per mille dell'IRPEF.

È essenziale far conoscere questa opportunità unica, che garantisca un reale sostegno a **Italia Nostra**, al maggior numero di Soci, ma anche a tutti coloro che apprezzano l'attività dell'Associazione. Con una semplice firma e senza alcun costo contribuisce al finanziamento delle attività di **Italia Nostra**.

A te non costa nulla, può significare tantissimo per il nostro patrimonio storico e naturale.



Mensile dell'Associazione Italia Nostra
433 gennaio/febbraio 2008

In copertina:

Foto

ERRATA CORRIGE

Per uno spiacevole errore di trasmissione nel precedente Bollettino è uscito a firma Roberto Mannocci un articolo non suo.

Franca Guelfi inoltre non è Presidente ma ex-Presidente della sezione di Genova.

Ci scusiamo degli errori con i diretti interessati e con i lettori tutti.

Italia Nostra
Pubblicazione mensile registrata presso il Tribunale di Roma il 6 marzo 1957, n°5683 Sped. A.p., art. 2 c. 20/b 45% legge 662/96 Filiale di Roma

Direttore Responsabile
Nicola Caracciolo

Ha collaborato
Gabriella Mecucci

Grafica
Graziosi e Associati sas

Impaginazione
Silvia Graziosi

Stampa
Gangemi editore
Indirizzario
Mauro Di Bartolomeo

Sede
Via Sicilia, 66
00187 Roma
tel. 06.4200881
fax 06.42016926
P.I. 02121101006
C.F. 80078410588

e-mail:
info@italianostra.org

e-mail redazione:
comunicazione@italianostra.org

sito internet:
http://www.italianostra.org

LE ROTAIE SUI MONUMENTI

Dossier: le battaglie di Italia Nostra sulla metro C di Roma e la tramvia di Firenze

Editoriale

Mobilità e tutela - Giovanni Losavio 2

Dossier

I gioielli nascosti della capitale - Corrado Augias 4

Vecchie tecnologie, nuove voracità - Carlo Ripa di Meana 6

Il business travolge la cultura - Antonio Tamburrino 8

Il pericolo corre sulle acque - Intervista a Paolo Marconi di Dafne Cola 10

L'insopportabile recita della politica - Oreste Rutigliano 12

Il tram dei desideri... - Marcello Paolozza 13

Il saggio

Le rotaie sui reperi - Renato Tamassia 15

Dossier

Pedonalizzare la zona del Duomo - Mina Gregori 19

I media bugiardi - Paolo Berdini 21

Le ragioni della vittoria - Mariarita Signorini 23

Conflitto d'interessi - Giorgio Pizzolo 25

La vittoria della democrazia - Mario Bencivenni 27

Tram e metrò? Ma con garbo - Gianni Mattioli 29

Il caso

Ad Ascoli vinse il Battistero - Gaetano Rinaldi 31

Italia Nostra Onlus Associazione Nazionale per la tutela del Patrimonio Storico, Artistico e Naturale della Nazione
(riconosciuta con D.P.R. 22 VIII-1958, n. 1111)

Presidente
Giovanni Losavio

Vice Presidenti
Marco Parini
Rossana Bettinelli
Gaelano Rinaldi

Segretario Generale
Antonello Alici

Consiglio Direttivo
Urbano Barelli
Mirella Belvisi
Massimo Bottini
Francesco Canestrini
Salvatore Claravino
Annalisa Cipriani
Alberto Ferruzzi
Elena Gaudio
Giuseppe Giliberti
Teresa Liguori
Alberto Loche
Giovanni Maina
Roberto Mannocci
Gherardo Ortali
Maria Lelizia Panajotti

Consiglio dei Revisori dei Conti
Luigi Colombo
Andrea Del Sarlo
Guido Orlandini

Collegio dei Revisori dei Conti
Antonio Mansi
Giancarlo Bagarotto
Franca Guelfi

Il pensiero ufficiale
dell'Associazione sui diversi argomenti è espresso nell'editoriale.
Tutti gli altri articoli rappresentano l'opinione dei rispettivi autori.

Normativa sulla Privacy:
ai sensi del D.L. 196 del 30/06/03 i dati sono raccolti ai soli fini associativi e gestiti con modalità cartacea ed elettronica da Italia Nostra.
In qualunque momento Lei potrà aggiornare i suoi dati o cancellarli scrivendo ai nostri uffici di Via Sicilia, 66 - 00187 Roma

Adesione a Italia Nostra Socio Ordinario

quota annuale euro 31,00

quota triennale euro 80,00

Socio Familiare: quota

annuale euro 20,00

quota triennale euro 50,00

Socio Giovane

(fino a 18 anni): quota

annuale euro 10,00

quota triennale euro 25,00

Socio ordinario studente

(fino a 26 anni):

quota annuale euro 15,00

quota triennale euro 40,00

Socio Sostenitore: quota

annuale euro 80,00

quota triennale euro 210,00

Socio Estero: quota annua-

le euro 52,00

Versamenti

su c.c.p. soci n°48008007

intestato a Italia Nostra -

Roma

Per informazioni

su abbonamenti alla rivista

per i **non soci:**

Servizio abbonati

via Sicilia, 66

00187 Roma -

Tel. 06.42008822

Finito di stampare:

marzo 2008

Mobilità e tutela

Giovanni Losavio

Di fronte ad una scelta all'apparenza virtuosa che affida la soluzione dei problemi della mobilità urbana (in una città specialissima come Firenze) al mezzo pubblico e, tra i mezzi pubblici, a quello meno inquinante, su ferro e in sede propria, perché la fermissima opposizione di Italia Nostra?

Perché, diremo subito, in una città come Firenze non è dato affidarsi a soluzioni standard, sui modelli che vengono insistentemente richiamati come i più avanzati e innovativi delle principali città europee. Perché Firenze impone una soluzione alla sua, specialissima appunto e sublime, misura.

Il luogo urbano che si vuole attraversare con il convoglio "Sirio" è l'ambiente monumentale nel quale si identifica, si può ben dire, l'Italia storica e artistica, lo spazio esterno di Santa Maria del Fiore, del Battistero, del Palazzo Medici Riccardi, un bene culturale per eccellenza, rappresentativo al più alto livello di qualità di quella speciale categoria di beni culturali espressamente riconosciuta nell'art. 10 del re-

cente Codice dei beni culturali e del paesaggio: "Le pubbliche piazze, vie e strade e altri spazi aperti urbani d'interesse artistico e storico".

E non può perciò costituire argomento di per sé di rimente quello che valorizza, con la soppressione degli inquinanti autobus tradizionali, gli effetti benefici sui circostanti monumenti, liberati finalmente dalle deteriori condizioni ambientali.

Dunque la prima verifica di compatibilità deve essere attuata con riguardo allo speciale bene culturale che ne risulterebbe fisicamente modificato con opere stabili e irreversibili come la posa del doppio binario con scasso profondo del suolo per le sue fondazioni. Un mezzo di trasporto che tiene delle caratteristiche più di una moderna ferrovia (vera e propria metropolitana di superficie) che non del domestico tram tradizionale.

Certo l'affanno degli autobus inquinanti non può dirsi rispettoso dell'ambiente monumentale, ma possiamo e dobbiamo considerarlo come una soluzione transitoria e agevolmente, poiché non si affida ad opere permanenti, rimovibile. Italia Nostra non si piega alla conservazione di questo assetto organizzativo del trasporto pubblico come servitù passiva di transito pesante subita dal luogo monumentale. Propone invece l'alternativa, questa sì radicalmente innovativa, di sopprimere quella indebita servitù con la pedonalizzazione del quadrante centrale del non vasto centro storico di Firenze.

La organizzazione razionale della mobilità non esige, funzionalmente, l'attraversamento del nucleo centrale della città storica e la città storica non tollera soluzioni di astratta geometria per linee rette in funzione della più veloce comunicazione.

L'ambiente di Santa Maria del Fiore e del Battistero è un luogo di cui neppure i fiorentini hanno la disponibilità perché ha un rilievo assoluto nel patrimonio storico e artistico della nazione e la sua tutela è responsabilità della comunità nazionale e anzi investe una dimensione che la supera (Firenze è pa-





trimonio dell'umanità) come testimonia l'impegno di Europa Nostra.

Le complesse e profonde opere di fondazione per la posa dei binari con gli accorgimenti tecnologici necessari a ridurre a valori sopportabili la trasmissione delle vibrazioni agli edifici monumentali sfiorati, rendono irreversibile l'opera i cui elevati costi esigono peraltro lunghi tempi di ammortamento. L'ingombro visivo del convoglio, il Sirio con 32 metri di sviluppo lineare, interferisce, nella prevista frequenza delle corse, con la percezione degli edifici monumentali ed è aggravato dall'accorgimento suggerito per contenere ulteriormente la propagazione delle vibrazioni e cioè la drastica riduzione della velocità in quell'attraversamento.

Già si è detto che la salvaguardia degli spazi che lasciano, se così si può dire, Santa Maria del Fiore, il Battistero, il Palazzo Medici Riccardi, San Marco, supera la responsabilità dei fiorentini e della loro amministrazione comunale e chiama in causa innanzitutto le istituzioni della tutela dello Stato, gli organi non solo periferici del Ministero dei beni culturali (quindi le più alte istanze consultive del Ministero, Consiglio Superiore e Comitati tecnico-scientifici). La cui voce è apparsa timida, come se si trattasse di una interferenza non diciamo indebita, ma subordinata alla scelta politica, rimessa all'autonomia comunale, di strategia della mobilità urbana, come tale incensurabile. E alla "soprintendenza", quindi (già

è avvenuto così per il parcheggio sotterraneo che lambisce le fondazioni del Sant'Ambrogio a Milano) non rimane che dare prescrizioni di attenuazione-mitigazione dell'impatto. Italia Nostra ed Europa Nostra intendono richiamare le istituzioni della tutela all'esercizio pieno del compito che ad esse è principalmente affidato (come ha confermato il recente codice): la salvaguardia del cuore di Firenze, esigenza che per precetto dell'art. 9 della

Costituzione deve prevalere su ogni altro interesse pure di rilevanza pubblica.

Con questo Bollettino di Italia Nostra cambiamo tipografia e editore. Ci siamo rivolti a uno dei più esperti editori per ciò che riguarda la cultura ambientale: Gangemi. Viviamo una fase di passaggio. Per questo ci scusiamo di dover rinunciare per una volta a quella che costituisce "l'anima" della nostra pubblicazione: la rubrica delle segnalazioni da parte dei soci e delle sezioni. Per il dossier di questo numero ringraziamo in particolare Mirella Belvisi, che ha collaborato con noi per la parte riguardante Roma, e Maria Rita Signorini per quella che riguarda Firenze.

n.c.

I gioielli nascosti della capitale

Corrado Augias

Roma non tollera d'essere guardata con indifferenza, guardarla così significa non vederla oppure scorgerne solo la scorza, cioè poco. Perché Roma ha una caratteristica unica: la stratificazione di due, tre, cinque civiltà una dentro, una sopra l'altra. Colonne di un tempio di Venere ornano una chiesa cattolica, una basilica protocristiana poggia le sue fondamenta su un mitreo, tempio di una misteriosa (e bella) religione che contese a lungo il primato al cristianesimo. Una palla di cannone incastrata sul fianco di San Pietro in Montorio testimonia dell'attacco sanguinoso con il quale la Repubblica romana del 1849 venne sconfitta. Le mostre di un negozio in via del Portico d'Ottavia sono ancora quelle di una bottega romana d'età classica. Dettagli grandi e piccoli, a volte interi edifici parlano di vicende antiche di secoli. Continuo con gli esempi perché Roma ne offre e non c'è metodo migliore che guardarsi intorno per imparare davvero a 'vederla'. Nei sotterranei di San Clemente su un muro si conserva, semi-cancellato, un graffito che orna una scenetta: un padrone, per esortare i suoi schiavi a trascinare una colonna, li apostrofa così: "Traite, Fili de le pute!" - tirate figli di puttana. Quella



specie di 'fumetto' che esce dalla bocca del padrone è niente meno che uno dei primi documenti della lingua di passaggio dal latino all'italiano, il famoso 'volgare'. Volgare in tutti i sensi, in questo caso, ma la testimonianza linguistica ha importanza maggiore della rozzezza dell'antico padrone. Altro esempio: Porta San Sebastiano, la più bella delle mura, scavalca l'Appia Antica. Nei locali del primo piano (sede del Museo delle Mura) ci sono due mosaici pavimentali: tessere bianche e nere, stile romano, buona fattura. Il più grande è dominato, al centro, dalla figura di un cavaliere. Attorno, soldati si battono contro alcuni nemici. Mosaici romani? Poiché l'augusto cavaliere ha il volto quadrato di Mussolini, l'equivoco dura poco. I mosaici risalgono infatti agli anni Trenta del Novecento quando porta S. Sebastiano era diventata la residenza privata di Ettore Muti, gerarca del fascismo, storia appassionante, finita in tragedia.

Saper vedere quello che c'è, dunque. Ma oso dire saper vedere anche quello che non c'è, perché le assenze sono importanti quanto le presenze nella storia d'una città complessa come Roma. Ecco un esempio.

La piccola chiesa di Santa Maria della Scala, è uno dei gioielli nascosti di Trastevere. Nella piazzetta tra l'altro si trova una farmacia seicentesca rimasta intatta, un miracolo di conservazione dovuto a una straordinaria serie di circostanze. Ma torniamo alla chiesa. Sopra l'altar maggiore avrebbe dovuto esserci una tela di Caravaggio raffiguran-





santità, affetti familiari e riconoscenza politica. Papa Clemente VIII si rese conto che il nudo di Giulia come metafora della Giustizia era troppo provocante. La disposizione censoria parla di “zinne, petto et altre parti che dicevano fossero troppo lussuose” accennano a “una coscia scoperta fino all’orlo del vaso naturale”. Insomma, troppo. Si fece allora fondere una specie di vestelenzuolo in bronzo e così ricoperte le due statue oggi si presentano. Gli esempi che ho fatto vorrebbero essere non soltanto un catalogo di curiosità e di ‘segreti’ ma uno sguardo rivolto a una città unica. Perché è questo il ‘paesaggio’ di Roma, l’accumulo d’una storia lunga ventisette secoli; una

te ‘La morte della Vergine’. Invece c’è una tela decorosa con una decorosa scena sacra.

Caravaggio lo vediamo a Santa Maria del Popolo, a Sant’Agostino, a San Luigi dei Francesi, perché non qui? La storia di questo quadro è magnifica, coinvolge non solo il soggetto ma l’aria del tempo (siamo in piena Controriforma), la tumultuosa personalità dell’artista.

Non manca nemmeno un pizzico di giallo come succede spesso nelle vicende caravaggesche. Breve: quel quadro venne rifiutato dai frati che l’avevano ordinato.

Oggi si trova al Louvre. Ogni volta che ci vado mi rattristo nel vedere folle di turisti che si accalcano davanti alla Gioconda ignari che poche sale più in là c’è, quasi ignorato, questo capolavoro.

Tra le meraviglie della basilica di San Pietro, c’è la tomba di Paolo III (Alessandro Farnese) che ha ai suoi piedi le statue della Giustizia (a sinistra) e della Prudenza (a destra) pudicamente coperte da alcuni drappaggi.

In origine non era così. Pare che le due figure ritraggano Giulia Farnese, sorella del papa e amante-bambina di Alessandro VI Borgia, e sua madre Giovannella Cateani tutto mescolando lussuria e

serie di vicende spesso drammatiche, non di rado dolorose per gli abitanti che le hanno vissute ma di cui noi posteri possiamo godere purché capaci di distinguerle, perché, in parte, quel passato è ancora lì. Basta saperlo vedere.



Roma, Tempietto di S. Pietro in Montorio

Vecchie tecnologie, nuove voracità

Carlo Ripa di Meana
Presidente della Sezione
di Roma di Italia Nostra

Il Referendum consultivo tenutosi a Firenze domenica 17 febbraio, su richiesta di 26.000 cittadini residenti, con la partecipazione di 124.000 elettori corrispondenti al 40% del corpo elettorale della città, pur rimanendo al di sotto del quorum del 50 + 1 ha indicato con larga prevalenza l'opposizione dei fiorentini alle due linee ferrotranviarie che il Sindaco aveva deciso di costruire, attraversando con la prima il centro sacro della città, sfiorando il Duomo e il Battistero, e con l'altra squarciando i viali ottocenteschi della circonvallazione disegnati da Giuseppe Poggi. Il risultato ha ribaltato tutte le previsioni di rassegnazione nell'elettorato, e comunque di allineamento sulla proposta ufficiale del Sindaco, grazie alla mobilitazione di Italia Nostra, mano nella mano di Maria Rita Signorini, e la pirotecnica inventiva di Mario Razzanelli, il cittadino che ha sbattuto 26.000 firme per il Referendum sulla scrivania del Sindaco.

A Roma, la decisione del Sindaco di sventrare il colle più bello della città, il Pincio, per piazzare lì un gigantesco supergarage con problemi di entrata-uscita, sfiatoi, ascensori, scale mobili, nei 70 metri di altezza previsti per lo scatolone di cemento e acciaio da calare nel ventre del colle, disarticolando in tal modo il disegno unitario e perfetto di Giuseppe Valadier per Piazza del Popolo. Italia Nostra con due Esposti al Procuratore, uno Nazionale e uno della Sezione romana, con la costituzione di un numeroso Comitato di cittadini, "Salviamo il Pincio - Viva Valadier", ha dato inizio a una campagna internazionale di denuncia.

Più di recente, la Sezione romana di Italia Nostra ha reso pubblico l'ultimo Rapporto della Sovrintendenza archeologica del 24.1.2008 che spiega come il percorso previsto per la metro C, il ramo della metropolitana romana che dovrebbe attraversare il centro storico più denso di giacimenti monumentali e urbanistici del mondo, quello che va da San Giovanni al Colosseo, dal Colosseo al Colle

Oppio, dal Colle Oppio a Piazza Venezia, da Piazza Venezia all'Argentina, dall'Argentina alla Chiesa Nuova, dalla Chiesa Nuova al Tevere, poi a Borgo, poi fino al quartiere Mazzini, non può essere realizzato con la tecnologia arcaica e ciclopica scelta negli anni '50. Essa prevede due canne di scavo di 10 metri di diametro, a 40 metri sotto la strada, con giganteschi impianti di risalita, ascensori, scale mobili eccetera. Questo significherebbe cancellare per sempre le opere della Roma antica che lì sono ancora intatte e sepolte. Il Rapporto del 24 gennaio 2008 della Sovrintendenza pone chiaramente l'alternativa: o si salva il più grande patrimonio archeologico contemporaneo, o si dà il via ai lavori. Italia Nostra ha insistentemente proposto alle autorità cittadine e alla gestione dell'impresa, sempre confermando la necessità della metropolitana, un'alternativa leggera e molto meno intrusiva, analoga a quella che è stata adottata negli anni scorsi per la metropolitana di Torino.

Italia Nostra ha aperto quindi a Roma una prova di razionalizzazione e saggezza: ci scontriamo con una tenace, irragionevole e contorta determinazione al fare comunque quanto progettato da parte del Sindaco precedente e confermato dal candidato più accreditato per la nuova Amministrazione.

Ma il punto è proprio questo. Non c'è stata una progettazione seguita e condivisa dalla cittadinanza. Né nel caso di Firenze, né nei casi romani. E quindi si sperimenta per la prima volta una minacciosa incomunicabilità tra i decisori e i cittadini, con vari segnali: il prevalere dei pareri contrari a Firenze; la montante perplessità a Roma verso la sconsigliata decisione di farcire il Pincio con centinaia di automobili, violando una grande opera precedente e un luogo amatissimo in città e nel mondo; la decisa protesta contro l'illegalità della conferma dei lavori obsoleti e carissimi della arcaica scelta progettuale per la metro C, con i danni gravi e sicuri



che ne verrebbero, e la eguale ferma intenzione di Italia Nostra e di molti studiosi e archeologi di tutto il mondo con azioni di contrasto a tutti i livelli, europei e italiani, per impedire che, per ragioni di mobilità, di per loro sacrosante e innegabili, ne faccia le spese la ricchezza unica del patrimonio culturale e archeologico di Roma.

Non c'è solo la cultura dei fatti compiuti in queste vicende che ignorano il Diritto comunitario europeo e il Codice dei beni culturali, in particolare l'articolo 21 dello stesso. È anche l'idea di un Sindaco onnipotente alle prese con Consigli comunali e relative Commissioni sempre più esautorate e rese solo ornamentali dai nuovi poteri affidati al primo cittadino. Questa durezza della scelta autoritaria dei Sindaci, sempre più frequente, questa opacità delle procedure nei confronti del sistema della Sovrintendenza verso le tutele che il Ministero dei Beni culturali dovrebbe esercitare seriamente, e che invece non esercita, muovono da un punto che accomuna non solo due città, Roma e Firenze, ma tutte le città grandi e medie in ogni parte d'Italia: le grandi opere urbane alimentano i bisogni della politica, e richiedono, per l'imponenza finanziaria delle opere stesse, decisioni non sottoposte alle regole e alle tutele della legislazione comunitaria, e alle pratiche, sempre europee, della partecipazione. Si aggiunge il fre-

quente ricorso alle regole del project financing, anch'esso collegato, in modo per lo più perverso, alle necessità crescenti di una finanza pubblica locale incerta e vorace. I modelli della ingegneria pesante più arcaica, a cui si è ricorso a Firenze per il ferrottrasporto in superficie, e a Roma per i treni sotterranei della linea C, non hanno giustificazione se non quella della imponenza della spesa e della complessità delle opere con ricadute occupazionali.

Né il Sindaco di Firenze né il Sindaco di Roma avevano previsto questa levata di scudi alla base, tra i cittadini. Essi però registrano che gli antichi schemi politici, partitici ed elettorali non corrispondono più alla realtà, perché li attraversano, tutti, una sdegnata reazione degli elettori. La stagione delle approvazioni a scatola chiusa è conclusa. Italia Nostra, pur assediata anch'essa dalle innumerevoli difficoltà di una stagione così pigra e distratta sui valori della tutela e della conservazione, rimane il più forte presidio in tutta Italia contro la deriva affaristica e autoritaria bipartisan, contro la regola sempre più frequente da parte dei costruttori di considerare le Amministrazioni locali, con le loro Istituzioni, portavoce conformisti di interessi privati. Italia Nostra rappresenta con le sue piccole spalle e il suo grande cuore, l'ultima e grande difesa del paesaggio, del territorio e delle città italiane.

Il business travolge la cultura

Antonio Tamburrino
Università La Sapienza,
Consigliere della Sezione
di Roma di Italia Nostra

L' Eurostat - Istituto Europeo di Statistica - ha recentemente certificato che, per quanto riguarda la mobilità, Roma si classifica agli ultimi posti fra le capitali europee. Abbiamo più auto, più inquinamenti, più incidenti e tuttavia disponiamo di minore libertà di movimento: è un circolo vizioso che porta irrimediabilmente alla paralisi. Ci fu una grande occasione 15 anni fa per invertire la tendenza al declino. Nel 1993 fu eletto Sindaco di Roma il giovane ambientalista Francesco Rutelli, con la promessa di un radicale rinnovamento sociale ed ambientale. Le circostanze storiche gli vennero incontro. Il programma governativo del Grande Giubileo del 2000 mise a disposizione ben 3.000 miliardi di lire, con l'indicazione prioritaria di realizzare un fondamentale intervento infrastrutturale: la terza linea della metropolitana. Attraversando l'intero Centro Storico, la Metro C ne avrebbe reso possibile la totale pedonalizzazione. Con un corollario di altre opere infrastrutturali, si sarebbe modernizzata la città e garantita la tutela e la fruibilità del suo inestimabile patrimonio storico, culturale e ambientale.

Il Grande Giubileo 2000 poteva essere per Roma ciò che erano state le Olimpiadi del 1992 per Barcellona.

Ma i sogni svaniscono all'alba: Rutelli firma un "patto di ferro" con il Presidente delle Ferrovie, Lorenzo Necci, detto Il Magnifico. L'appellativo l'aveva conquistato essendo diventato il padre-padrone del più grande affare del secolo, quello dell'Alta Velocità ferroviaria. Oggi sappiamo come è stato gestito.

Così, per chiara influenza genetica, la Metro C nasce con le sembianze di un treno: dimensioni ciclopiche e arretratezza tecnologica. È il massimo delle incompatibilità con le delicatissime condizioni urbanistiche ed archeologiche del Centro Storico di Roma.

Vi pone rimedio la Presidenza del Consiglio, con una soluzione tecnologica avanzata, basata sul-

l'automazione integrale. La sua fattibilità viene accertata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e dalla Soprintendenza Archeologica. Le maggiori imprese internazionali si dichiarano pronte ad investire capitali e tecnologie.

Il Governo invia il progetto al Comune, con la disponibilità al finanziamento integrale. Ma il Comune non ne dà mai riscontro. Evidentemente quel progetto non contiene abbastanza "ferro" per essere digeribile dal "patto". La Metro C, che doveva essere solennemente inaugurata il 1° gennaio dell'anno 2000, scompare misteriosamente dall'agenda del Giubileo.

Ma eccola riemergere improvvisamente nel 2002. Con una grande novità: se prima non era assolutamente fattibile ora diventa immediatamente cantierabile. Il miracolo è da attribuire alla "Legge Obiettivo": è l'unica legge al mondo che riserva, ai vertici politici senza alcuna altra compartecipazione pubblica, la scelta delle grandi opere e ne affida istituzionalmente alle imprese di costruzione la definizione progettuale.

Così la ristretta oligarchia politico-affaristica, che prima agiva nell'ombra, ora acquista piena cittadinanza. E finisce col costituire il vero nucleo duro di quella che oggi si definisce "casta".

Il suo dilagante potere ormai ci sta portando fuori dall'Europa. Nei Paesi del Nord le grandi infrastrutture sono sempre più tecnicamente elaborate ed armonicamente integrate nell'ambiente, nonché sempre più socialmente condivise, attraverso la diretta partecipazione dei cittadini. Nel nostro Paese invece le grandi opere sono "embrionali" nel contenuto tecnologico, per evitare di aprirsi alla concorrenza straniera, ma ciclopiche nelle dimensioni fisiche, per favorire grandi movimenti di terra e giustificare quantità smodate di ferro, cemento, asfalto. Sono lavori che si possono facilmente appaltare e poi modificare ed ampliare e, infine, subappaltare ad amici ed amici degli amici. Natural-

mente, l'opera di casta è allergica alla pubblica trasparenza e prospera invece nell'opacità burocratica.

In questo quadro di riferimento, si comincia a capire che la vita grama a cui sono destinate tutte le nostre grandi opere non è affatto dovuta alla sindrome "Nimby", ma è conseguente al fatto che una casta giurassica non può che generare dinosauri infrastrutturali.

Così è già stato per l'Alta Velocità, così ormai sta per essere il Mose di Venezia, così si sta insistendo nel fare l'inceneritore di Acerra, così a breve si proverà a fare per il Ponte di Messina.

La Metro C non fa eccezione. Anzi, ci sta dando l'occasione di studiare in diretta come nasce, si sviluppa e, con ogni probabilità, muore un dinosauro.

La Sezione di Roma di Italia Nostra, che aveva condiviso senza riserve la soluzione ad alta tecnologia della Presidenza del Consiglio, ha seguito con sempre maggiore apprensione l'apertura dei cantieri, nella convinzione che il progetto fosse addirittura peggiorato rispetto alla sua primitiva impostazione ferroviaria.

Il Comune di Roma ha fatto di tutto, anche opponendosi nelle sedi giurisdizionali, per negarci l'accesso all'informazione.

Poi, finalmente, avendo acquisito una documentazione inoppugnabile, il 28 febbraio scorso abbiamo deciso che l'opinione pubblica non poteva più essere tenuta all'oscuro del disastro che stava per essere perperato. Così abbiamo reso noto che nel delicatissimo sottosuolo del Centro Storico di Roma si sta cercando di realizzare una mostruosità denominata "Modello Roma". Si tratta di due scavi giganteschi, ognuno di 10 m di diametro, distanti fra loro 40 - 50 m e posti ad una profondità di 30 - 40 m. Tra questi scavi e la superficie del terreno sono previste sia le grandi opere tecnologiche (pozzi di immissione, sistemi di aerazione) sia i lunghissimi percorsi (corridoi, rampe, scale mobili, ascensori) necessari per far riemergere i passeggeri dal fondo delle stazioni.

Perché tutto questo gigantismo? Il Comune sostiene



ne che c'era la massima urgenza di avviare i lavori e, quindi, non c'era tempo di studiare attentamente l'ubicazione delle uscite sulle strade. Gli scavi enormi permettono di ubicare le stazioni in punti qualsiasi della linea e quindi di rinviare al futuro ogni decisione. Abbiamo quindi ritenuto di dover chiarire a tutti che il gigantismo è determinato solo dalla fretta di assegnare i lavori. E dobbiamo convenire che questa fretta era proprio giustificata perché, come è stato documentato dal bollettino n. 414 di Italia Nostra, le imprese appaltatrici erano già state da tempo predestinate.

Il solo problema che si è venuto a creare è che ora il "Modello Roma", a lavori abbondantemente iniziati, è stato dichiarato dalla Soprintendenza Archeologica del tutto incompatibile con la tutela del Centro Storico di Roma, dichiarato dall'Unesco patrimonio dell'umanità.

Di fatto, la metro C oggi ci pone di fronte ad un'alternativa drammatica: o si abbandona il progetto, vanificando i soldi spesi e le prospettive di mobilità, o si dà il via ad una manomissione del patrimonio archeologico tale da far impallidire le "picconate del ventennio". Come uscirne?

Forse bisogna cominciare a considerare il fatto che non sono i cittadini e le associazioni ad ostacolare la costruzione delle grandi opere, ma è la "casta" che si è dimostrata incapace di progettarle e di realizzarle.

Cambiare strada a Roma potrà essere di esempio per tutto il Paese.

Il pericolo corre sulle acque

Intervista a
Paolo Marconi
di Dafne Cola

Paolo Marconi, importante architetto, docente universitario e appassionato conoscitore del sottosuolo della capitale, ci racconta della nuova linea della metropolitana e del sistema delle acque che corrono proprio lì sotto.

Mi domando - osserva - se sia stato fatto di tutto per accertarsi che la metropolitana non abbia controindicazioni riguardo il problema delle acque, che è un problema molto serio. La zona dove passerà ne è piena.

Per evitare le alluvioni del Tevere, nel III secolo Aureliano fece costruire un muro da Porta del Popolo fino a Ponte Sisto, recingendo quindi tutta l'area che va da Piazza del Popolo a Piazza Navona al Pantheon. Avendo un terreno piano e tendenzialmente acquitrinoso - quando non allagato - questa zona serviva per le esercitazioni militari: da qui il nome di Campo Marzio. Una zona quasi totalmente inabitata, tolte le poche baracche dei cristiani. Ma torniamo al Tevere, lungo oltre 700 km, il terzo fiume d'Italia, dopo il Po e l'Arno. E' un fiume che corre parallelo al mare e che riceve una cospicua quan-

tità d'acqua da fiumi torrenziali come il Nera, il Paglia e l'Aniene. Ma c'è anche tutta l'acqua che scende dai Sette Colli, in particolare dal Pincio e dagli Orti di Sallustio e dal crinale di Via Salaria. Le acque che scendono dai Sette Colli si impantanano nel Campo Marzio, chissà dove e come, secondo cammini più o meno naturali, e in taluni casi s'incanalano nelle fogne antiche. E sono acque talmente cospicue che ad esempio dalle cantine di Via del Tritone si può sentirne bene il rombo. Sembra di ascoltare scorrere un fiume.

E' dall'ultima grossa alluvione del Tevere - che avvenne nel 1870 - che invece il problema sembra non preoccupare più nessuno, dal momento che ci si illude sia stato risolto.

Mi spieghi meglio.

A questa rimediò Vittorio Emanuele II grazie a Garibaldi e ai Muraglioni, ottenuti "riciclando" in buona parte il muro di Aureliano. E così vinse il Plebiscito, grazie ai voti dei poveracci che erano andati ad abitare nelle case addossatesi nei secoli nei Pomeria interni ed esterni delle Mura di Aureliano. I Muraglioni son lì, dove li vediamo noi oggi, dal 1909. Va inoltre considerato che per evitare le piene del Tevere, dai tempi di Aureliano il Campo Marzio venne anche riempito da Piazza del Popolo al Pantheon (bello l'acquedotto che rappresenta Goethe in barchetta mentre visita il Pantheon) a Piazza Navona fino a Piazza Venezia con 6-7 metri di terra (più di novanta milioni di metri cubi!), praticamente due piani di un palazzo. Lì sotto infatti si trova ancora l'antica Via Flaminia, sotto Corso Umberto. Quest'area poi era pure luogo di continui scarichi di materiali edilizi: a quel tempo infatti l'unico mezzo di trasporto "pesante" era la barca e questa zona era la più facile da raggiungere via fiume. Eppure, nonostante i muraglioni e quell'innalzamento del terreno, ci fu ugualmente un'alluvione nel 1937, la quale tuttavia non superò il livello delle spallette dei Muraglioni. Ma si deve tener conto che statisticamente il Tevere esonda ogni cento anni.





La prossima, quindi, nel 2037?

Sì, anno più, anno meno. L'Autorità di Bacino (giunta all'adozione del Piano di difesa idrogeologica, di salvaguardia e disinquinamento delle acque del Tevere tra Orte e Castel Gandolfo nel settembre del 1999 per una cifra di più di 56 milioni di euro - da Lo specchio economico del 2 febbraio 2002) ha previsto - in un apposito Convegno tenutosi ai Lincei nel 2003 - che l'esondazione arriverà da Ponte Milvio (più basso dei muraglioni), scenderà lungo Viale Tiziano fino a Piazza del Popolo e da lì a Piazza Navona, Via Condotti, Piazza Venezia, allagando caveaux, cantine e botteghe. Il problema fondamentale è che i lavori suddetti di sistemazione idraulica del fiume Tevere lungo il suo corso a monte non sono ancora stati completati, come si fa nei Paesi civili per risolvere il problema dell'attraversamento delle Capitali da parte dei loro fiumi. Mi domando, e me l'auguro, se si sia tenuto bene in conto tutto questo nel varare il progetto della Metropolitana. Comunque, molti dati sul sistema idrogeologico di Roma sono raccolti nel bellissimo libro del Professor R. Funicello, il massimo idrogeologo italiano e conoscitore del Tevere, "I sette colli. Guida geologica a una Roma mai vista", edito nel 2005 dalla Princeton University Press e poi dalla Raffaello Cortina Editore nel 2006.

Questa nuova linea metropolitana come inciderà su tale sistema idrico?

Non conosco il progetto nei dettagli quindi posso fare solo delle previsioni, che ritengo tuttavia siano piuttosto attendibili. La nuova rete metropolitana si dovrà collegare in piano con quella esistente, la quale ha un difetto di fondo: è troppo superficiale, congiungendosi a quella fatta nel ventennio usando gli zappatori delle Paludi pontine. Tanto è vero che per

oltrepassare il Tevere lo scavalca, vi passa sopra con un apposito ponte. Certo, regala un bellissimo panorama sulle sponde del fiume, ma nelle città metropolitane del mondo, come New York, Londra, Parigi o Mosca, le metropolitane passano sotto i fiumi, a una profondità tale da impedire qualunque tipo di inconveniente. Significa scendere di almeno 20/30 metri, e a quella profondità sicuramente non ci sono resti archeologici. Questo è un punto che mi piacerebbe fosse assolutamente chiarito, dato che le pendenze necessarie per arrivare a quella profondità rispetto al livello attuale della metropolitana sono difficili da conseguire.

Ripeto, non conosco il progetto, che non è stato adeguatamente pubblicizzato. A mio avviso un grave errore: è un'opera talmente importante che sarebbe stato giusto coinvolgere la cittadinanza, o almeno i tecnici che si sono in passato occupati del nostro Fiume, come il Prof. Funicello o il sottoscritto, il quale ha partecipato ai progetti per i Sottopassi paralleli al Tevere ed ha pubblicato alcuni progetti della sua Scuola per le sponde romane del Tevere su Il Giornale dell'Arte, nell'Allegato del 2002 intitolato "Roma e il suo Fiume. Progetti per il recupero della bellezza della Città", oltre al suo ultimo libro "Il Recupero della Bellezza", Skira, Milano, 2005.

Ma se non fosse stato ben tenuto conto di questa rete di acque? Si deve temere un disastro?

Non credo, solo spese supplementari, per la gioia delle imprese. Scendendo in profondità però il problema di arginare le acque non ci sarebbe, se non quello di fare pozzi profondi per raggiungere i treni, come, ad esempio, nella metropolitana di Londra per gli accessi al Tube. E così il Tamigi non preoccupa più, come non preoccupano più l'Hudson o la Senna o la Moscova.

L'insopportabile recita della politica

Oreste Rutigliano
Sezione di Roma

Per quale ragione Italia Nostra si è andata ad infilare nel "tunnel" della Metro C, quella che dovrebbe attraversare il centro storico, restando invischiata nella incredibile, ma corrente accusa di non volere le metropolitane, il mezzo pubblico essenziale ed ecologico?

Perché il Centro diviene sempre più affollato da una marea di auto, motorini e bus fumiganti. Perché la politica e le intenzioni racchiuse nella legge per Roma Capitale sono state totalmente boicottate. Altro che liberazione del centro dagli uffici e dai ministeri. Altre forze in campo hanno battuto quella sana impostazione. Il Sistema direzionale orientale voluto "pubblico" da quella politica è stato spazzato via, senza alternative. E solo oggi sappiamo sostituito da cosa. L'Asse verso il mare della Roma-Fiumicino e i satelliti ipercommerciali lungo il GRA. Tutto privato e mostruoso, e scodellato all'impronta per sfruttare il mercato immobiliare e commerciale di una città inebetita e priva di un disegno di pubblico interesse. Gli uffici hanno

cominciato a rientrare in centro. Fino alla provocazione di smantellare le direzioni generali delle Finanze dalla sede dell'EUR, unico decente centro direzionale, nel cuore di Trastevere, a Piazza Mastai, proprio dove avevamo proposto un grande parcheggio in elevazione per i residenti entro edifici di sostituzione anni '60. Mentre Camera e Senato continuano ad occupare facendo deserto non solo di residenti, ma perfino di negozi e di servizi rari, portando desertificazione e congestione al tempo stesso.

La città politica occupa una superficie tre volte il Louvre. Ci siamo allora incamminati,

giocoforza, dietro alle piroette del Comune, che ogni giorno cambiava tracciato alla metro C, sapendo che comunque con essa si doveva andare a risolvere una irreversibile emergenza. Quella di arginare la marea di auto e motorini in centro con una Metro. Ma anche quella di non abbandonarlo.

E qui ancora una volta come potevamo, se siamo Italia Nostra, ignorare i rischi archeologici e statici e monumentali, di fronte a progetti arcaici di tunnel iperferroviari in quel delicatissimo tessuto, unico, assolutamente unico al mondo, paragonabile solo a Venezia o Firenze? I tram della Roma anteguerra, tutta concentrata intorno al centro, a nulla sarebbero serviti.

Abbiamo detto anche noi "Metropolitana", ma convertita al futuro, aperta ad ogni soluzione, con uno studio delle alternative predisposto per ogni tipo di evenienza tecnica e topografica ed archeologica. Tutto però ci è stato negato, e noi ingenui a insistere, senza voler prendere atto che il vecchio Consiglio Comunale, quello che dopo mesi di discussioni ottenne l'esproprio delle aree SDO, è oramai ridotto ad un simulacro. Che nella stampa, tanto libera un tempo, ci sono le mani dei più potenti costruttori e delle loro banche, con conflitti di interesse gravissimi ed ignoti. Che il potere diventa sempre più autocratico, che l'eleggibilità ad ogni carica, è rapportabile solo all'inclinazione alla cieca obbedienza. Mentre la burocrazia sempre più pagata ed incapace è per di più vittima di uno spietato "spoil system". Che insomma i partiti disegnati dalla Costituzione non esistono più e che la politica è finta recita per rimanere nel Campidoglio della casta e non del potere. Ed in tutto questo soli, qui, ancora noi, a reclamare la trasparenza, la valutazione di impatto ambientale, il contraddittorio pubblico sulle soluzioni alternative per ogni opera e progetto. Finiremo al Colosseo per i divertimenti di una notte bianca, testimoni e martiri di una democrazia oramai impossibile. Con pollice verso per non aver voluto la metropolitana: senza sangue naturalmente: è oramai tutta una recita.



Il tram dei desideri...

Marcello Paolozza
Primo firmatario della
proposta di Delibera
d'Iniziativa Popolare
per la tranvia Saxa Rubra-
Laurentina

Da quattro anni migliaia di cittadini, organizzati in comitati e in comunità locali, chiedono invano la progettazione partecipata di una nuova linea tranviaria.

Tutto ciò accade nell'immensa periferia nord-orientale di Roma, sorta a partire dagli anni '50, tra abusi edilizi incontrollati e casermoni di edilizia pubblica o convenzionata, dove oggi risiedono più di 500.000 cittadini.

Questa sterminata periferia urbana è traversata da nord a sud per chilometri da un lunghissimo asse attrezzato (più di 10 Km), denominato prima Viale Palmiro Togliatti, e poi Viadotto dei Presidenti Gronchi, Segni, Saragat e Pertini. Un'infrastruttura stradale figlia del Piano Regolatore Generale del '62, al centro della quale gli urbanisti di allora prevedero sapientemente un'apposita sede riservata e protetta, rimasta intatta sino ad oggi, per accogliere una linea tranviaria, tangenziale al centro della città, destinata a colle-

gare tra di loro i diversi quartieri della nuova periferia.

La realizzazione di questa infrastruttura della mobilità fu sempre purtroppo rinviata negli anni, ed anche per questo quei grandi quartieri popolari crebbero privi di una rete del trasporto pubblico, degna di questo nome, che li collegasse fra di loro, ma serviti unicamente da linee di autobus dirette solo al centro della città, mai su sede propria e protetta e sempre più lunghe per rincorrere il tumultuoso sviluppo edilizio.

Poi finalmente l'idea del tram fu rilanciata nei primi '90, con il cosiddetto *Piano della Cura del Ferro* della fine degli anni '80, dalla prima Giunta Rutelli.

Nel 2002 il Nuovo Piano Regolatore Generale fece proprio quel progetto: le nuove centralità, proposte e ideate per riqualificare le periferie dormitorio con servizi e terziario di alta qualità, dovevano essere servite da un coerente sistema di trasporto collettivo, fatto di linee tranviarie, filobus, metropolitane leggere in grado di far muovere rapidamente i cittadini da periferia a periferia senza passare necessariamente per il centro.

Il nuovo PRG prevede dunque la realizzazione lungo tutto l'asse attrezzato, sulla sede già disponibile, di un unico grande corridoio della mobilità, riservato al tram o un altro mezzo a trazione elettrica, e la sua estensione ancora più a nord fino a Saxa Rubra ed a sud per arrivare alla Laurentina.

Poi improvvisamente nel 2004, l'Assessorato alla mobilità della giunta Veltroni cancella tutto questo e con un procedimento non partecipato dai cittadini, elabora e finanzia un progetto che riguarda solo una parte dell'asse attrezzato, prevede la creazione di parcheggi dove doveva transitare il tram, e la realizzazione di una semplice corsia riservata per gli autobus a gasolio, rita-





gliata nella sede stradale già percorsa dal traffico privato in perenne difficoltà.

Inutili le proteste, le richieste di chiarimenti e dialogo da parte dei cittadini, cosicché nel febbraio del 2005 oltre 40 Associazioni e Comitati di quartiere, sostenuti dalla Sezione di Roma di Italia Nostra e dal WWF Lazio, da ingegneri, architetti, urbanisti esperti di mobilità, decidono di utilizzare lo strumento della *Delibera d'Iniziativa Popolare*, previsto dallo Statuto del Comune di Roma, per riappropriarsi del diritto a partecipare alle scelte dell'Amministrazione. La delibera è sottoscritta da oltre diecimila cittadini, e presentata al Consiglio Comunale, il quale la approva all'unanimità il 6 febbraio 2006 (Delibera N.37/2006). Impegna il Sindaco e la Giunta a predisporre entro un mese un tavolo partecipato dai cittadini, per progettare e poi realizzare il corridoio di mobilità, previsto dal Piano Regolatore. Ma dopo 2 anni la delibera in questione è ancora nei cassetti della Giunta Capitolina, che ha rifiutato sempre di attuarla, nonostante sollecita-

zioni, proteste, manifestazioni, consentendo così all'Assessorato alla mobilità di realizzare e completare indisturbato il suo progetto che ha provocato i danni ampiamente previsti.

Come spiegare tutta questa ostinazione dell'Amministrazione Comunale di Roma nel non voler attivare, in fin dei conti, un semplice tavolo di progettazione partecipata?

La Giunta Veltroni ha certamente temuto che l'eventuale dimostrazione della validità e dell'attualità del progetto proposto dai cittadini, potesse evidenziare e mettere in discussione la mancanza

di qualsiasi valida strategia per affrontare e risolvere i problemi della mobilità a Roma ed il fallimento della sua politica per la mobilità.

Una politica fondata unicamente su di una visione monocentrica della città, in piena contraddizione con quella fatta propria dal nuovo Piano Regolatore Generale, e sulla sua scelta di impegnare tutte le risorse disponibili (oltre 3 miliardi di euro) per la realizzazione di una nuova linea della metropolitana e per la progettazione di un'altra, destinata a passare ancora una volta per il centro della città, rendendo dunque impossibile il finanziamento di qualsiasi altra infrastruttura su ferro di superficie.

Quanto di più lontano insomma da quella *Cura del Ferro* proposta all'inizio dalla prima Giunta Rutelli e tutta incentrata sul potenziamento della rete ferroviaria cittadina e suburbana già esistente, sulla realizzazione rapida ed a costi contenuti di una rete di tramvie, corridoi di mobilità, tangenziali alla città, in sede propria e protetta, in una visione realmente multicentrica della capitale.

Le rotaie sui reperti

Renato Tamassia
Archeologo, Università
di Perugia

E sistono tre fasi o livelli nell'esecuzione della metropolitana. La prima è quella delle indagini preliminari al rilascio "delle prescrizioni all'avvio del progetto definitivo". È la fase che si sta concludendo e interessa la Tratta T 2 - T 3, considerata la più delicata perché si trova nel pieno centro storico di Roma e attraversa il Campo Marzio. Comprende le Stazioni Venezia, Chiesa Nuova, Paoli.

La seconda fase (o livello secondo della progettazione definitiva secondo le prescrizioni impartite dalla Soprintendenza) interessa le stazioni Colosseo, Amba Aradam, Impianti tecnici Celio, Ipponio, Sannio.

La terza, la fase esecutiva ormai avviata, interessa le Stazioni San Giovanni, Lodi, Impianti tecnici della Casilina Vecchia.

Come si può leggere nell'allegato (Schede tecniche) del documento della Soprintendenza archeologica solo per la stazione Lodi non si segnalano al momento problemi di natura archeologica, anche se "la successiva attività di scavo comporterà la demolizione e/o lo spostamento di strutture antiche che interessano per uno spessore di ben otto metri parte dell'area". Ma per la stazione i carotaggi sono stati eseguiti solo in funzione delle paratie.

La fase uno - in corso come abbiamo visto nel centro di Roma - si è dovuta accontentare di sondaggi di dimensioni molto limitate, in zone "estremamente sensibili". Le fasi insediative medievali e tardo antiche sono state viste, ma, per la falda d'acqua, di rado si è raggiunto il livello degli edifici romani. Lungo Corso Vittorio Emanuele le strutture del periodo altomedievale e romano imperiale raggiungono uno spessore di circa due metri. A Via Sora e a Piazza Sforza Cesarini si sono intravviste a pelo della falda d'acqua le strutture di età romana. È ben documentata nell'area l'esistenza del Cenotafio di Agrippa e dell'Euripo, già noto anche archeologicamente. Era quest'ultimo un canale artificiale ornato di statue, al centro di una sorta di pas-

seggiata che costituiva anche l'asse della sistemazione di Campo Marzio voluta da Agrippa. Ma verso il ponte Vittorio Emanuele ci sono i resti di alcuni monumenti ben più antichi: il Trigarium, luogo delle corse dei carri a tre cavalli, che si concludeva col sacrificio di uno dei cavalli vincitori, la cui testa veniva portata alla Regia; il Tarentum, un antichissimo tempio sacro al Dio dell'Infero Ditis, costruito secondo la tradizione prima della fondazione di Roma da un Sabino.

Al centro di Piazza Venezia, in corrispondenza del Pozzo Centrale di Stazione, a 8 metri sotto il livello attuale, sono ritornati alla luce ambienti tardo antichi e il lastricato della via Lata (diventerà il Corso) nella fase medievale, e sotto, dove lo scavo esplorativo non può arrivare per la falda, affiorano resti di un lastricato monumentale in pietra gabina. La metropolitana correndo in direzione di Piazza Venezia inevitabilmente toccherà il più antico sacrario di Ercole.

A Madonna di Loreto i carotaggi rivelano "tracce di antropizzazione" fino a 16/17 metri di profondità, "con materiali relativi all'epoca arcaica". In Via Cesare Battisti due saggi molto limitati trovano una ricca domus di età imperiale (peristilio, cortile lastricato, resti in un muro con finestre attribuite a un secondo piano). Ma i saggi sono stati sospesi "in assenza di una adeguata conoscenza dell'entità e della consistenza dei ritrovamenti" e per la falda, richiusi e il completamento delle indagini rinviato alla fase 2. Si decide però di spostare l'uscita di stazione verso Piazza Santi Apostoli. Ancora non si sa cosa scoprirà il saggio esplorativo appena iniziato. Comunque le stratigrafie individuate mostrano ruderi di età romana e tardo romana "che rivestono interesse archeologico in quanto costituiscono senz'altro testimonianza delle più antiche fasi insediative...".

Passiamo alla fase 2. Nell'ambito della stazione del Colosseo si potrebbe sotto Largo Agnesi forse con-



cheologico estremamente complesso e articolato”.

Per la Tratta 3, la Soprintendenza ha espresso in passato (ottobre 2007) parere negativo alla realizzazione meccanica delle due gallerie, essendo necessario uno scavo estensivo a cielo aperto. Dove si doveva realizzare la stazione di S. Giovanni è stato dato parere negativo alle tecniche di costruzione previste, visto che le strutture antiche sono comprese tra -10 e -18 metri di profondità. La stazione fortemente ridimensionata viene così realizzata più profonda con tecniche che permetteranno in futuro lo scavo archeologico, e le gallerie saranno realizzate entro il banco geologico. Quel solido banco di pietra che a notevole profondità permetterebbe sotto quasi tutta Roma antica di realizzare gallerie che non interferirebbero con resti archeologici. Non lo sa, evidentemente, chi fa i progetti. Gli ingressi e le uscite possono interessare spazi relativamente esigui e le stazioni possono essere costruite molto profonde.

Si deve spostare anche la stazione di Amba Aradam, dalla posizione progettata all'area del Centro sportivo “Ro-

mulea”. Ma vi sono “incognite dovute all'assenza di indagini di prima fase, e nella zona limitrofa vi sono “contesti antichi” a 8 metri di profondità. Ne consegue che l'ufficio della Soprintendenza è “nella condizione di dovere esprimere un parere di fattibilità, su un progetto definitivo in assenza di indagini archeologiche preventive”. Potrebbe quindi ripetersi la situazione della stazione di San Giovan-

mulea”. Ma vi sono “incognite dovute all'assenza di indagini di prima fase, e nella zona limitrofa vi sono “contesti antichi” a 8 metri di profondità. Ne consegue che l'ufficio della Soprintendenza è “nella condizione di dovere esprimere un parere di fattibilità, su un progetto definitivo in assenza di indagini archeologiche preventive”. Potrebbe quindi ripetersi la situazione della stazione di San Giovan-



ni. Di conseguenza sembra probabile la modifica del progetto esecutivo in corso d'opera.

Il livello (fase terza) è quello esecutivo dei lavori. Stazioni: S. Giovanni, Lodi, Impianti tecnici Casina Vecchia: si prevede demolizione e/o spostamento di strutture antiche che raggiungono lo spessore di ben otto metri. Uno spostamento mi pare improbabile. Ma per la stazione Lodi, da indagini e cartaggi non si segnalano problemi di natura archeo-

logica. A quanto pare questa è la sola stazione che si può costruire senza far danni. Speriamolo.

L'area del Pozzo di Via Casilina Vecchia è stato già indagato nel 2001: i monumenti funerari entro recinto, già editi, e poco conservati possono essere eliminati e così il basolato della antica strada romana, già compromesso da cave sottostanti di età moderna. Speriamo che, non ci siano altre tombe vicine, come accade spesso lungo le antiche strade romane.

ECCO COSA DICE IL RAPPORTO DELLA SOPRINTENDENZA - MIRELLA BELVISI

La Soprintendenza Archeologica di Roma in data 24.01.2008, dopo circa 18 mesi dall'avvio dei lavori, ha inviato al Ministro per i Beni e le Attività Culturali un Rapporto denominato "Richiesta valutazioni ed autorizzazioni". In questo Rapporto, innanzitutto si dà conto delle "indagini archeologiche di prima fase propedeutiche alla progettazione definitiva delle tratte T2 - T3, da Piazza Pasquale Paoli a Via Sannio". Tali indagini riguardano l'intero percorso, di circa 8 km. della metro C nell'interno del Centro Storico di Roma. Si fa presente che le indagini sono state contenute entro dimensioni limitate rispetto alla reale estensione delle opere da realizzare anche per la particolare conformazione geomorfologia e stratigrafica della zona centrale che presenta una falda freatica a quote superficiali: a Campo Marzio si trova a metri 5/6 dal piano stradale e a Piazza Venezia a metri 8. Tale situazione ha impedito il completamento delle indagini. Inoltre *si sottolinea che "lo scavo integrale comporterà, necessariamente, la preliminare posa in opera delle paratie perimetrali e, ove necessario, dei diaframmi intermedi, la cui infissione determinerà, inevitabilmente, il taglio progressivo e quindi la distruzione dei sedimenti archeologici"*.

In sintesi, la Soprintendenza, dopo aver messo in evidenza che basa le sue conclusioni su una "documentazione scientifica", asserisce che "le indagini preliminari, pur nella loro limitatezza, hanno posto in luce porzione del tessuto archeologico eccezionalmente denso ed articolato della città storica".

Stabilito così il valore inestimabile di questo patrimonio, la Soprintendenza passa ad esaminare i danni che ne possono derivare dall'apertura dei cantieri di costruzione della metro C, in particolare nel Centro Storico.

Proceduralmente, si deve tenere presente che attualmente la società concessionaria, che è la Società Roma Metropolitane, è in attesa che la Soprintendenza conceda due autorizzazioni, relative a due distinte tratte.

La prima concerne l'approvazione del progetto definitivo per la tratta che va dal Colosseo a Via Sannio. Questa autorizzazione, oltre che indispensabile, è anche urgente, perché la partenza dei lavori "è prevista a partire dalla fi-

ne del corrente anno-inizio 2009". La seconda autorizzazione riguarda "l'avvio del progetto definitivo dell'intera tratta del centro storico (T2-T3), quindi dalla stazione Colosseo-Piazza Venezia a piazza P. Paoli, ponte V. Emanuele". Questa autorizzazione è più urgente della prima proprio perché la progettazione è ancora ferma allo stadio preliminare. La Soprintendenza: "segnala che, a fronte delle esigenze di tutela espresse da questo Ufficio alla Società Roma Metropolitane, alcune opere sono state soppresse, come la prevista stazione Argentina, o già delocalizzate e/o ridimensionate. Allo stato attuale, causa l'alta densità edilizia, anche monumentale, presente in Campo Marzio, in particolare per le stazioni di Chiesa Nuova e Paoli, non esistono margini apprezzabili di eventuale ubicazione alternativa alle aree prescelte". La Soprintendenza fa presente al Direttore Generale dei Beni Archeologici dott. Stefano De Caro che l'approvazione dei progetti definitivi darà il via ai lavori oggetto dell'appalto con scavi che porteranno alla inevitabile distruzione di ampie porzioni del tessuto archeologico della città antica. Tra l'altro, per la sola esigenza di approfondimento delle indagini archeologiche, sarebbe indispensabile, come era stato già fatto presente, costruire delle opere provvisorie. Ma la semplice "costruzione delle paratie, qualora autorizzata da codesto superiore Ministero, comporterebbe un'evidente ipoteca sulla realizzazione delle stazioni e connessi manufatti di linea, con le suddette conseguenze per la conservazione del patrimonio archeologico".

Per ulteriori gravi e non ancora risolti problemi e considerando gli esiti delle indagini fino ad oggi condotte, ma non completate, il Soprintendente Archeologo Angelo Bottini *ritiene indispensabile rimettere al superiore Ministero la richiesta di autorizzazione al proseguimento delle opere previste dal Comune di Roma* per la realizzazione della metro C nella tratta del centro storico di Roma.

Nota della Sezione di Roma: l'appalto è stato vinto da un'A.T.I. (Associazione Temporanea d'Imprese) formata dalla Vianini (Caltagirone), dall'Ansaldo, dall'Astaldi e dal Consorzio di Cooperative di Costruzione.

Pedonalizzare la zona del Duomo

Mina Gregori
Storica dell'arte

Il problema della tramvia per risolvere il traffico a Firenze è ora a un punto cruciale. L'osservatore ha l'opportunità di vederne realizzati alcuni spezzoni e di rendersi conto se la convivenza con l'ambiente, che a Firenze è di eccezionale rilevanza, sia possibile o meno. Per quanto è ancora da mettere in opera, le domande che si sono poste i cittadini e che hanno portato al referendum

del 17 febbraio sono non già sulla realizzazione della tramvia, ma sulle modalità e sulle opportunità dei percorsi proposti, in particolare del passaggio in Piazza del Duomo.

L'ideazione della tramvia e la sua presentazione ai cittadini hanno avuto un vizio d'origine. Si è puntato e si punta sull'innovazione, un'istanza che ha una diffusione globale partendo dalla Cina, trascurando la conservazione che per Firenze è d'importanza vitale sia dal punto di vista culturale che economico. Non si possono ignorare queste realtà e dispiace notare che si deve insistere su principi che sembravano saldamente acquisiti.

Allo stato attuale appaiono fondate le forti riserve sui risultati visibili. I pali che si ripetono con grande frequenza turbano la veduta della Porta al Prato e non è difficile immaginare quale sarà lo spettacolo della loro presenza in via Cerretani e in via Cavour, trattandosi di strade cittadine tradizionali e non alberate come le avenues, i boulevards e le esplanades di tipo francesi diffusi nelle città europee come Bruxelles e Montpellier, invocate impropriamente tra i vari esempi.

Nel corso degli incontri fiorentini si è appreso che altre città italiane hanno allo studio un tipo di tramvia che consente di eliminare i fili elettrici e i relativi pali che li sorreggono sostituiti da un sistema elettrico sotterraneo e ci si domanda perché non si trovi anche per Firenze una soluzione che pur conservando la tramvia in superficie venga incontro al rispetto dell'estetica che un centro storico come Firenze impone.

Il secondo problema che si è presentato a che abbia a cuore le insigni testimonianze di arte e storia che conserva la piazza del Duomo è il passaggio accanto al Battistero del lunghissimo tram, che meglio sarebbe definire un treno di disegno aerodinamico e di più carrozze per la lunghezza di 32 metri.

Due sono le principali ragioni per le quali siamo





contrari. Una di esse, considerate soprattutto le dimensioni del tram, è di natura estetica e si oppone alla sua prossimità continuata e prolungata agli antichi monumenti, che non potrà che apparire ingiuriosa per chi, e mi riferisco non soltanto agli stranieri, ne richiede il rispetto per la loro antichità e la loro storia insigne ed esige che l'immagine sia mantenuta nella sua integrità e senza disturbanti e scandalose interferenze. La seconda ragione è anche più cogente e riguarda la conservazione dei mosaici che adornano l'interno della cupola del Battistero e che temono ogni movimento o vibrazione che si verifichi nella sua prossimità, sia in superficie che nel sottosuolo. Non posso immaginare ciò che potrà succedere con gli scassi inevitabili per la semplice installazione delle rotaie della tramvia, senza dire del suo continuo passaggio una volta in funzione.

Questa esigenza si manifesta nella necessità ormai

irrimandabile di eliminare l'inquinamento e il traffico di qualunque veicolo, compresa la tramvia, dalla zona del Duomo, del Campanile e del Battistero, il più antico monumento della città (e faccio mie le parole di un insigne medievista, Adriano Peroni), "una delle meraviglie del mondo, nella sua struttura, nelle sue porte, nella sua compagine tutta, insieme con i suoi mosaici, ora ben esplorati nel bellissimo libro di Boskovits, ma, temo, ignorati dai più".

Nelle antiche città europee quasi senza eccezioni, i monumenti simbolo sono difesi da zone pedonali. Il concetto della pedonalizzazione, ovviamente totale, della zona del Duomo a Firenze deve sostituirsi a quello del passaggio dal duomo e dei problemi che lo concernono e che assillano il Sindaco, come dalle sue dichiarazioni. La pedonalizzazione conviene a un'area "come quella del centro" che, come egli ha ricordato, "è un fazzoletto di 4,8 Km quadrati", e mi sembra frutto di una preoccupazione eccessiva e non fondata, visto il risultato del referendum, affermare che "la gente vuole e deve passare di lì".

Sono al corrente che l'ATAF ha da tempo approntato e presentato un nuovo progetto dei percorsi degli autobus che prevede la pedonalizzazione del centro storico pur offrendo un uso ampio e articolato dei propri servizi. Ritengo sia urgente e doveroso verso i cittadini da parte del Comune autorizzare subito nell'attesa delle decisioni da prendere per la tramvia il funzionamento di questo piano che consentirà di ridurre drasticamente l'inquinamento a tutela della nostra salute e dei monumenti.

Gli uffici del comune hanno fatto sperare, anche perché manca ancora il progetto esecutivo, in un dialogo con i cittadini che hanno espresso il loro parere negativo al percorso della linea 2 e 3. Ma questo dialogo dovrà portare chiarezza e rapide decisioni e non dovrà verificarsi, come è stato scritto, consultando "man mano i cittadini". Il Sindaco sembra deciso a mantenere il passaggio accanto al Battistero essendo l'unico asse transitabile, una realtà di cui siamo consapevoli e che impone una soluzione diversa. La pedonalizzazione totale della zona Duomo, alla quale non si può rinunciare, imporrà decisioni che andranno cercate nello spirito di collaborazione e nell'onestà della ricerca che devono ispirare il rapporto con i cittadini.

I media bugiardi

Paolo Berdini
Urbanista

Il risultato del referendum consultivo sulle tramvie fiorentine si presta a qualche considerazione sul concetto e sull'esercizio della democrazia nel nostro Paese. Il risultato del 17 febbraio è stato molto chiaro. La maggioranza dei votanti ha espresso un parere negativo rispetto al modo con cui si stanno realizzando le nuove linee di trasporto: le percentuali parlano di valori compresi tra il massimo del 53,8 (linea 2) e 51,8 (linea 3). E' bene ricordare che i promotori del referendum non potevano contare su solide organizzazioni sociali (come ad esempio i tre sindacati confederali schierati per il no) e sul sistema dei partiti che hanno invece profuso un grande impegno economico e organizzativo per far bocciare i quesiti. Nonostante que-

sta enorme differenza di mezzi, hanno prevalso i contrari all'attuale progetto. Del resto, anche i valori assoluti della partecipazione al voto non sono così disprezzabili: hanno votato quattro fiorentini su dieci. Non è poco se si pensa che il tema era molto particolare e che la campagna di sensibilizzazione ha avuto una durata breve.

In questo senso si evidenzia il primo elemento di preoccupazione. Il mondo dell'informazione ha fatto scomparire il fatto oggettivo, e cioè che 126.000 fiorentini hanno votato e la maggioranza di essi non è d'accordo con le scelte dell'amministrazione comunale. Hanno dunque ragione Gomez e Travaglio, quando una notizia non è gradita viene cancellata e sostituita da un'astuta manipolazione medi-

atica. Telegiornali e quotidiani di larga diffusione hanno costruito la "notizia" che più interessava: il quorum non è stato raggiunto. Il referendum è pertanto fallito e tutto torna come prima. Anche l'amministrazione comunale fiorentina, per bocca del vicesindaco, ha sostenuto questa tesi. Tranquilli, non è successo nulla: la maggioranza dei fiorentini è d'accordo con l'amministrazione perchè "solo due su dieci hanno manifestato dissenso". In un paese moderno deve preoccupare il fatto che l'informazione sia saldamente in mano a chi detiene il potere econo-



In questa e nella pagina
seguente altre due
immagini di Porta al Prato.

Ben si notano i piloni della
tranvia.
Foto di Mariarita Signorini



programmi che avevano presentato alla cittadinanza.

E veniamo al terzo elemento di crisi. Ammettiamo anche che il programma del sindaco di Firenze contenesse l'indicazione della realizzazione delle tre tramvie. Ma è innegabile che dall'assunto generale alla concreta definizione degli obiettivi, esista un'estesa gamma di concrete scelte. La definizione dei tracciati, l'opzione sulle tecnologie di alimentazione delle vetture, la scelta dei vettori da utilizzare, ad esempio, erano questioni aperte. Fanno parte di quei processi di concretizzazione delle scelte che vanno necessariamente rinviati alle strutture tecniche, ma che per gli impatti che provocano devono essere obbligatoriamente discusse con la popolazione.

mico e sociale. Chi - con gli strumenti della democrazia - prova a criticare è cancellato d'ufficio.

Il secondo elemento riguarda la mancanza di spazi istituzionali in cui associazioni come Italia Nostra, associazioni ambientaliste e comitati di cittadini possano far valere le loro opinioni, o esprimere critiche. Ci viene detto continuamente che con l'elezione diretta del sindaco si accetta anche il suo documento programmatico. Perciò ogni critica è strumentale: tutto era già esplicito e, semmai, ci si potrà esprimere a cose fatte, nella successiva tornata elettorale. Una concezione primitiva e strumentale della democrazia. Primitiva perché le società complesse devono vivere in un fecondo rapporto dialettico tra chi governa e coloro che sono governati, perfezionando gli strumenti della partecipazione. Strumentale perché non è affatto vero che i programmi siano chiari e dettagliati fino al punto da non richiedere verifiche e aggiustamenti. Anzi, se con la riforma degli istituti comunali del 1993 si era creduto che sarebbe iniziata la fase dei programmi e che ciascuno avrebbe potuto scegliere sulla base delle cose lì contenute, oggi si tocca con mano che i programmi elettorali sono sempre più evanescenti, generici e farciti di banalità metodologiche che lasciano aperte tutte le strade. Esprimiamo consenso a sindaci che vogliono avere le mani libere proprio a partire dalla genericità dei

Scegliere tracciati che abbattano alberi secolari non è la stessa cosa che adattare intelligentemente il percorso del tram alle preesistenze. Scegliere di realizzare pali di alimentazione alti da terra decine di metri non provoca lo stesso impatto visivo che si ha utilizzando tecnologie maggiormente rispettose dell'ambiente urbano. Scegliere convogli lunghi 32 metri non è la stessa cosa che utilizzare vetture di 15 metri. E via di questo passo. Sono questi aspetti che Italia Nostra e i comitati fiorentini chiedevano di cambiare. Interpretavano un sacrosanto diritto dei cittadini ad esprimere il loro parere su scelte che stanno mutando irreversibilmente l'aspetto della città e, in particolare, di alcuni luoghi storici. Questo diritto è stato calpestato da un'amministrazione tanto debole quanto arrogante. La tutela del patrimonio storico e ambientale è seriamente messa in discussione da un sistema di potere che non tollera più la normale dialettica democratica.

Come ricostruire i canali di confronto e come ricollocare la tutela dei beni culturali al primo posto dell'azione amministrativa pubblica è l'ambizioso obiettivo che deve perseguire Italia Nostra. Altrimenti il pensiero debole "dell'ambientalismo del fare" avrà definitivamente trionfato. Travolgendo quanto resta dello straordinario patrimonio culturale del nostro Paese.

Le ragioni della vittoria

Mariarita Signorini
Consigliera nazionale
di Italia Nostra

A Firenze esattamente un mese fa si è votato il referendum sulla Tramvia, si è trattato di un referendum consultivo che chiedeva ai cittadini di esprimersi sulla richiesta di moratoria delle linee 2 e 3 del “treno di città”.

Ha vinto il fronte del Sì ed è stata sorprendente la partecipazione al voto, che ha registrato il 40% di votanti, nonostante le valutazioni di comodo fatte dai “perdenti”. Aver raggiunto quota 40% non è poco per un referendum giudicato dal sindaco Domenico “inutile perché non cambierà nulla”, e se confrontato col 51% dei votanti al ballottaggio delle amministrative del 2004, che ha portato all'elezione dello stesso sindaco: quindi se è vera la sua tesi che poco più del 20% dei cittadini, pari a 66.000 residenti, ha votato contro la tramvia, gli andrebbe ricordato che ‘solo’ il 30% ha votato Domenico sindaco alle passate elezioni.

Ma analizziamo i due fronti contrapposti. Il fronte del SI è composto dal promotore del referendum Mario Razzanelli, capogruppo Udc in Palazzo Vecchio, che insieme ai comitati ha raccolto più di 20.000 firme, ben oltre il numero necessario per farne richiesta presso il Comune, al suo fianco l'opposizione, non scevra di strumentalità politica, di parte della destra.

Ma la vera base del fronte del SI è costituita da una miriade di comitati di cittadini già consolidati da altre battaglie in difesa del territorio e da nuove associazioni di zona nate spontaneamente nei quartieri e nei rioni che saranno interessati dal passaggio della Tramvia, insieme a questa vivace e attivissima rete si è schierata Italia Nostra, l'unica voce critica del mondo ambientalista fiorentino, che insieme ai Comitati dei Cittadini ha elaborato un appello che è stato sottoscritto da molti intellettuali di sinistra, Asor Rosa a nome della rete dei 170 comitati toscani, Pancho Pardi, Valdo Spini, Mariella Zoppi, e da grandi personalità del panorama culturale italiano Antonio Paolucci, Mina Gregori, La-



ra Vinca Masini, oltre ai vertici d'Italia Nostra e Europa Nostra, dal Fai, da Friends of Florence e a moltissimi urbanisti e docenti universitari.

Per il NO si sono invece schierati Legambiente fin dai vertici nazionali dell'associazione e ‘Amici della Terra’ che avevano già da dicembre costituito il comitato promotore per il NO alla moratoria, organizzando una campagna molto mediatica, a sostegno dell'Amministrazione cittadina e avendo per alleati in primis il Partito Democratico, che ha addirittura portato Veltroni e Ségolène Royal a Firenze, per spezzare lance pro-Tramvia in occasione del Convegno l' ‘Ambientalismo del fare’.

Il loro appello è stato sottoscritto da esponenti del PD: l'Assessore Riccardo Conti, Paolo Cocchi Assessori regionali alle Infrastrutture il primo e alla cultura il secondo, dall'INU di Firenze, dai sindacati con la Cgil in testa, la Confesercenti, CNA, la Coop e l'Arci, e da altre associazioni ambientaliste come Greenpeace, ALT e Lipu. Più defilata invece è stata la posizione del WWF, che solo negli ultimi giorni ha aderito al fronte del NO pur con molti ‘se’ e ‘ma’.



Il nostro appello non era contro l'uso del mezzo pubblico, ma era contro questo progetto di tram. Un progetto, quello della linea 2, devastante per il tessuto delicatissimo del centro storico che va a impattare coi suoi 32 metri di lunghezza e con i binari dei due treni affiancati, che occupano tutti gli 8 metri della sede stradale delle vie del centro medievale e ottocentesco; per la linea 3 un progetto che stravolge l'impianto storico dei viali del Poggi e che comporta l'abbattimento di più di 800 grandi alberi sani.

All'indomani del referendum il Sindaco ha annunciato in Consiglio che il progetto andrà avanti, che la tramvia si farà, aprendo dei punti informativi solo con i residenti lungo i tracciati e a un generico confronto sulla mobilità con associazioni economiche, sociali, sindacali: un po' troppo poco per spiegare alla gente come mai la tramvia si farà lo stesso con gli stessi tracciati anche se ha vinto il fronte dei contrari.

Quello che è evidente a tutti ora sono i limiti del

cosiddetto neo "ambientalismo del fare" che pare ispirare il PD (e la stessa Legambiente), perché il "fare" da solo non basta, se non è accompagnato soprattutto dalla condivisione dei cittadini. Ormai è acclarato che non è possibile realizzare infrastrutture di questo tipo senza il consenso della popolazione.

Italia Nostra attraverso una serie di comunicati pubblicati dai vari quotidiani insiste sul fatto che sia antidemocratico e sbagliato aprire, malgrado i risultati del referendum, lo stesso i cantieri. Rinnova quindi la sua richiesta di una "moratoria per la tramvia con l'apertura in tempi stretti di un tavolo di partecipazione aperto ai comitati del SI e a tutti i cittadini e di definire subito il piano integrato della mobilità, uno strumento di programmazione in ritardo di anni". Chiede inoltre il rafforzamento delle 4 linee dei bussini elettrici in centro, la rapida sostituzione del parco veicoli Ataf con bus a gas, un piano per le merci, l'estensione della ZTL al quadrante Duomo-San Marco.

Conflitto d'interessi

Giorgio Pizziolo
Università di Firenze

Il caso della tramvia a Firenze è caratterizzato dall'intreccio di quest'opera con il Project financing, che, com'è noto, è una procedura applicata in molti paesi europei quando un'amministrazione pubblica non dispone immediatamente di fondi per la realizzazione urgente di opere di grande utilità. Trattandosi di un'operazione molto delicata, sotto molteplici aspetti (finanziario, di investimento di denaro pubblico, di opere di interesse pubblico), prevede un controllo da parte delle Amministrazioni pubbliche assai scrupoloso, esercitato con monitoraggi tecnico-amministrativi.

Questa procedura diviene estremamente rischiosa se si verificano due ordini di complicazioni:

- se la definizione del progetto viene affidata alla struttura esecutrice,
- se le clausole economiche e di salvaguardia vengono stipulate non a favore dell'interesse pubblico ma di quello della struttura esecutrice.

1) Se l'amministrazione comunale si limita a definire un progetto di massima, sul quale magari organizza una conferenza dei servizi, tanto per acquisire le approvazioni di carattere generale, ed affida l'ulteriore definizione del progetto alla struttura esecutrice, si corrono grossi rischi poiché:

- si abdica al ruolo fondamentale dell'ente pubblico di garantire le funzioni pubbliche nell'interesse collettivo affidando queste funzioni al privato con relativo conflitto di interessi;
- si ostacola drasticamente ogni esercizio di controllo democratico;
- spesso l'approvazione di massima del progetto dà, attraverso le facilitazioni procedurali insite del



project, una sorta di lasciapassare anche al progetto esecutivo;

- attraverso il meccanismo delle varianti al progetto, spesso sviluppate in corso d'opera, si deve rinunciare ad ogni forma di trasparenza, ed inoltre si ha una continua lievitazione dei costi.

Si cominciano cioè a confondere i ruoli di appaltante e di appaltatore (operatore), e quindi di controllore e controllato.

2) I costi quindi tendono a crescere. Qui dovrebbero intervenire le norme del contratto per garantire l'interesse della collettività tramite l'operato dell'amministrazione comunale.

Spesso invece da noi i contratti salvaguardano gli interessi economici della struttura esecutrice, che pretende che l'amministrazione pubblica, in caso che i proventi della gestione non coprano le spese, sia di costruzione che di gestione dell'opera, debbano essere integrati con fondi pubblici.

Si determinano così i seguenti scompensi:

- si apre per la cittadinanza e per le generazioni suc-



cessive (le opere spesso hanno una ricaduta gestionale di decine di anni) un debito enorme e suscettibile di continui aumenti, con buona pace della sostenibilità economica;

- si condizionano le amministrazioni successive, vincolandole ad opere e a debiti insostenibili, per politiche estremamente discutibili;

- si altera il mercato favorendo alcune imprese, coprendole da ogni rischio, facendo ricadere sul pubblico gli errori di progettazione e di gestione.

Basta una sola di queste considerazioni per non intraprendere la strada del Project financing, figuriamoci la somma complessiva con i suoi effetti moltiplicatori.

Ebbene, il Comune di Firenze per numerose opere pubbliche tra le quali quelle della tramvia si è affidato al Project financing, con due ulteriori aggravanti:

- non ha preventivamente avvisato la cittadinanza dei gravosi impegni che prendeva andando ben oltre l'amministrazione ordinaria del bene pubblico, per il quale un'amministrazione è stata eletta (bisognerà pure prima o poi demistificare quel luogo comune, inventato da Berlusconi e fatto proprio da molti esponenti del centrosinistra, sul fatto che l'eletto è di per sé l'espressione della volontà popolare, qualunque cosa faccia, in una sorta di democrazia peronista, la quale ogni quattro anni ti consente di sceglierti il dittatore preferito);

- negli appalti compaiono sempre alcuni operatori economici. E' proprio di questi giorni la notizia che la Magistratura sta indagando su i primi casi di Project financing, "alla fiorentina".

Queste scelte - va sottolineato - portano a una situazione pericolosa, sia sotto il profilo urbanistico sia sotto quello di una gestione democratica della città. Infatti il rifiuto a discutere delle alternative si spiega solo con la rigidità degli impegni assunti nei contratti di appalto che non lasciano spazio ad alcuna trattativa.

Da qui lo scontro sul referendum (che si sarebbe potuto evitare se si fosse stati disponibili a discutere e a sospendere temporaneamente i lavori), e, ancora peggio, oggi la rigidità assoluta dopo la sconfitta referendaria, comportandosi come se nulla fosse avvenuto.

Questa situazione esasperata penso sia dannosa per tutti.

Si cominciano così a sommare i primi effetti delle scelte sbagliate di questi ultimi anni, dal sistema dei parcheggi, devastanti ed inutili (anche economicamente in perdita) come quello micidiale della Fortezza, agli effetti della linea tramviaria n.1 nell'attraversamento dell'Arno e delle Cascine, con un Parco storico, simbolo della città, alterato proprio nel suo ingresso in città e quindi separato da essa.

Oggi a Firenze tutto e il contrario di tutto sembra possibile (compresa la nuova collocazione del David), in un'orgia di previsioni contrastanti, senza alcun disegno della città, perdendo occasioni preziose per una sua riqualificazione, sprofondando viceversa in una corrosione frenetica del patrimonio secolare, in una sorta di invasione incontrollabile dei topi in biblioteca, mentre il nuovo ponte ha già problemi di collaudo, e le Cascine, separate dalla città, sono state sfregiate.

La vittoria della democrazia

Mario Bencivenni
 Coordinamento comitati
 dei cittadini area fiorentina
 e Rete Toscana
 dei Comitati per la tutela
 del territorio

A Firenze, come è noto, dal 2004 si sta realizzando una linea tranviaria, la Linea 1, che collegherà la stazione di S.M. Novella con Scandicci. Le altre due linee - la 2 da Novoli alla Stazione e poi da qui a Piazza della Libertà passando per piazza Duomo e la linea 3 dalla Stazione a Careggi - sono ancora in via di progettazione definitiva, e si è dato il via ad alcuni lavori preliminari.

Insieme ai progetti che si hanno intenzione di realizzare per il nodo fiorentino TAV (sottoattraversamento di Firenze da Campo di Marte a Castello passando sotto la Fortezza da Basso, nuova mega stazione nell'area degli ex Macelli, e scavalco di Rifredi) si tratta di una fase di grandi opere infrastrutturali mai conosciuta a Firenze per entità d'impatto sulla città e per spesa.

Eppure stranamente si tratta di progetti sui quali l'Amministrazione Comunale in carica da circa 9 anni, come le precedenti, non ha mai attuato un'informazione e un confronto con i cittadini.

A proposito della tranvia non si è mai discusso con i cittadini i tracciati, il dimensionamento, l'indefinitezza e la provvisorietà dei progetti ("si naviga a vista", senza uno studio di impatto ambientale) che avevano come uniche certezze l'abbattimento indiscriminato di centinaia di alberi d'alto fusto, la destinazione finale delle enormi somme stanziare (e da stanziare), il mutamento in *aeternum* delle caratteristiche storiche millenarie del centro storico di Firenze, e della sua espansione ottocentesca.

Di fronte alla numerosa critica che comitati dei cittadini e associazioni ambientaliste e singoli hanno sollevato a partire dal 2001-2002 quando si è potuto avere qualche informazione più precisa sui progetti e si sono cominciate a vedere le prime realizzazioni (per esempio l'orrendo sottopasso di Piazza Vittorio Veneto che ha massacrato definitivamente il piazzale di accesso al parco

delle Cascine) l'Amministrazione comunale si è sistematicamente rifiutata di aprire un confronto sui progetti. Invece di rispondere nel merito dei contenuti delle critiche avanzate ha ideologizzato la questione bollando ogni osservazione critica come interdizione politica mirante alla paralisi e a intralciare il "grande manovratore".

Questo atteggiamento ha prodotto una microconflittualità fra cittadini e amministrazione che è culminata nell'estate-autunno del passato anno nella mobilitazione popolare in difesa degli alberi di viale Morgagni dove i cantieri sono stati iniziati alcuni mesi dopo solo grazie ad un'occupazione militare dell'area interessata ai lavori.

Nel corso di quella mobilitazione che ha riunificato le istanze critiche avanzate dai cittadini su tutte e tre le linee della tranvia si è tenuta una manifestazione di circa 2.000 cittadini per chiedere una moratoria dei lavori e l'apertura di un tavolo tecnico di verifica.

Solo tenendo presente questo quadro, è possibile capire davvero lo straordinario risultato del referendum del 17 febbraio: con un'affluenza del 40%, hanno votato SI il 52% per la linea 3 e il 54% per la linea 2. Circa 65.000 cittadini hanno così chiesto la sospensione dei progetti attualmente previsti ed una loro revisione radicale per verificare i modi di risoluzione delle numerosissime criticità ed eventuali alternative.

La portata del risultato può essere più chiara se si tiene presente che a favore del NO si sono schierati tutti i partiti del centro sinistra che sostengono la Giunta Domenici più Rifondazione Comunista, forze che alle elezioni amministrative del 2004 avevano riportato al primo turno il 56,14% (contro un 29,75% riportato dal Centro destra). Se si considera che a favore del NO si sono poi mobilitate in prima persona LegaAmbiente, WWF, Amici della Terra, sindacati dei commercianti, sindacati confederali, ARCI e Lega Co-



perative, si può realmente capire la portata di questo risultato.

In questa battaglia oltre alla pluriennale mobilitazione dei cittadini, ha avuto un ruolo importante anche la scesa in campo a favore del SI di Italia Nostra, del Coordinamento dei Comitati dei Cittadini, dell'Associazione Linea3 e Piazza Vittoria che hanno redatto un appello per il SI che è stato sottoscritto oltre che dai vertici razionali e regionali di Italia Nostra e dalla Rete Toscana dei Comitati per la tutela del territorio, da circa 300 esponenti della cultura e della società civile. Questo documento ha contribuito a spostare lo scontro referendario dalla dimensione astrattamente ideologica a quello dei contenuti.

Il risultato ha quindi ampiamente premiato questa impostazione: il confronto sui contenuti dei progetti, la rivendicazione delle priorità della tutela dell'ambiente e dei beni culturali, il rispetto dei valori storici artistici e delle fragilità della città nelle opere di modernizzazione, la cultura del progetto contrapposta alla "filosofia del navigare a vista".

Al di là di considerazioni pretestuose come il non raggiungimento del quorum del 51% dei votanti (che nel caso del referendum consultivo non esiste; inoltre la percentuale del 40% è sicuramente una delle più alte registrate in referendum consultivi e che, tanto per rimanere in Europa, a Monaco di Baviera si sono adottati provvedimenti in merito all'altezza massima dei nuovi edifici sulla scorta di un referendum consultivo a cui ha partecipato poco più del 20%), dopo questi risultati il Sindaco ha ammesso finalmente l'assenza di un piano generale della mobilità a Firenze, che, come da tempo stiamo dicendo, dovrebbe essere la premessa ad ogni intervento importante ad ogni intervento infrastrutturale nel campo della mobilità.

Speriamo che questa sia davvero l'occasione per l'apertura di una nuova stagione di confronto paritetico con i soggetti che hanno riportato la vittoria nel referendum. Come comitati dei cittadini, Italia Nostra, comitato contro il sottoattraversamento Tav, Circolo Rosselli di Firenze riteniamo che la battaglia non sia conclusa e ci stiamo adoperando attivamente in questa direzione.

Tram e metrò? Ma con garbo

Gianni Mattioli
Università La Sapienza

Ci siamo accorti tutti, ecologisti e non, della drammatizzazione in atto sulla questione dello sconvolgimento climatico. Per i segni inequivocabili dinanzi ai nostri occhi: Natale sulla spiaggia ed eventi meteorologici estremi a frequenza ravvicinata. Ma anche per la crescente pressione che ormai da qualche anno tutte le accademie scientifiche dei principali Paesi della Terra effettuano, in modo unitario, nei confronti delle sedi internazionali di decisione politica, in particolare con gli appelli rivolti alle ultime riunioni dei go-

verni del G-8. Il rapporto del 2002 "Abrupt Climate Change" della americana National Academy of Sciences (NAS) ha pesato non poco su questa accelerazione di consapevolezza: in effetti, i periodici rapporti dell'International Panel on Climate Change (IPCC) delle Nazioni Unite tentavano di costruire modelli matematici predittivi sull'andamento futuro del clima, determinato dall'aumento progressivo di temperatura dovuto all'aumento progressivo di concentrazione di CO₂ in atmosfera. Ma questi modelli non solo erano duramente contestati da





una parte dei climatologi per l'enorme difficoltà di ridurre entro uno schema matematico un fenomeno complesso come il clima, ma disegnavano scenari, certo preoccupanti, ma abbastanza proiettati nel futuro. Divisione tra gli scienziati e imminenza non immediata dei possibili esiti catastrofici permettevano ai governi di rinviare interventi impegnativi per la riduzione del consumo di combustibili fossili.

Il rapporto NAS pone invece alla sua base la rigorosa teoria della stabilità, che ci dice che modifiche nella struttura di un sistema fisico possono pervenire ad una soglia al di là della quale si rompe la stabilità, appunto, dei suoi comportamenti e l'andamento diviene imprevedibile e caotico. In concomitanza con questo punto di vista, anche l'IPCC ha reso più drammatiche le sue previsioni: l'Accademia svedese delle Scienze ha condiviso questo allarme conferendo quest'anno all'IPCC il Premio Nobel. Segue da queste valutazioni la necessità di ridurre drasticamente le emissioni di CO₂ e perciò di ridurre il ricorso ai combustibili fossili.

Sono ormai decenni che Italia Nostra si batte per un crescente impiego di fonti pulite e rinnovabili. Esse sono tecnologicamente mature e fisicamente disponibili nelle quantità necessarie, ma, a parte l'inerzia scandalosa che ha contraddistinto nei decenni scorsi il nostro Paese, bisogna essere consapevoli di quanto sia impegnativo cambiare sistemi energetici basati su ben determinate tecnologie – per la produzione di energia elettrica o per gli usi industriali o per gli usi domestici o per i trasporti – progettate per l'uso di petrolio o gas o carbone: i problemi organizzativi, ingegneristici, economici, amministrativi sono imponenti, mentre la necessità del cambiamento appare perentoria.

Questo numero del *Bollettino* concentra la sua attenzione sull'aspetto dei trasporti ed è questo certamente uno dei settori più rilevanti poiché rappresenta quasi un terzo degli impieghi finali di energia, responsabile, a prescindere dallo sconvolgimento climatico, degli effetti sanitari gravi collegati al traffico urbano: la correlazione tra concentrazione di inquinanti e patologie – messa in evidenza al di là di ogni possibile dubbio, dalla indagine epidemiologica di Biava et al. per la città di Milano –, in particolare tumori al polmone, indica in modo perentorio la necessità di interventi di carattere radicale. E questi interventi appaiono decisamente convenienti anche dal punto di vista della riqualificazione urbana.

Senza entrare qui in dettaglio sulle tecnologie di trazione appropriate, ricorderemo però che le nuove tecnologie di ingegneria della mobilità prevedono la ristrutturazione delle reti del trasporto delle persone e delle merci con il ricorso massiccio al mezzo pubblico e con la drastica limitazione dell'uso del mezzo di trasporto privato.

Il collegamento tra questa strategia e la vistosa polemica nata intorno alla questione della tramvia a Firenze dovrebbe suggerire a tutti i protagonisti della polemica più pacate riflessioni. Chi non ha presenti quelle cartoline ingiallite che mostrano eleganti signore e signori in paglietta scesi dal tram dinanzi al Colosseo o a Piazza Venezia? Certo, quelle cartoline mostrano vetture garbate, non monumentali elettrotreni tipo TGV. Non c'è modo, allora, all'insegna del garbo, di rispondere allo sconvolgimento climatico senza aggredire irrimediabilmente quel paesaggio stupendo?

Ad Ascoli vinse il Battistero

Gaetano Rinaldi
Vice-Presidente
di Italia Nostra

Ad Ascoli tanto tempo fa è successo qualcosa che per certi aspetti potrebbe somigliare alla questione della tranvia di Firenze.

Ebbene, ad Ascoli l'unica strada di attraversamento della città prevedeva il transito di tutto il traffico, pubblico e privato, ai lati del Battistero medievale, utilizzato come un elegante spartitraffico, e poi nella centrale Piazza Arringo. Mai e poi mai si sarebbe potuto pensare di modificare questa situazione. Poi un assessore al traffico, già un tempo Presidente della Sezione di Italia Nostra, riuscì a convincere la Giunta di cui faceva parte che era arrivato il momento di adottare un provvedimento di civiltà e rivoluzionario: il Battistero non doveva essere più uno spartitraffico di pregio e Piazza Arringo doveva finalmente riacquistare la sua funzione e monumentalità, eliminando anche l'immondo parcheggio che la deturpava.

Immaginate le reazioni: la città muore, come faremo ad andare da un punto all'altro della città, come potremo andare a messa, come potremo recarci ad acquistare le sigarette e chi ne più ne metta! Non parliamo poi della politica...

Un fatto è certo: quando si trattò di rinnovare il Consiglio Comunale, la Giunta che si era permessa di adottare un provvedimento così rivoluzionario fu sonoramente punita da quelli che promettevano di riaprire subito al traffico il centro storico,

di riutilizzare come elegante spartitraffico il Battistero e di riportare le auto in Piazza Arringo sin sulla porta del Duomo e del Palazzo Comunale. Questo provvedimento di riapertura, peraltro, non poté essere adottato immediatamente

in quanto era necessario procedere alla ripavimentazione della piazza. Quindi, volenti o nolenti, per circa un anno si protrasse il provvedimento di chiusura al traffico automobilistico del centro storico. La gente nel frattempo notava che la piazza era realmente più bella, che acquistava una dimensione metafisica mai notata prima, che i negozi facevano affari più di prima, che venivano inaugurati nuovi bar sempre pieni di clienti. Insomma, una città più vivibile.

La Sezione di Italia Nostra, nel timore che si potesse veramente riaprire al traffico questo spazio fondamentale della città, ritenne di iniziare una raccolta di firme per scongiurare le autorità di non commettere un errore fatale. In pochi giorni furono raccolte oltre 2000 firme, ma è probabile che se la raccolta fosse continuata le firme sarebbero state 50mila, pari all'intera popolazione della città. Lo stesso parroco del Duomo dichiarò ai fedeli che mai e poi mai si sarebbe dovuto tornare indietro. Un fatto è certo: tutti i visitatori di Ascoli si chiedevano meravigliati se si trattava per caso di un'altra città, tanto restavano incantati da questa straordinaria trasformazione, e si ripetevano che con tanto poco era stato possibile ottenere un risultato così grande. Fatto sta che la parte politica che aveva vinto le elezioni promettendo di riaprire al traffico la piazza centrale, per averne poi mantenuto la chiusura, rivinse le elezioni.

Vorrei chiedere, a conclusione di questa piccola storia: è proprio necessario che il tram, il bus, l'auto, la tranvia arrivino sin nel Battistero di Firenze o nel Duomo Cittadino?

Non si potrebbe creare una grande zona di rispetto, pedonalizzandola integralmente per ridare alla città lo splendore e la dignità che le spettano?

Può darsi che qualche visitatore debba fare qualche passo in più a piedi, ma non credo che ciò debba creare delle preoccupazioni. Forse dimi-





nuirà la quantità di turisti, verrà venduto qualche trancio di pizza in meno, ma certamente aumenterà la qualità. E a mio parere è questa la meta cui si deve tendere.

Vorrei approfittare dell'occasione per fare un'altra piccola osservazione. E' vero che il nostro Paese è pieno di opere d'arte e di ciò non riusciamo mai a farcene capaci. Così, sovente, queste opere le abbandoniamo al degrado. Quando si tratta di un'opera di Michelangelo, ciò non dovrebbe accadere. Ebbene, considerate che Porta Pia,

la famosa opera del gigante di Caprese, viene impunemente utilizzata come un elegante spartitraffico, così come accadeva per il Battistero di Ascoli, senza che nessuno trovi niente da ridire su questa invereconda utilizzazione. Sembra tutto normale ed irrimediabile. Così le auto transitano ai lati dell'insigne monumento e poi scorrazzano per Via XX Settembre e magari investono sulle strisce pedonali anche alte personalità. Veramente un Bel Paese il nostro.

Non penso che ci sia altro da aggiungere.



MINISTERO
PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI

X SETTIMANA DELLA CULTURA
Roma, 25-31 MARZO 2008

dedicato ad Antonio Cederna

PAESAGGIO SONORO
Fuoco, Acqua, Terra, Aria

NEL PARCO DELL' APPIA ANTICA

Italia Nostra in collaborazione con:

*Soprintendenza Spiciale ai Beni Archeologici di Roma
Iseo Parco Appia Antica
Accademia Nazionale di Danza
Museo Nazionale degli Strumenti Musicali
Officina Fotografiche Associazione Culturale
FIAP - Federazione Italiana Associazioni Fotografiche*

*Giovedì 27 marzo
presso la Cartiera Latina
Via Appia Antica 42*

Presentazione del programma generale con una performance orale degli artisti che anticipano i laboratori e gli incontri musicali tenuti nel paesaggio archeologico del Parco dell'Appia.

Il Progetto di Italia Nostra sul "Paesaggio sonoro", affida ai sensi, la percezione e l'emozione di scoprire la natura e la storia dell' ambiente che ci circonda, attraverso l'arte della musica, del movimento, della parola e della rappresentazione fotografica e pittorica. In questa particolare occasione lo scenario della via Appia con le sue memorie geo-archeologiche, diventa anche un viaggio musicale in ricordo di Antonio Cederna e del suo impegno civile, nei luoghi che lo hanno visto appassionato tutore di un patrimonio universale da consegnare alle future generazioni.

Venerdì 28 marzo ore 17-19

**MAUSOLEO
DI CECILIA METELLA**
Via Appia Antica 161

Sabato 29 marzo ore 16-19

VILLA DEI QUINTILI
Via Appia Antica fronte civico 290

Domenica 30 marzo ore 10-16

VILLA CAPO DI BOVE
Via Appia Antica 222

musiche di

*Massimo e Gabriele Cori
violino e fari
Mhannet Kairoussafar
Simoneeta Imperiali
Luigi Marino
percussioni
Ilaria Sartori
cantante*

coreografie di

*Sandra Fuciatelli
con i ballerini
dell'Accademia Nazionale di Danza*

*Giuliana Alicardo
Alessandro Amoroso
Eleonora Cantarini
Antonino Casile
Ilaria De Santis
Miriam Di Nardo
Eleonora Diamante
Chiara Giacobone
Vanessa Manzi
Grazia Mangeri
Roberta Muggia
Suzanna Parlato
Michela Passarini
Ramona Pinto
Barbara Rinaldi
Giuseppina Rosedo
Valeria Santoro
Roberto Tripodi
Serena Zanobi*

Mostre fotografiche

Mercoledì 25 marzo

**LA VIA APPIA
DA ROMA A BRINDISI**
Collettiva di Officine Fotografiche

Villa Capo di Bove

*Via Appia Antica 222
Roma, 25 - 30 marzo ore 10 - 18*

Inaugurazione

Giovedì 27 marzo ore 17

**ALLA RICERCA
DI EFESTO**

*Mostra fotografica
sui paesaggi vulcanici del Lazio*

Foto di

*Alberto Placido
Maurizio Lupi*

Cartiera Latina

*Via Appia Antica 42
Roma, 27 marzo 27 maggio ore 10 - 19*

Ideazione: Annalisa Cipriani

INFOLINE

Italia Nostra: comunicazioni@italianostra.it | tel. 064200881 • Servizio NewsItalia/Info Parco: Cartiera Latina, via Appia Antica 42 | tel. 061136216



Nasce a Ferrara il CITTÀTERRITORIO Festival, un evento unico e innovativo in cui, per la prima volta, il tema della città sarà oggetto di un'appassionata riflessione pubblica da parte di esperti di discipline eterogenee: dagli architetti agli storici, dagli urbanisti agli economisti, dai geografi agli studiosi di estetica, dai sociologi agli antropologi, dai geologi agli agronomi, fino agli scrittori e ai poeti.

Ferrara è senza dubbio la città ideale per diventare la sede permanente dove svolgere una simile iniziativa: sia per la sua tradizione di fucina intellettuale sui temi dell'urbanistica, sia per la splendida ambientazione storico-artistica che è in grado di offrire.



Promosso da Comune di Ferrara, Regione Emilia-Romagna, Università di Ferrara, Università Luav di Venezia e organizzato da La-terza Agorà e Ferrara Fiere, il Festival durerà tre giorni, da venerdì a domenica, con inaugurazione il giovedì pomeriggio. Tema di questa prima edizione: Centro e periferia. Un tema che sintetizza la problematicità dell'identità della città contemporanea. Infatti, mentre a livello mondiale l'urbanesimo si avvia a diventare, o è già diventato, la modalità prevalente di organizzazione della collettività, la città, come siamo stati abituati a concepirla, cambia forma. Non solo. La città ha invaso i territori che la circondavano, distribuendosi in maniera irregolare, dilatando i suoi confini, rosicchiando pezzi consistenti di quella che un tempo era campagna, consumando suolo e distruggendo assetti paesaggistici consolidati nei secoli. Tutto ciò avviene, però, senza trasferire nei nuovi insediamenti quelle caratteristiche urbane che rappresentavano la ragione sociale dell'esistenza di una città.

ITALIA NOSTRA PARTECIPA CON DUE SESSIONI.

Venerdì 18 aprile alle ore 17,30

Tema: "La città storica per la città contemporanea. Attualità della Carta di Gubbio".

Partecipano Giovanni Losavio, Amedeo Bellini, Pierluigi Cervellati, Marisa Dalai Emiliani, Francesco Scoppola, Paolo Ravenna.

Sabato 19 aprile alle ore 19,30

Tema: "Paesaggi a rischio, il Parco del Delta".

Partecipano Andrea Malacarne, Pierluigi Cervellati, Claudio Fedozzi, Emanuela Finesso, Francesca Leder, Lucilla Previati, Sauro Turrioni.

Per informazioni: www.cittaterritoriofestival.com – www.italianostra.org



Associazione Nazionale per la Tutela del Patrimonio Storico,
Artistico e Naturale della Nazione

Sede

Via Sicilia, 66 - 00187 Roma
tel. 06.4200881 - fax 06.42016926

<http://www.italianostra.org>
info@italianostra.org