

IL COLOSSEO E LA SAGA DELLE PROMESSE PERDUTE

FLAVIA AMABILE

Alla fine il futuro del Colosseo dipende anche da una fermata di autobus. È la drammatica e ridicola realtà di una vicenda che si trascina da tre anni a colpi di annunci, ricorsi, clamorose marce indietro e nessun passo avanti. E di una città che arriva da una campagna elettorale combattuta sulla pelle di una donna uccisa e che sta per subirne un'altra che rischia di essere giocata sulle antiche pietre del monumento più importante d'Italia con idee in libertà: dalle reti sospese per impacchettarlo al restringimento della fascia di sicurezza. In questa realtà tutto si mescola e si confonde fino a rendere molto difficile ricomporre il puzzle di quello che è accaduto.

Chi ricorda la conferenza stampa di tre anni fa quando Roberto Cecchi, allora commissario straordinario per l'area archeologica di Roma e Ostia, presentò un progetto del Ministero dei Beni Culturali per restaurare il Colosseo, eliminare le auto private dai Fori Imperiali e lasciare solo una corsia per i mezzi pubblici e un marciapiede per i pedoni? Il Ministero

prevedeva una spesa di 25 milioni. All'annuncio era presente il sindaco Gianni Alemanno, fiero dell'intervento che avrebbe salvato il Colosseo rendendolo finalmente simile a grandi opere come la Tour Eiffel. Ed era presente Umberto Croppi, allora assessore alla Cultura del Comune, e oggi fra i pochi a ricordare, raccontare e chiedersi: «Che fine ha fatto il progetto? Era definitivo».

Nessuno risponde. Si sa che poi Alemanno trovò uno sponsor per quell'operazione, Diego Della Valle, e che il progetto di restauro andò avanti mentre la chiusura al traffico finì dimenticata da qualche parte. Il nodo si ripresenta ora, identico ma con tre anni di più. «Tre anni persi, in cui non si è fatto nulla. Si dovrebbe ripartire proprio da lì, da quel progetto», commenta, amaro, Roberto Cecchi.

Ma a Roma si vota il 26 e 27 maggio e Alemanno non vuole correre il rischio di presentarsi ai suoi potenziali elettori con una città dal traffico paralizzato in pieno centro, con quartieri isolati o molto penalizzati. È, per di più, con una fermata dell'autobus spostata non si sa bene dove. Perché in questi tre anni il restauro non è ancora partito. Al contrario degli annunci entusiastici di quest'estate di un inizio dei lavori a dicembre, tutto è

stato fermato dall'ennesimo ricorso e l'udienza davanti al Tar è slittata fino al 31 gennaio. Ma, nel frattempo, si è creato un problema in più per il sindaco, la «zona rossa», la fascia di sicurezza voluta dalla Soprintendenza Speciale per i Beni Archeologici di Roma - d'accordo con il Comune - dopo il distacco di alcuni frammenti per azzerare il rischio di incidenti.

L'11 gennaio sono apparse le prime transee e il suq che abitualmente staziona intorno al monumento è stato costretto a spostarsi. Dalle dichiarazioni di quel giorno il sindaco sembrava contento. Dieci giorni dopo, invece, ha fatto redigere un comunicato di tono del tutto diverso per lanciare l'idea delle reti destinate a evitare la caduta di eventuali frammenti, sconfessare le perizie della Soprintendenza e restringere di 5 metri la fascia di sicurezza che era già in fase di montaggio.

Che cosa ha fatto cambiare idea al sindaco? La risposta della Soprintendente Mariarosaria Barbera lascia capire molto delle priorità e dell'ampiezza di vedute di Alemanno: «Solo un fatto di disarmante banalità - spiega la Soprintendente -, la collocazione di una fermata d'autobus sulla via dei Fori Imperiali, che sarà ridisegnata dai cantieri della metro C per i prossimi sei anni». Perché a votare sono i romani che prendono l'autobus, non i turisti che visitano il Colosseo.

