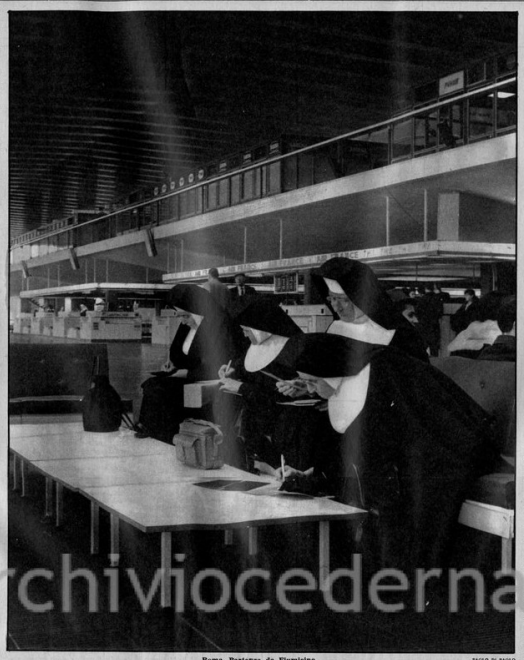

Roma. Partenza da Fiumicino. PAOLO DI PAOLO

FIUMICINO E PIANO REGOLATORE

IL COLONNELLO URBANISTA

DI ANTONIO CEDERNA

DOBBIAMO essere grati al Cielo che ci ha mandato lo scandalo di Fiumicino, non solo perché esso ci mostra limpidamente il modo in cui da noi vengono impostati, condotti e realizzati i maggiori lavori pubblici, ma anche perché ripropone all'attenzione generale, in tutta la sua evidenza, quell'altro scandalo, assai più vasto, profondo e funesto, che è stato ed è il piano regolatore di Roma. E' prerogativa di vicende del genere che un qualunque Carneade, un colonnello Amici, qualsiasi venga improvvisamente investito dalla bufera della ribalta: ma se noi conosciamo i risultati dell'inchiesta parlamentare sull'aeroporto con la parte che costui ebbe effettivamente nel piano regolatore romano, ci acciglano che il colonnello Giuseppe Amici, oggi sottoposto a procedimento disciplinare, è veramente un personaggio chiave per comprendere la storia dell'urbanistica romana in questi ultimi anni. Cos'ha fatto, cos'è stato l'Amici? E' stato semplicemente l'uomo che, con un repentino colpo di mano alla fine del 1957, capeggiò la rivolta di tutte le destre contro il piano regolatore, dando l'avvio a quel piano-truffa che poi, nel 1959, la giunta clerico-fascista avrebbe imposto alla città.

Nel pomeriggio del 2 dicembre 1957, in una sala della ripartizione urbanistica all'EUR, si teneva la ventinovesima riunione di quella "grande commissione" che aveva avuto dal Comune il compito di elaborare un piano di massima per Roma. Il dibattito proseguiva da tre anni: tre anni in cui la maggioranza della commissione, formata da incompetenti e da rappresentanti dei più vari interessi particolari, aveva cercato con tutti i mezzi di sabotare lo schema di piano che un comitato di tecnici (fra i quali Luigi Piccinato e Ludovico Quaroni) era riuscito faticosamente a tracciare. Il sabotaggio non era completamente riuscito: e quella sera i sessantadue commissari presenti avevano finalmente sott'occhio un elaborato, completo di grafici, planimetrie e relazione, che, per quanto imperfetto, era pur sempre un piano generale di Roma. Si poteva pensare che l'estenuante dialogo fra sordi fosse giunto al termine, che gli ignoranti e gli interessati si tenessero paghi dei molti compromessi cui avevano costretto il comitato dei tecnici e che, unanimi, volessero venuto il momento di concludere, e di portare il frutto concreto di quel lungo lavoro, in consiglio comunale, sede competente per la redazione definitiva. Invece, quanto successe dimostrò che quel piano non si doveva realizzare, né allora né mai.

Un tale, che aveva assai poco parlato nelle sedute precedenti, si alzò a chiedere la parola, e cominciò col dire che l'aeroporto di Fiumicino, di cui era progettista, sarebbe stato «uno dei più interessanti d'Europa» (parole incane e farisaiche!), che un aeroporto, nello sviluppo cittadino, doveva avere la stessa attrazione che in passato avevano esercitato le stazioni ferroviarie: e che quindi, dal momento che esso non poteva essere spostato verso Roma, «Roma doveva spostarsi verso l'aeroporto». Più qui nulla di male: chi parlava era il semisconosciuto tenente colonnello Amici, e i pochi giornalisti presenti, avvezzi a sentire da anni le più efferate sfacciate, non vi fecero gran caso. Ma quando l'Amici entrò nel vivo del suo discorso, e con la sua aria sodisfatta e strafottente di mezza cartuccia romanesca, lesse un ordine del giorno sul piano regolatore, ci si rese conto che era venuto il momento lo cui ogni decente prospettiva per il futuro urbanistico di Roma veniva definitivamente liquidata. Il suo ordine del giorno significava il rovesciamento dello schema di piano preparato dagli urbanisti.

Il piano degli urbanisti, nonostante le rifiutizioni che aveva subito, prevedeva alcuni indirizzi di fondo che si possono così sintetizzare: massima espansione cittadina nel settore a oriente del Tevere, come mezzo per rompere la struttura radiocentrica, a macchia d'olio, di Roma, e impostare il suo sviluppo aperto e articolato; creazione di una grande arteria veloce a oriente della città (l'"asse attrezzato"), concepita non solo per il traffico locale e nazionale, ma come vera spina dorsale della Roma in espansione, anzi, grazie alla costruzione lungo di essa di alcuni "centri direzionali", come nuovo centro della Roma moderna; spostamento verso l'asse attrezzato e i suoi centri direzionali di tutte le funzioni e attività incompatibili col tessuto della vecchia città, e quindi effettiva salvaguardia e alleggerimento del centro storico. L'ordine del giorno Amici prevedeva esattamente il contrario: espansione indiscriminata in tutti i settori, fuor che quello orientale, e soprattutto al sud ovest lungo la C. Colombo, sacrificio dei centri direzionali a esclusivo beneficio dell'EUR, elente asse attrezzato come nuovo centro di Roma, interventi a breve scadenza per il centro storico, eccetera, secondo quanto avevano sempre sostenuto fascisti, romanisti, accademici e speculatori. Roma doveva seguire lo «spontaneo movimento dell'iniziativa privata», cioè soddisfare i desideri dei padroni, per esempio dell'Immobiliare a Monte Mario o alla Pisana Sacchetti, degli enti religiosi dislocati lungo tutto l'arco occidentale che sarebbe in seguito stato valorizzato dalla Via Olimpica, ancora dell'Immobiliare lungo la C. Colombo, a Casal Palocco e oltre (questo, il senso chiaro del concetto oscuro secondo cui Roma doveva «spostarsi verso l'aeroporto»). Nè mancavano, ovviamente, le consuete accuse di "dirigismo" al piano degli urbanisti, l'ipocrita appensione per le finanze comunali, eccetera: in sostanza, a una visione organica e aperta dello sviluppo di Roma veniva contrapposta la visione miope e chiusa di proprietari e costruttori, il rifiuto di qualsiasi programma lungimirante, la rinuncia a ogni piano che non fosse, secondo la migliore tradizione romana, la sommatoria di tutti fatti compiuti e l'accettazione dei desideri delle più retrograde forze economiche; il tutto fondato sulla baldanzosa ignoranza, anzi sul dichiarato disprezzo per i principi elementari dell'urbanistica moderna.

Il lavoro di tanti anni veniva buttato a mare, ma il tenente colonnello sapeva il fatto suo: e infatti al suo ordine del giorno si affrettarono a mettere la firma non solo i fascisti e i monarchici, non solo i liberali e i democristiani (i più ottusi e quindi i più influenti), ma anche, incredibile, gli stessi rappresentanti del ministero dei Lavori Pubblici: accadeva così che il ministero dei Lavori Pubblici, che per legge avrebbe dovuto giudicare il piano regolatore una volta redatto e adottato dal Comune, interveniva in sede di elaborazione e, fatto non meno sorprendente, appoggiava autorevolmente una fazione (e la peggiore). Il cui documento raccoglieva tutta la spazzatura urbanistica di quegli anni. Perché poi, a capeggiare la sedizione, sia stato questo piccolo uomo, è davvero difficile a dirsi: se nemmeno la commissione parlamentare d'inchiesta per l'aeroporto è riuscita a «rendersi conto del perché a dirigere l'ufficio progetti in seno all'aviazione civile, fosse stato chiamato l'Amici», nessuno, che non sia un detective o un indovino, potrà mai spiegare come mai un simile tangherò abbia potuto, di punto in bianco in quel dicembre 1957, trasformarsi in efficiente quastatore dell'urbanistica romana. Possiamo solo dire che costui, che «spadroneggiava all'aeroporto» e godeva «di notevoli poteri e d'influenza», apparve ai malversatori della città come l'uomo giusto da impiegarsi nel momento giusto: cioè nel momento più nero della storia di Roma in questi ultimi anni, l'inverno 1957-58.

In quel tempo andava maturando il connubio tra democristiani e fascisti in Campidoglio: una prova generale il sbbe subito una settimana dopo l'intervento dell'allegro colonnello quando la maggioranza capitolina approvò la vergognosa lottizzazione di Villa Chigi. Con la nomina di Ciocetti a sindaco, nel gennaio 1958, l'accordo diventava organico ed esplicito, basato essenzialmente sull'impegno a redigere un piano regolatore sostanzialmente nello spirito dell'ordine del giorno Amici e compagni. All'exploit dell'Amici corrispondono, nei mesi seguenti, le fortune di Ciocetti, del voltagabbana liberale D'Andrea, dei clericali più faziosi e corti di compendonio (Lombardi, Greggi, eccetera): e alla scelta capitolina corrisponde la politica ministeriale. Da una parte abbiamo Togni che attraverso i suoi funzionari e scrediati uomini di fiducia appoggia la rivolta contro il piano e concede grazione dilazioni al Comune perché l'opera di smantellamento del piano possa compiersi nel migliore dei modi, dall'altra abbiamo Andreotti, sarrapo della DC romana, che felice promuove lo sconcio contubbio capitolino: per quanto i due ministri possano sbranarsi a vicenda a proposito dell'aeroporto, la loro azione è perfettamente concorde nel predisporre il disfacimento urbanistico di Roma. Resta da ammirare il tempismo perfetto con cui la coalizione dei padroni della città scatena la sua offensiva: essi hanno lasciato che per tre anni si discutesse di piano regolatore, hanno logorato i tecnici con un'incessante azione di disturbo, mandando avanti i più sperovveduti tra i componenti della grande commissione, hanno aspettato che uno schema di piano fosse pronto e che la situazione politica maturasse secondo i loro guici, e infine, quando si rendono conto che l'avversario è stremato e insieme forse illuso di spuntarla, danno il via all'operazione Amici. In questo fascista, cinico e manoscrito, amico dei gesuiti, che propsera nel sotobosco dell'edilizia, la classe dirigente romana si riconosce. Col tempo vengono i frutti: tra l'estate del 1958 e quella del 1959 la giunta comunale elabora il suo piano truffa e la maggioranza di clericali, liberali, fascisti e monarchici l'approva (accerchiamento di Roma in tutti i punti cardinali, unica espansione verso il mare lungo la C. Colombo, riduzione a semplice autostrada dell'asse attrezzato, eccetera): viene approvata la variante relativa alla costruzione dell'albergo Hilton, cioè il regalo della vetta di Monte Mario all'immobiliare, in spregio dell'interesse pubblico, enormi lottizzazioni vengono autorizzate a vantaggio del marchese Gerini al nord della città e al nord presso l'Appia Antica, eccetera; i lavori fatti per le Olimpiadi rendono cronica l'espansione a macchia d'olio, la via olimpica rilbalta verso occidente lo sviluppo della città, compiendo i desideri dei padroni così bene interpretati dall'Amici. Siamo in un clima di rapina che anche i giornali della sinistra democristiana stigmatizzano duramente: «l'ipoteca della destra sull'amministrazione a tutto vantaggio degli interessi privilegiati e onnipotenti», fa sì che le sorti di Roma «sono ridotte a merce di scambio per un piccolo intrigo politico».

Contemporaneamente prosegue la attività urbanistica del colonnello. Nel marzo 1958 viene nominato da Ciocetti, sempre insieme al funzionari dei Lavori Pubblici, membro di un comitato ristretto (il comitato dei nove), incaricato di seppellire ufficialmente quel che resta dello schema preparato dai tecnici. Tutti sanno ormai, chi è l'Amici: Togni ha già fatto girare il film sulla paladè che ha inghiottito i miliardi dello Stato, sulle condizione dell'aeroporto che presenta (sono parole della commissione d'inchiesta) un aspetto «desolante e squallido»: epoure, mentre in dicembre viene allontanato dall'ufficio progetti, Ciocetti lo nomina membro del comitato per il piano intercomunale, quel piano intercomunale inventato da Ciocetti e da Togni, per permettere alla giusta capitolina di evitare accuratamente ogni scelta urbanistica nella redazione del piano comunale che intanto essa sta confezionando. I suoi contributi per il piano intercomunale, a leggere i verbali delle riunioni, sono naturalmente nulli, e finalmente, finita la farsa, scompare dalla scena, per ricomparire oggi in veste di imputato per i fattacci di Fiumicino.

La decomposizione urbanistica di Roma è dunque, come logico, il risultato dello stesso clima di intrallazzo e incoscienza che ha portato allo scandalo di Fiumicino. Il sabotaggio del piano regolatore, gli anni perduti, la redazione di un piano che non pianifica niente e sancisce e incoraggia la speculazione privata, le opere fatte nel posto e al momento sbagliato, le lacune, la mancanza di scuole e di verde pubblico, la rete stradale impossibile, l'indecente agglomerazione edilizia dei nuovi quartieri, e via dicendo, sono il ritratto della stessa classe politica che irresponsabile ha assistito inerte alle vergogne di Fiumicino o le ha direttamente favorite. A muovere le acque, per Fiumicino, è bastato il coefinento di una pista, il ritardo nell'inaugurazione: per Roma e la sua disgregazione urbanistica dovrebbero bastare le condizioni incivili in cui vivono centinaia di migliaia di cittadini. Tuttavia, per una sorta di assuefazione, la nostra reazione è torpida: lo scandalo, vivo nell'opinione pubblica fin che riguarda un caso circoscritto, pare dissolversi e non aver più presa appena viene dilatato a tutto il problema della città: non abbiamo ancora imparato quel che sanno i cittadini dei paesi civili, che per tutti noi esiste il diritto, non solo a una casa che non faccia acqua o a un aeroporto che funzioni, ma a una città umana e decente. Un'inchiesta sul piano regolatore di Roma: questo vuole giustizia. Perché mai il ministero dei Lavori Pubblici ha approvato l'azione dell'Amici? E' mai possibile che del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che doveva giudicare (come ha fatto un mito di eneal fa) il piano regolatore di Roma facciano parte gli stessi che hanno contribuito a rovesciare l'impostazione generale del piano? Per quali misteriose ragioni, nella grande commissione, molti si sono opposti con tutte le forze e alla fine con pieno successo agli espropri necessari alla realizzazione della grande arteria orientale? Come mai, in nome di quale norma tecnica, il Comune ha autorizzato la distruzione dei parchi, la lottizzazione di Villa Chigi, la costruzione dell'albergo Hilton? Perché i Lavori Pubblici hanno deciso la costruzione dei quartieri di edilizia sovvenzionata in quelle zone dove lo stesso piano regolatore adottato prevedeva una minore percentuale di popolazione? Che rapporti sono intercorsi tra i proprietari dei terreni nell'arco occidentale e chi ha tracciato il percorso della Via Olimpica? Come è avvenuto che il paesaggio della città nei suoi quartieri costruiti nel dopoguerra sia determinato pressochè esclusivamente da ogni sorta di abusi edilizi? E' mai possibile che i funzionari del Comune, anziché da tutori dell'interesse pubblico, si comportino da consulenti dell'interesse privato? Perché la Roma nava è un insulto alle regole elementari dell'igiene e del vivere civile? Queste, alcune delle infinite questioni sollevate dall'inumana e deforme configurazione di Roma, e sulle quali sarebbe estremamente utile indagare.

Tutti quelli che hanno contribuito contro il saccheggio di Roma, hanno sempre avuto netta la sensazione di combattere contro i latrasmi: le collusioni, i baratti, gli accordi segreti sono sempre sfuggiti a ogni controllo. Solo per un attimo, in occasione del processo Immobiliare-L'Espresso, e grazie alla sentenza di primo grado, si ebbe l'illusione che si potesse andare più a fondo delle cose; quando a rutte lettere fu messa in evidenza «l'atmosfera di amicizia e di cordialità» che quella società godeva in Comune, «l'enorme gravità a delle «approvazioni» e degli «assi di favoritismo» di cui usufruiva «da parte di funzionari del Comune», disposti ad «acquiescenza e sopportione di fronte a grandi enti o a personaggi interessati ad essi». Poi tornò la bonaccia. Se Fiumicino costerà qualche decina di miliardi in più, chi restituirà a Roma le centinaia di miliardi di plusvalore intascate dai proprietari di terreno?

ANTONIO CEDERNA