

Intervento all'assemblea di "Salvare il Paesaggio"

Bernardo Rossi Doria

20 settembre 2014

Intervengo oggi in questa sede perché è qui che si discute e si promuove l'opzione dell'arresto di quello che in Italia chiamiamo "consumo di suolo". Parlerò di questo parlando di Roma a cui non mi è possibile non fare riferimento senza pensare che il modello Roma è quello che negli anni trascorsi è stato il riferimento di coloro che hanno in qualche modo operato in tutto il territorio nazionale.

Conformemente al principio napoletano secondo cui "*O' Pesce fete semp' da' capa!*" Il pesce puzza sempre dalla testa.

Vorrei per questo dire qualcosa del sindaco Ignazio Marino e del suo *originario programma elettorale* che, nelle sue enunciazioni, era parso a me (e, immagino ai molti elettori che l'hanno votato) interessante proprio perché faceva riferimento all'esperienza Londinese del cui modello si diceva portatore.

In una nota che avevo illustrato il 10 maggio 2013 agli amici di Calma di cui sono esponente avevo tra l'altro, scritto:

Ma almeno due principi potrebbero consolidarsi: (a) la conservazione delle aree agricole e naturali, (b) il principio secondo cui è la Pubblica Amministrazione e non l'imprenditoria a disciplinare la (ri)urbanizzazione.

Riepilogando: La Candidatura di Ignazio Marino, sembra la più attendibile per almeno due ragioni: Per essere la candidatura che può prevalere su quella del sindaco uscente; Per circoscrivere spazi di dialettica altrimenti non disponibili sulla natura delle urbanizzazioni future nell'area romana.

Naturalmente, in tutto questo mancano espliciti riferimenti al problema della ridefinizione dello spazio Metropolitano, ovvero L'Area Metropolitana, e della revisione dello statuto di Roma Capitale la dove limita l'autonomia dei Municipi. Ed altro ancora che tuttavia potrà essere materia di vertenze da aprire comunque, e con qualunque esito del confronto elettorale:

Agli amici di Calma nei giorni scorsi ho esposto l'opinione che fosse necessario dissociarsi dalle politiche ed azioni promosse dal Sindaco nei tempi recenti.

Mi pare che oggi assistiamo al totale abbandono della linea programmatica elettorale, laddove non si discute più di ri-urbanizzare aree già urbanizzate, ma si promuovono nuove urbanizzazioni in aree naturali come quella dell'ansa del Tevere che accoglierà lo stadio della Roma e, il disimpegno, salvo modeste eccezioni, sulla rete ferroviaria esistente (su cui si fondava l'assetto della mobilità della Grande Londra), ecc., ecc. Ed è di questi giorni il rilancio della realizzazione (che pareva definitivamente abbandonata) di nuove infrastrutture metropolitane nel sottosuolo di Roma archeologica, come si legge sul corriere della sera del 16/09/2014:

Un tunnel della Metro C

Guido Improta, assessore alla Mobilità del Comune che sta ingaggiando una durissima battaglia con la Regione per ottenere più soldi sul Tpl, lo ha spiegato alla presentazione della «Settimana della Mobilità»: «Dobbiamo decidere definitivamente se la stazione di piazza Venezia sarà terminale, cioè un capolinea, o passante. Questo è un nodo politico che scioglieremo questa settimana, o al massimo la prossima, col sindaco Marino, la Regione e il ministero delle Infrastrutture». È solo questione di tempo, e di agende: ma il vertice col governo si terrà in tempi brevi.

Ricordo agli amici qui presenti che nel 2009 il coordinamento C.A.L.M.A. Aveva reso pubblica una Agenda per la mobilità nel Lazio.
Sulla base degli obiettivi che vi erano enunciati fu successivamente affermato:

E' sempre più matura la consapevolezza che l'area centrale di Roma Capitale possa e debba essere servita (con tempi di realizzazione brevi e compatibili con l'emergenza in atto) da un sistema leggero di mobilità su ferro ovvero da una rete di tramvie di superficie in corsie protette, capaci di collegare il sistema esistente delle stazioni metro fin qui realizzato senza cessioni di aree e volumi ad entità di speculazione privata. Di tale prospettiva esiste già un nocciolo progettuale consistente nel completamento ed estensione delle linee tramviarie n.8 (con estensione verso Termini e verso EUR) e n. 2 (con estensione verso foro italico) nel ripristino integrale della linea n. 3, nella realizzazione della linea Saxa Rubra - Eur, da sempre ignorata dall'amministrazione comunale nonostante l'avvenuta approvazione di una delibera di iniziativa popolare, ed infine nella realizzazione di una tramvia in superficie di collegamento dei tratti T4 e T1, da s.Giovanni a Clodio, secondo la proposta fondamentale fatta a suo tempo da Italo Insolera, ora ripresa dal comitato Progetto Celio

Ora, io penso che dobbiamo in ogni caso dissociarci, ed avvertire pubblicamente il sindaco Marino, anche se ben sappiamo che è in agguato Alfio Marchini esponente dell'imprenditoria edilizia romana, ed anche è in agguato l'astensionismo che è la carta vincente dei candidati "nominati".

E tanto altro, se mai dovremo fronteggiare la situazione e soprattutto se dovremo (Ri)formulare le nostre valutazioni su "Roma Capitale Città Metropolitana" (come ha osservato il ns amico Pierluigi Sorti) con tutte le inadempienze e le mancate politiche di smantellamento della gabbia statutaria, che congela i municipi, l'urbanistica dei loro territori ipotecata dalla scellerata pianificazione voluta dall'INU e scimmiottata in tutta Italia e nel Parlamento

No, non è possibile, i nostri interlocutori sono i cittadini, il nostro modello è altro.....