

LUCI E OMBRE

**Gioielli e abusi
della via Appia
che Franceschini
offre ai privati**



Montanari ▶ pag. 12 - 13

DA ROMA ALLA GRECIA

Collegava la capitale dell'impero a Brindisi, la porta verso l'Oriente. Fu un'opera di ingegneria straordinaria, che richiese bonifiche, ponti e viadotti

**Appia, regina
di storia
e di abusi**

**VIAGGIO SU UNA DELLE PIÙ
IMPORTANTI STRADE ROMANE
TRA LE ANTICHE (E
CONSERVATE A SUON DI
BATTAGLIE) ROVINE
E IL PROGETTO CHE VORREBBE
DARNE LA GESTIONE AI PRIVATI**



IL PATRIMONIO

L'Appia antica costituisce un monumento di inestimabile valore. Il video di Tomaso Montanari e Irene Buscemi è su ilfattoquotidiano.it LaPresse

di **Tomaso Montanari**

Sulla Via Appia Antica. E da nessun'altra parte: solo camminando su questa lunga, struggente ferita – che ancora potrebbe unire, scorrendo in un verde ininterrotto, il Colosseo ai Castelli Romani – si può davvero capire cos'è il patrimonio culturale italiano. Qui tutti i frammenti della magnificenza antica – quelli che nei musei archeologici annoiano inconfessabilmente anche gli addetti ai lavori – prendono senso e vita: si animano in un contesto, in un tessuto che si fonde col verde e col cielo.

E non è un caso: nel 1824 fu il grande architetto Giuseppe Valadier a voler ricomporre ai lati della strada tutto ciò che giaceva a terra. Invece che “confonderli tra i moltissimi esistenti nei musei e nei loro magazzini”. Valadier, e poi Luigi Canina, avevano negli occhi le incisioni visionarie con cui Piranesi aveva reinventato l'Appia, e collegando il sogno alla realtà riuscirono a lasciarci un corpo vivo. Un corpo che dobbiamo ad ogni costo tramandare a chi verrà dopo di noi. Non è un'impresa impossibile, basterebbe volerlo: proprio sull'Appia vedi perché lo Stato riesce a mettere a segno alcuni strepitosi successi, e anche perché quello stesso Stato sembra far di tutto per vanificarli. Sull'Appia incontri l'Italia: al suo peggio e al suo meglio.

**A braccetto con Orazio e Virgilio
sulle orme della ministra Severino**

La regina viarum – la più importante e famosa strada dell'antichità – fu aperta nel 312 a. C. dal console Appio Claudio: allora collegava Roma a Capua, arrivando fino a Brindisi (porta verso la Grecia) nel 191 a. C. Una strada modernissima: a due corsie, pavimentata in modo da consentire ai carri la massima velocità. Una strada presto straordinariamente bella: a causa dell'enorme quantità di tombe monumentali, sculture, epigrafi cresciute ai suoi lati. Una strada in cui puoi letteralmente mettere i piedi sulle orme della storia: qua nel 37 a. C. viaggiarono insieme Orazio, Virgilio e Mecenate, da qua Carlo V volle entrare trionfalmente a Roma nel 1536, e come lui il generale Clark, liberatore americano di Roma nel 1944.

Oggi, sulle stesse pietre, incontri radi ciclisti stranieri, gli occhi spiritati e felici di chi guarda all'Appia come ad un incredibile incrocio tra Pompei, Spoon River e il Cammino di Santiago. Varcata la turrata Porta San Sebastiano, li vedi che fissano con curiosità una camionetta dell'esercito, ferma davanti al cosiddetto Arco di Druso. Sulle fiancate grigioverdi c'è scritto “Strade sicure”: ma non vegliano sulla sicurezza dell'Appia, non fermano i Suv che sfrecciano a clacson spiegato. No, fanno la

guardia alla villa di qualcuno: forse a quella, vicinissima, dell'ex ministra della Giustizia Paola Severino. Una villa famosa per esser stata dimenticata nella dichiarazione dei redditi, e per essere stata blindata a spese pubbliche durante il mandato ministeriale. Ma, soprattutto, una villa che conserva uno degli importantissimi colombari (cioè antichi loculi cimiteriali) di Vigna Codini: un monumento di proprietà dello Stato a cui di fatto non riescono ad accedere non dico i cittadini (come pure vorrebbe la legge), ma nemmeno i funzionari della soprintendenza archeologica: per "ragioni di sicurezza". Certo non la sicurezza del patrimonio, quella prescritta dall'articolo 9 della Costituzione.

Il "canale di scolo" delle dimore dei "gangsters"

Le ville private: ecco il flagello dell'Appia Antica. Poco più avanti una parte delle Mura Aureliane è a terra: un mucchio di detriti transennati ricorda quanto sia letale il peso dei terrapieni su cui poggiano lussureggianti giardini privati e improbabili piscine hollywoodiane. È proprio contro gli abusivisti, "i gangsters dell'Appia", che ha lottato per tutta la vita Antonio Cederna: "L'Appia antica - scriveva nel 1954 - è diventata il luogo geometrico di tutta la cattiva architettura romana, la palestra per gli speculatori principianti, il banco di prova di tutte le più ordinarie e impunte illegalità. I ruderi sono scaduti a miserabili comparse, hanno perduto la loro grandezza, la loro meravigliosa cornice di deserto e di silenzio, immeschiniti, corrosi, spellati. Le stupende rovine della via Appia antica vengono chiusi tra sipari male intonacati, tra muriccioli e fino spinato, come animali esotici e pidocchiosi: statue e rilievi spezzati e trafugati, le iscrizioni usate come materiali da costruzione: la via Appia antica è diventata il canale di scolo dei nuovi quartieri, tagliata, smiuzzata, sventrata". Immagini attualissime: ancora oggi la meraviglia dell'Appia è avvelenata da feste matrimoniali con gli ombrelloni piantati in cima a mausolei monumentali, da pacchianissime location per eventi difese dal filo spinato, da monumenti ridotti a spartitraffico per residenti che vogliono un accesso a doppia corsia. E non sono solo le ville: i frati di San Sebastiano aprono un punto di ristoro nel complesso monumentale (con sedie di plastica da stazione di periferia) senza nemmeno avvertire la Soprintendenza, e di fronte al Punto Informativo del Parco dell'Appia (un'istituzione regionale nata male, e dall'efficacia purtroppo quasi nulla) una schiera di cassonetti e un'autorimessa abusiva permettono di misurare il tasso di degrado e inconsapevolezza. Un'inconsapevolezza che arriva fino al Campidoglio. Cadono braccia quando si arriva alla Villa di Massenzio - di proprietà comunale - con le rovine del palazzo imperiale, del circo e del mausoleo del figlio Romolo che coronano una serie di dossissime collinette verdi: un posto di sogno, ma sfigurato dalla mancanza di manutenzione, di cura, di amore. Un complesso che chiude anche d'estate alle quattro del pomeriggio, lasciando fuori tutti i romani che avrebbero il diritto di terminare in quel potenziale meraviglia le loro giornate di lavoro. Come stupirsi se lo stesso Comune sposta l'itinerario dell'autobus 660, togliendo ai lavoratori e ai turisti l'unico mezzo pubblico per arrivare sull'Appia?

Ma poco dopo, quando ti avvicini al terzo miglio, ecco qualche timido segno di civiltà: la strada comincia a essere discretamente scandita da bidoni dell'immondizia di ghisa, tinti di verde per mimetizzarsi nella vegetazione. Su tutti, lo stemma della Repubblica e una targhetta: "Soprintendenza archeologica speciale di Roma". Ecco lo Stato, finalmente: nella concreta umiltà della pulizia.

Cecilia Metella, Erode Attico e le grandi conquiste dell'archeologa

E lo Stato, sull'Appia, ha il volto di Rita Paris. Se la battaglia per l'Appia è stata, nonostante tutto, vinta; se gli italiani della mia generazione possono ancora sapere cos'è la *regina viarum*, lo dobbiamo al destino per cui - nel 1996, proprio l'anno in cui Cederna si spense - la direzione dell'Appia toccò a questa archeologa, straordinariamente lucida e forte. Un'archeologa che - per uno stipendio che non raggiunge i 1800 euro al mese - porta ogni giorno sulle spalle il peso dell'Appia, oltre alla direzione del Museo Nazionale Romano. È lei che ci accompagna dentro una tomba degna di un imperatore: il piccolo pantheon di Cecilia Metella, cinto di marmi e ornato di un fregio con tanti teschi di bue (da cui il nome con cui generazioni di romani hanno chiamato quel posto: Capo di Bove). In pieno Medioevo questa tomba risorse a nuova vita: le spuntarono i merli, e diventò il torrione del castello di Bonifacio VIII Caetani, il papa che Dante scaraventa all'inferno. Bonifacio vi volle anche una chiesa, e la fece costruire come quelle che aveva visto a Parigi: un incunabolo di gotico francese alle porte di Roma. Poi, un bel giorno del 1588 un altro cardinal Caetani, svenatosi per comprare la carica di Camerlengo, autorizzò due figure a vendere a pezzi questo monumento straordinario. Se ce l'abbiamo ancora, è perché un pugno di magistrati capitolini, parlando a nome del popolo romano, ebbe il coraggio di ricordare al cardinale che "ancora eravamo obbligati a farla mantenere et conservare", e che quella tomba si sarebbe potuta distruggere solo con un ordine espresso del papa: che non arrivò.

Oggi a resistere "nomine populi Romani" è proprio Rita Paris, che veglia su Capo di Bove contrastando con successo i nuovi Caetani. Nel 2002 ha fatto acquistare allo Stato una villa privata, e l'ha trasformata in un paradiso della conoscenza. Gli scavi condotti nel giardino hanno dimostrato che la villa sorge nel cuore della celebre tenuta del filosofo Erode Attico, precettore di Marco Aurelio: una scoperta eccezionale, con rinvenimenti di statue e iscrizioni che hanno destato interesse in tutto il mondo. Alla faccia di un noto archeologo accademico dei Lincei, che aveva sostenuto il contrario in un parere che si opponeva al vincolo chiesto dalla Paris: un parere commissionato e pagato dai proprietari di una villa vicina, assai proclivi all'abusivismo.

Con un simbolo potentissimo, la villa è oggi la sede dell'archivio di Antonio Cederna, donato dalla famiglia e consultabile anche online, e ospita una mostra permanente sulla storia della tutela dell'Appia, allestita con eleganza da museo svedese. Indimenticabile la grande mappa (realizzata dallo studio di Vezio De Lucia) che censisce e situa l'enorme quantità di edifici abusivi sorti sull'Appia: un milione e trecentomila metri cubi solo dopo il 1965, quando il piano regolatore di Roma decise, inutilmente, la "tutela integrale" della strada.

Ma il capolavoro di Rita Paris e del suo eroico staff è l'apertura al pubblico, nel 2000, della maestosa, enorme Villa dei Quintili: un complesso poi continuamente migliorato, ora dotato di un piccolo, preziosissimo museo. Un luogo che è tornato a essere un'oasi di verde, storia, pace e piacere, come ai tempi dell'impero romano: ma oggi a disposizione dei nuovi sovrani, i cittadini. Sempre nel 2000, usando i fondi del Giubileo, ecco un altro successo incredibile: la Soprintendenza ottiene di far in-

terrare il tratto del Grande Raccordo Anulare che tagliava in due l'Appia, la quale così riconquista il suo tracciato. E non basta: nel 2006 lo Stato ha acquistato anche la tenuta di Santa Maria Nova, da pochi giorni inaugurata con una grande festa popolare: un luogo indimenticabile, dove sono emerse le terme in cui venivano a ricrearsi i pretoriani di Commodo, ornate di mosaici gremiti da gladiatori in combattimento. Insomma, Rita Paris ha immaginato e attuato una specie di dura e tenace bonifica, che lentamente restituisce al bene comune terra e storia strappate

alla speculazione privata e all'illegalità.

All'incrocio con Via di Fioranello, un bel cartello ricorda a chi la imbocca da qua, che "la Via Appia Antica rappresenta in tutta la sua estensione un monumento storico, patrimonio di tutti. Hai l'obbligo di rispettarla e conservarla integra per le generazioni future".

Di là dalla strada, finisce il tratto recuperato dalla Soprintendenza e inizia quello che corre verso Marino, che ancora aspetta di vedere riesumato

il selciato e restaurati i monumenti. Per ora mancano i soldi, e così rimane un malinconico teatro di droga e prostituzione anche a mezzogiorno, in mezzo ai rifiuti abbandonati a terra. Bisognerebbe trovarli, quei soldi: ci vorrebbe un ministro per i Beni culturali degno di questo nome. O un mecenate illuminato: come il giapponese Yuzo Yagi, che proprio Rita Paris ha convinto a donare due milioni per il restauro della Piramide di Cestio.

Ma se i ministri e i mecenati veri sono rari, non manca chi vorrebbe mettere un cappello sulla bonifica ventennale attuata dalla Soprintendenza: una storia di successo che comincia a far gola.

Autostrade per l'Italia ha appena presentato un progetto (dall'originale titolo "Operazione Grand Tour") che, in cambio di un'erogazione liberale non ancora precisata, vorrebbe imporre all'Appia "un nuovo modello di gestione" diverso da quello pubblico, istituendo una "cabina di regia" che esautorerebbe lo staff che ha fatto del recupero dell'Appia una best practice internazionale. Un'operazione che, invece di finanziare i progetti pubblici che funzionano, mira ad azzerarli e a sostituirli con altri ben più commerciali, privi di una qualunque visione culturale. Insomma, si scrive "mecenatismo", si legge "privatizzazione".

La proposta "Autostrade": i mecenati della privatizzazione

Il ministro Dario Franceschini ha immediatamente sposato l'Operazione Grand Tour: forse per dimostrare di essere sufficientemente renziano, forse perché non è mai andato sull'Appia, forse perché nessuno gli ha raccontato che i suoi funzionari stanno facendo molto, ma molto meglio. E al mio amico Gian Antonio Stella, che sul *Corriere* ha difeso il progetto dalle critiche dei comitati e delle associazioni, vorrei dire che quando Cederna fu eletto deputato della Repubblica, la Società Autostrade gli fece recapitare una bicicletta, una delle prime mountain bike. Cederna la regalò immediatamente a Don Guanella, rispeditone la ricevuta di consegna ad Autostrade perché non voleva avere niente a che fare con

quella società, che aveva combattuto molto spesso, difendendo il **paesaggio** italiano. Ecco, penso che il Mibact dovrebbe comportarsi come Cederna: già, perché qualche volta *pecunia olet*.

Banca d'Italia scrive che "le autostrade costituiscono un monopolio naturale, e non subiscono una reale concorrenza da parte delle altre modalità di trasporto. Il settore non è stato adeguatamente liberalizzato, prima della privatizzazione, creando così un gestore privato dominante". Il che significa non solo che consentiamo ai concessionari di non investire nella manutenzione e nell'ammodernamento delle autostrade esistenti, ma anche che abbiamo affidato agli stessi concessionari le scelte infrastrutturali strategiche del Paese: una vera cessione di sovranità. Siamo proprio sicuri che sia opportuno permettere ad Autostrade di sommare a questo monopolio anche il governo dell'Appia? Ed è giusto che chi mangia (per esempio) il prezioso territorio del Parco Agricolo di Milano Sud con la costruzione della Tangenziale Esterna, voluta da Maurizio Lupi e legata all'Expo, possa poi

presentarsi ai cittadini come il generoso paladino del verde dell'Appia?

Il motto fatto scrivere da Rita Paris sulle pareti della villa diventata simbolo del riscatto dice che l'Appia è un "Laboratorio di mondi possibili, tra ferite ancora aperte". Il progetto delle Autostrade allargherebbe quelle ferite, le renderebbe più profonde. Quasi distrutta dalla prepotenza privata, l'Appia ha invece bisogno di scelte trasparenti

ispirate esclusivamente al pubblico interesse. E proprio sull'Appia, negli ultimi vent'anni lo Stato ha dimostrato con i fatti di saper tutelare il bene comune. Il fondatore della strada, Appio Claudio Cieco, è famoso per aver detto "fabrum esse suae quemque fortunae", che ciascuno è responsabile del proprio destino. Lo Stato siamo noi: l'Appia dimostra che, nonostante tutto, possiamo farcela. Che un altro mondo è possibile.

PASSATO REMOTO

Aperta nel 312 a. C. dal console Appio Claudio
Una via moderna a due corsie, pavimentata in modo da consentire ai carri la massima velocità

VITTORIE DI STATO

Nel 2002 è stata acquistata una residenza che sorge nella tenuta del precettore di Marco Aurelio: ritrovate statue e iscrizioni

LA VERGOGNA

Una grande mappa censisce e situa l'enorme quantità di edifici abusivi: un milione e 300mila metri cubi sorti dopo il 1965

GRAND TOUR

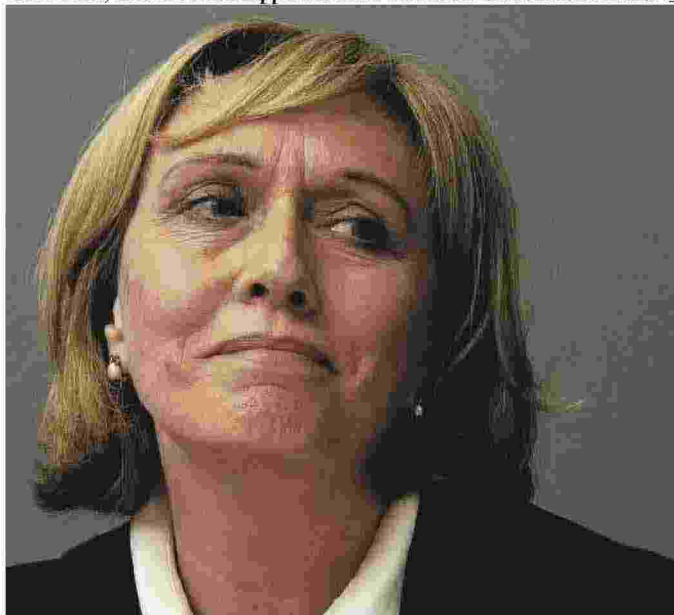
Il Piano sposato dal ministro Franceschini vorrebbe imporre "un nuovo modello di gestione" diverso da quello pubblico

LA COSTRUZIONE DELL'APPIA antica si deve al censore (da cui prende il nome) Appio Claudio che, dopo la sconfitta di Lautulae subita per mano dei Sanniti nei pressi dell'attuale Fondi, decise la costruzione di una via per collegare meglio Roma alla Campania. La strada, che misura un totale di 540 chilometri, nel 191 a.c. raggiunge Brindisi (in epoca romana la porta verso la Grecia). Per realizzare l'opera furono necessari 121 anni di lavori. Per l'epoca si trattava di un'opera di ingegneria rivoluzionaria. Tra le innovazioni più importanti si annoverano i lunghi rettilinei (la cui realizzazione implicava la costruzione di ponti, viadotti e terrapieni), la bonifica di zone paludose e il tracciato che evitava i centri cittadini. La storia della strada ricalca

quella della civiltà romana: per lunghi secoli divenne la via di comunicazione più importante al mondo, da cui consegue l'appellativo *regina viarum*. Con il crollo dell'impero, anche l'Appia cadde in disuso. La data chiave è il 593 d.c, quando i Longobardi conquistarono Capua. Ad accrescere lo stato di incuria contribuì l'abitudine dei proprietari terrieri di riscuotere un pedaggio per

l'attraversamento di ogni tratto. Un primo tentativo di recuperare e preservare l'antica strada fu fatto da papa Paolo III che nel XVI secolo istituì il Commissariato delle antichità per la salvaguardia dei beni storici. Due secoli dopo, Papa Pio VI restaurò il tratto lungo le paludi pontine prima di Terracina, che era stato sommerso dalle acque.

Rita Paris, direttrice dell' Appia Antica e del Museo nazionale romano Agf



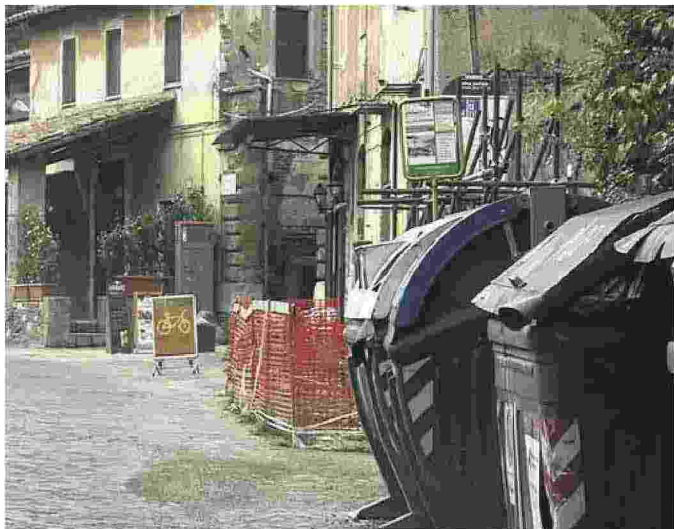
VIGNA CODINI Il colombaio si trova all'interno della villa dell'ex ministro Severino



IL DEGRADO



SAN SEBASTIANO I frati hanno aperto un punto di ristoro nel complesso monumentale (con sedie di plastica da stazione di periferia) senza nemmeno avvertire la Soprintendenza



L'ENTE PARCO Di fronte al Punto Informativo del Parco dell'Appia (un'istituzione regionale nata male, e dall'efficacia purtroppo quasi nulla) una schiera di cassonetti e un'autorimessa abusiva



VILLA DEI QUINTILI Un complesso aperto ai visitatori nel 2000 e poi continuamente migliorato, ora dotato di un piccolo, preziosissimo museo. Un luogo che è tornato a essere un'oasi di verde



TUTELA DI CHI? All'Arco di Druso una camionetta dell'esercito riporta sulla fiancata la scritta "Strade sicure": ma non veglia sulla sicurezza dell'Appia, non ferma i Suv che sfrecciano a clacson spiegato

