

BASTA IMMOBILISTI A ROMA

Serve una città più "densa". Non meno costruita, ma costruita bene. E aziende pubbliche che erogino servizi e non politica. Il problema? La cultura del declinismo

di Chicco Testa

Roma sta male, lo sappiamo. Ma come per tutti i pazienti ci vuole una diagnosi prima di tutto. E per una diagnosi ci vogliono medici competenti. Con le conoscenze e le idee giuste. Purtroppo i medici che si occupano di Roma appartengono più o meno al secolo scorso. Si aggirano fra analisi datate e luoghi comuni. Trattano Roma come se fosse un'anziana signora ipocondriaca da tranquillizzare con qualche placebo. Per questo c'è da essere ancor più pessimisti. Perché allo stato attuale non si capisce chi potrebbe guarire Roma. A meno di demolire i tabù che la riguardano e cominciare da capo. Cominciamo allora da una domanda. Uno dei tanti mantra romani. Roma è troppo costruita? No, è solo costruita male. Sparpagliata su tutto il suo immenso territorio, dove ha inseguito in-

Roma è troppo costruita? No, è solo costruita male. Sparpagliata su tutto il suo immenso territorio, tra abusivismo e rendita fondiaria

sieme l'espansione dell'abusivismo popolare e la rendita fondiaria, che si è arricchita trasformando terreni agricoli in terreni edificati. I dati sulla densità della popolazione dei comuni italiani parlano chiaro. Roma è al 25 posto con una densità media di 2.200 abitanti per chilometro quadrato contro i 7.500 di Milano. Inoltre nelle primissime posizioni si trovano diversi comuni della cintura milanese. Monza, Sesto San Giovanni, Cinisello Balsamo. Questo crea nell'area metropolitana di Milano un continuum urbano che abbatte drasticamente i costi delle reti, i costi di manutenzione e arricchisce i gestori di servizi pubblici e privati, a cominciare dal comune.

Il territorio del comune di Roma è di 1.287 km quadrati contro i 181 di Milano. Se Roma avesse la stessa densità di Milano sarebbe una città con una popolazione di 10 milioni di abitanti. Situazione evidentemente non auspicabile e la disponibilità di territorio del comune rappresenta una ricchezza, se governata. Ma in queste condizioni di bassa densità sparpagliata su tutto il territorio qualsiasi funzione diventa costosa e scarsamente efficiente. Raccogliere la spazzatura, tenere in funzione una linea di autobus, costruire una rete fognaria, localizzare una scuola o un

asilo costa a Roma 2 o 3 volte più che a Milano, in relazione al servizio che svolge. A chi vi entra in auto, Roma può apparire lungo le vecchie consolari una città congestionata. Ma chi lungo la Cassia o la Flaminia o la Salaria esce dal percorso, svoltando a destra o a sinistra, scopre che dietro la facciata di palazzi che imprigionano la strada c'è subito la campagna e non raramente anche le pecore.

Roma non è troppo costruita, ma, costruita male, assolutamente sì. E' prevalsa nella Capitale, dopo la guerra e negli anni del boom e delle crescita dei ceti medi e della piccola borghesia, un'edilizia di bassa qualità, palazzine di pochi piani, soprattutto disperse nello sterminato agro romano, prevalentemente lungo le consolari, ma non solo. Con il risultato di avere "sporcatato" buona parte del territorio senza avere aggiunto qualità e provocando invece problemi enormi al Comune che ha dovuto fornire servizi lungo grandi distanze con scarsissima densità. Se oggi a Roma si volesse progettare una linea metropolitana nuova si scoprirebbe che lungo nessun possibile tracciato si raggiungono livelli di carico dei passeggeri sufficienti a giustificare l'investimento. Troppo scarsa la densità della popolazione. Lo stesso motivo, per capirci, per cui Los Angeles ha una piccola metropolitana che carica 350.000 passeggeri al giorno, mentre New York ha una grande metropolitana che carica 5 milioni di passeggeri al giorno. Per questo Walter Tocci, da vicesindaco di Roma, parlava di necessità di "densificare" Roma. Vale a dire localizzare eventuali nuove costruzioni lungo gli assi già occupati allo scopo di qualificarli e aumentare la possibilità di localizzare servizi di qualità.

Un buon esempio per Roma potrebbe essere l'area della ex Fiera all'inizio della Cristoforo Colombo. Un'area di proprietà pubblica, già compromessa, su cui si potrebbe realizzare una trasformazione urbana importante. Non è riducendo i volumi edificabili che si ottiene questo obiettivo. Una specie di ossessione questa di ridurre, che non ha alcun senso né economico né paesaggistico. Come se si chiedesse a chi vuole realizzare una nuova fabbrica di farla piccola, con pochi occupati e pochi clienti. Piuttosto servono progettazione e edilizia di qualità. E' inutile invidiare Milano. Milano in pochi anni ha realizzato un polo fieristico completante nuovo, bonificando un'ex area chimica, ha "riempito" il buco delle ex varesine con alti edifici premiati fra i migliori d'Europa, garantendo contemporaneamente la realizzazione di un nuovo parco urbano, dove prima c'era

Le città sono fatte per essere abitate e gli stessi servizi "ambientali" hanno senso se sono al servizio degli abitanti

solo un'area abbandonata, e ha fatto la stessa cosa nell'area della ex Fiera. Ha rigenerato le vecchie aree industriali e si appresta con le varianti che saranno fatte nelle zone degli ex scali ferroviari a dare vita a un nuovo ciclo di trasformazioni urbane di importanza e quantità decisive, offrendo sul mercato nuove abitazioni e nuovi servizi. A cui si aggiungerà il polo tecnologico dell'area ex Expo e le varie iniziative di fondazioni e di altri soggetti. Il tutto collegato da una rete metropolitana reticolare. A Milano si era costruito troppo poco? Proprio il contrario! 7.500 abitanti a chilometro quadrato contro i 1.200 di Roma. Ma le città sono fatte per essere abitate e gli stessi servizi "ambientali", a cominciare dal verde pubblico, hanno senso in quanto sono al servizio degli abitanti e giustificano spese di manutenzione. Altrimenti sono solo aree abbandonate, anche se magari nella toponomastica cittadina risultano come "aree verdi".

Stesso ragionamento per quanto riguarda il nuovo stadio della Roma. Collocato in un'area dove potrebbe diventare un polo intorno al quale riqualificare un intero settore della città, trasferendovi insieme allo stadio funzioni di qualità e "densificando" quel quadrante. Invece anche lì la preoccupazione, anziché quella di imporre criteri di qualità architettonica indiscutibili e fare pagare i giusti oneri di urbanizzazione, sembra quella di ridurre le volumetrie. Continuando quindi a costruire poco da molte parti, anziché molto in pochi posti, creando attrazione e densità. Quando poi il parere della Sovrintendenza si orienta negativamente perché le torri là previste disturberebbero la prospettiva visiva verso l'Eur cadiamo chiaramente nel paradossale. Anzi peggio. Nell'idea che una città debba essere un luogo statico e inamovibile persino nel suo skyline. Questo punto di vista, assurdo, avrebbe vietato la costruzione dell'Eur perché disturbante la prospettiva di Roma per chi proviene dal mare e forse anche la realizzazione della basilica di San Pietro che rappresenta chiaramente un'anomalia, un "fuori scala" per i suoi enormi volumi, che contrastano con tutto il paesaggio circostante. E il Colosseo fu visto dai contemporanei come un mostro gigantesco al servizio della vanità di Vespasiano. Ma se prevale questo punto di vista, questo ingiustificato im-

mobilismo. che considera Roma praticamente un morto da conservare imbalsamato per i posteri, come la mummia di Lenin sulla Piazza Rossa, che senso ha parlare di confronti con Milano e le altre città europee? Le trasformazioni urbane, le "densificazioni", lo sviluppo verticale, la rigenerazione di spazi abbandonati fanno parte della fisiologia di città dinamiche, che vogliono sopravvivere e competere con altre città di pari livello. Faccio questo ragionamento anche per le linee metropolitane. Ci si lamenta che la Linea C si fermi al Colosseo, anziché attraversare il centro storico. Solo che si tratterebbe, oggi, di un'operazione impossibile. Non c'è bisogno di fare sondaggi per sapere che Fori Imperiali, Piazza Venezia, Corso Vittorio sono letteralmente costruiti sui resti di antiche rovine romane. E che quindi se prevale il fatto che esse debbano essere preservate "a qualsiasi costo" l'operazione si presenta assolutamente impossibile.

Il cemento, questa parola carica da noi di significati dispregiativi, è il motore delle continue trasformazioni urbane che investono tutte le grandi città del mondo. Le città sono fatte per essere usate ed abitate. Sono luoghi di servizi, di produzione, di concentrazione di umani e ne devono servire le esigenze. Roma ha una disponibilità di territorio enorme in cui le diverse funzioni possono tranquillamente convivere. La sua vocazione storica, da preservare, non può essere la scusa per il più totale immobilismo.

Il secondo grande problema di Roma riguarda le aziende pubbliche. Colossi inefficienti dai piedi d'argilla. Le aziende romane di servizio, soprattutto Atac e Ama, sono le più grandi d'Italia. Insieme fanno più di ventimila dipendenti. Hanno ingoiato e ingoiano centinaia e centinaia di milioni del bilancio pubblico fra perdite accumulate e in corso d'opera e contratti di servizio con cui il Comune versa altri cen-

*L'operazione Acea di Rutelli.
 Non a caso collocata in Borsa,
 sottraendola così agli appetiti della
 politica romana*

tinaia di milioni in cambio di servizi su cui ci sarebbe molto da discutere. Non c'è amministrazione di destra e di sinistra, compresa la più recente dei 5 Stelle, che non ne abbia difeso la proprietà pubblica e insieme non ne abbia promesso il risanamento e il rilancio. Operazione riuscita so-

lo, ai tempi dell'Amministrazione Rutelli, con Acea. Non a caso collocata in Borsa, sottraendola così, o per lo meno costruendo una barriera, agli appetiti della politica romana.

Che non necessariamente si nutre di tangenti e di malaffare. Anzi abbiamo avuto, è doveroso ricordarlo, amministrazioni oneste e complessivamente competenti. Ma il dividendo che si aspetta la politica

da un'azienda pubblica, a Roma, è spesso diverso da quello che normalmente compete ad un'azienda normale. E' fatto piuttosto da rapporti incestuosi con i sindacati, da servizio erogati a dispetto della loro utilità e redditività, da conti fatti con criteri "politici", perché sempre si tratta di un problema "politico", dall'inevitabile asservimento delle aziende alle priorità dichiarate e non dichiarate della classe politica capitolina. Di completa mancanza di confronto competitivo che consenta di "misurarle" e costringere a quel continuo miglioramento che può derivare solo dalla necessità di camminare almeno alla stessa velocità dei tuoi competitori. Le aziende pubbliche romane non sono riformabili. E' un'illusione di cui occorre sbarazzarsi. Ma è riformabile il settore dei servizi pubblici. Non è scritto da nessuna parte che chi spazza le strade romane debba essere un dipendente pubblico. Il servizio di

*I rapporti incestuosi con i
 sindacati, i servizi erogati a
 dispetto della loro utilità, i conti
 fatti con criteri "politici"*

spazzamento del territorio romano potrebbe benissimo essere messo a gara fra la stessa Ama e una serie di aziende private. Così da potere confrontare costi e risultati, liberandosi dalla prigionia del monopolista che conosce e comunica solo la sua verità. Per Atac la ricetta potrebbe essere diversa. E' inutile ripetere come un mantra che Milano dimostra che ci può essere un'azienda pubblica e del trasporto pubblico che funziona. Sono troppo diverse le condizioni di contorno ampiamente spiegate all'inizio. Nonché la storia e le condizioni di partenza delle due aziende. A Roma un'azienda di trasporto pubblico costretta a servire un territorio così ampio e così poco mediamente affollato sarà sempre in perdita. Ma anche per essa possono valere economia di scala e miglioramenti di efficienza ottenibili incorporandola

dentro un'azienda di trasporto dotata di mezzi finanziari, risorse organizzative, capacità manageriali ben più ampie. Uno strappo possibile potrebbe essere per esempio quella di farla acquisire dalle FFSS, che già sono attive nel trasporto locale e che quei mezzi possiedono. In questo odore si potrebbe pensare alla "normalizzazione" di Atac e alla sottrazione delle stessa ai superpoteri delle mille sigle sindacali, che sciopevano ogni venerdì e alle lunghe mani capitoline.

Il terzo problema riguarda la "governance" della città. Si è teorizzato per anni che decentramento e partecipazione fossero i rimedi per la città. Il risultato è stato solo la moltiplicazione dei luoghi delle finte decisioni senza risorse e senza mezzi. Roma ha bisogno dell'esatto contrario. Di un accentramento in poche strutture competenti, capaci di decidere programmi di radicale cambiamento e di perseguirli con decisione. Ha bisogno di un accordo saldo e scritto sulla pietra con il governo italiano, con cui concordare scelte di bilancio e programmi degni della Capitale d'Italia. Come ha fatto la Francia con Parigi.

Se non si sciolgono questi nodi ha poco senso lamentarsi del blocco di Roma. Il blocco della Capitale è innanzitutto un blocco di idee, di luoghi comuni che imperversano, di conservatorismi corporativi, di sette intellettuali che perseguono solo i loro tic e i loro piccoli spazi di potere.

Il declino di una città comincia dalle idee e dalle classi dirigenti. E non è giusto accomunare in un unico giudizio tutti gli ultimi decenni. Dieci anni fa l'Italia parlava del risveglio Roma. Oggi del suo inarrestabile declino. Provocato prima di tutto da idee che fanno dell'immobilismo, della decrescita, del dispetto verso la modernità i loro punti di riferimento. Il degrado della città deriva da questo. L'assenza di grandi idee rende possibile il bricolage e il disordine che riguarda ogni settore. Inutile sperare che tutto questo possa nascere dall'entropica giunta 5 Stelle. Essa crea disordine e disperde energie. Fa del bricolage e del volontarismo velleitario la sua linea di condotta, vorrebbe educare a miti inconsistenti laddove occorre comandare. Ma nemmeno l'opposizione mostra segni solidi di avere capito la grandezza del problema. Né tanto meno di avere recuperato almeno parte del consenso che ha perduto. E' una situazione difficile e straordinaria. Forse ci vorrebbe una coalizione di tanti, una specie di alleanza per la rinascita di Roma. Una lista supercivica, che superi le tante divisioni. Chi ha coraggio si faccia avanti.

“Penso che entro la fine della legislatura, per visitare il Pantheon si pagherà il biglietto”, ha detto giorni fa il ministro della Cultura Dario Franceschini (foto LaPresse)

