

NOSTALGIE La megalomania di Mussolini provocò danni gravissimi alle città italiane, Roma su tutte

“Fu un grande urbanista”: l'ultima sul Duce è una solenne sciocchezza

» VITTORIO EMILIANI

Mussolini “grande urbanista”? Maper favore. Benito risultò un grande picconatore e costruttore. Il mussolinismo sfruttò la Città Eterna quale formidabile scenario realizzando opere pubbliche importanti, alcune persino di pregio (penso soprattutto al Foro Italo). In tal modo proiettò una immagine di volitiva grandezza “deportando” in compenso a Primavalle e in altre borgate storiche il popolo minuto, i sovrersi residenti nei rioni sventrati.

NELL'URBANISTICA potenziò al massimo la sciagurata politica umbertina di “modernizzare” le città storiche sventrandole, diradandole, raddrizzandone maniacalmente le strade. Così scrisse l'architetto Piero Portaluppi autore del Prg di Milano nel '29 – d'estate i pedoni saranno rinfrescati dalle correnti d'aria e dal passaggio delle auto. E d'inverno? “D'inverno saranno utili delle buone pellicce”, C'era poco senso del ridicolo evidentemente in quel drammatico 1929.

AROMA, il duce ha causato danni enormi che pesano ancora. Nel dicembre 1925 chiede perentorio ai responsabili del nuovissimo Governatorato: “Voitoglierete la stolta contaminazione tranviaria che ingombra le strade di Roma” e ne offusca “il carattere imperiale”. E così la Capitale che, fra la Giunta Nathan e il primo dopoguerra, aveva più di 430 km di tranvie e 50 linee regolari, avanguardia in Europa, regredisce rapidamente (compensata dal duce con una rachitica metropolitana).

Il piano urbanistico del 1931 sancisce la frattura, in materia di trasporti pubblici, con le **periferie**. Mai più sanata. Nel dopoguerra, dismesse le ambizioni “imperiali”, la rete tranviaria di-

venta un lacerto. Oggi, malgrado Linea 8 e Tram veloce fra Flaminio e piazza Mancini, siamo alla miseria di 30 km di tranvie. Con danni sociali quotidiani.

La megalomania spinge Mussolini a pretendere “un rettilineo che dovrà essere il più lungo e il più largo del mondo e porterà l'ansito del Mare Nostrum da Ostia risorta fin nel cuore di Roma”. Perciò abbatte quanto può abbattere. Con Via dell'Impero (che gli consente di vedere il Colosseo dal suo studio) e altri sventramenti disastrosi fa di Roma una città monocentrica in cui tutto gira attorno (ancor oggi) al fatal balcone di Palazzo Venezia cancellando l'antico policentrismo Campidoglio-Quirinale-San Pietro-San Giovanni. E lo stesso succede a Milano con piazza Duomo.

CON VIA della Conciliazione, finita da Marcello Piacentini nel 1950, polverizza la Spina di Borgo creando una delle strade più spettrali di Roma. Ha picconato di persona i tetti della Spina e torna a picconare, in basco e maglione, la copertura del bellissimo Augusteo, auditorium di Santa Cecilia, costruito sopra il mausoleo di Augusto (già spogliato nei secoli bui). E Roma rimarrà senza un vero Auditorium sino al 2000.

Con questa logica, Benito decide di “raddrizzare” persino il corso del Tevere: nel 1940-41, col “drizzagno della Magliana”, accorcia il fiume di ben 2,7 Km, nella corsa verso la foce. Così il duce aviatore avrà un “aerodromo” sotto casa. Lo blocca l'esito disastroso della guerra (ma nelle foto aeree si vedono

ancora le anse tagliate).

Il “drizzagno” tiberino – ripetuto altrove, per esempio sul Panaro, dove causa alluvioni a ripetizione – provoca tuttavia i suoi guai. “Raddrizzato”, il fiume sfoga infatti la sua ineliminabile forza idraulica scavando all'indietro ed abbassando così l'alveo. Dopo il “drizzagno”, il Tevere ha scavato addirittura sino a Ponte Milvio giungendo a mettere a rischio le fondamenta dei muraglioni sotto le quali finiva per battere la corrente. Gli specialisti di idraulica fluviale hanno dovuto studiare delle soglie artificiali per trattenere gli inerti onde rialzare un po' l'alveo scavato a ritroso dal “drizzagno” mussoliniano. Ma che “grande urbanista”! Un “patàca”, avrebbe detto Federico Fellini.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Benito Mussolini, con il fido Achille Starace, all'inaugurazione di un cantiere



La Capitale

Aveva 430 km di tranvie e furono smantellate. Il prezzo si paga ancora oggi

