

Roma - Innumerevoli sono a Roma le meraviglie archeologiche ignorate, abbandonate, inaccessibili: una di queste è il Porto di Traiano a poche decine di metri dall'aeroporto di Fiumicino, l'unico porto dell'antichità che sia giunto intatto fino a noi. Ci si inoltra nella boscaglia e si giunge in riva a uno splendido specchio d'acqua, un bacino perfettamente esagonale di 33 ettari, ogni lato lungo ben 357 metri. Intorno, i ruderi imponenti di darsena, magazzini, palazzo imperiale, mura costantiniane eccetera.

Solo coloro che negli anni passati si sono avventurati nell'indegno zoo-safari che, tra la riprovazione generale, era stato impiantato nell'ex tenuta Torlonia, avevano potuto intravederlo di sfuggita, dopo aver sfiorato in auto qualche malinconico elefante e leoni assonnati. È un complesso archeologico importante come Foro Romano e Palatino, che in un paese civile sarebbe da gran tempo acquistato al pubblico demanio, restaurato e aperto al pubblico.

Intorno ad esso si venne formando l'antica città di Portus, che funzionò per secoli come il maggior centro di smistamento degli approvvigionamenti diretti a Roma. Traiano lo fece costruire all'inizio del secolo scorso in sostituzione del porto costruito da Claudio mezzo secolo prima, che si era presto insabbiato: superando così le difficoltà del porto fluviale di Ostia, causato dai detriti accumulati alla foce del Tevere, per cui le merci si dovevano scaricare al largo su battelli più piccoli in grado di risalire il fiume.

Finalmente, da qualche anno, è in corso il recupero e il restauro, ad opera della Soprin-

tendenza di Ostia: un'operazione complessa, illustrata scientificamente in un recente volume (*Il parco archeologico-naturalistico del Porto di Traiano*, Gangemi editore), curato da Vanni Mannucci, coordinatore di un folto gruppo di specialisti.

Cosa è stato fatto finora e cosa resta da fare? Coi fondi del Fio (Fondo investimenti e occupazione) sono stati espropriati i primi 33 ettari del complesso portuale, consolidati e restaurati i resti monumentali (grande portico di Claudio, magazzini traianei eccetera). Per l'esproprio si sono spesi 7,7 miliardi (pari a 23.000 lire al metro quadrato), per il resto 16 miliardi. Restano da espropriare (6,7 miliardi) altri 61 ettari, tra cui il gran bacino esagonale e il resto della città di Portus, magazzini severiani, palazzo imperiale eccetera. Per questo e per il ripristino del sistema idrico, i viottoli pedonali, gli impianti tecnici, le aree di sosta, i posti di ristoro, la bonifica e la tutela naturalistica e via dicendo, sono necessari 73 miliardi.

In tutto, dunque, il riscatto e il recupero del Porto di Traiano e la realizzazione del parco per un'estensione di 92 ettari, finiranno col costare poco più di un centinaio di miliardi. I benpensanti, per i quali le spese per i beni culturali sembrano sempre eccessive, possono stare tranquilli: un centinaio e poco più di miliardi per la riscoperta e la valorizzazione di questa meraviglia sono l'equivalente del costo di quattro chilometri di autostrade. Quelle autostrade per le quali i miliardi si spendono allegramente a migliaia, soprattutto se inutili e devastanti.

La realizzazione del parco del Porto di Traiano (se si riuscirà ad aver ragione delle resistenze

**Fu costruito vicino Roma nel Secondo secolo
Oggi se ne progetta il recupero**

Non insabbiate il Porto di Traiano

di ANTONIO CEDERNA



Uno scorcio delle rovine di Isola di Porto

dei proprietari i Cesarini-Sforza) sarà un primo passo, si spera, verso la realizzazione del gran Parco del Litorale, tra Roma e il mare. È un territorio di circa 30mila ettari in cui si trova la più grande concentrazione di beni archeologici e na-

turalistici d'Italia. Ostia Antica, il Porto di Traiano (e quel che resta del Porto di Claudio), la necropoli dell'Isola Sacra, i resti delle ville lungo la Via Severiana, l'insediamento protostorico di Ficaria: in tutto mille ettari; e la più vasta foresta litora-

nea, per oltre 7mila ettari (Castelfusano, parco pubblico, Castelporziano in uso alla presidenza della Repubblica, Capocotta recentemente espropriata).

Proposto da Italia Nostra nel 1985 in una memorabile mostra, istituito nell'87 con decreto del ministro dell'Ambiente, protetto da vincoli di piano regolatore e da norme di salvaguardia regionali, il Parco del Litorale continua a restare sulla carta: per di più minacciato da enormi lottizzazioni, da edilizia direzionale e terziaria, da un gigantesco autoparco eccetera; e soprattutto dal dilagare dell'abusivismo edilizio che qui raggiunge - l'ha rilevato la Cgil - il 26 per cento di tutto l'abusivismo romano, mentre la popolazione è solo del dieci per cento.

Un abusivismo spudorato soprattutto nell'Isola Sacra, la zona una volta agricola compresa tra la foce naturale del Tevere e il canale navigabile di Fiumicino (l'antica Fossa Traiana). Ben 1.300 sono i manufatti abusivi, che, secondo le indagini condotte da un profondo conoscitore del problema, Fausto Testaguzza, ammontano a circa due milioni di metri cubi (qualcosa come due Basiliche di S. Pietro sparpagliate su mille e più ettari), per un valore medio, sul mercato immobiliare, di 1.500-2mila miliardi: con un danno per le casse pubbliche di una settantina di miliardi (tanto sarebbe infatti il contributo di costruttori che agiscono legalmente).

I cartelli di sequestro appena affissi vengono strappati, non un solo abuso viene demolito e grave è la frustrazione di chi negli uffici amministrativi si batte per il rispetto della legge: un edificio di cinque piani è stato costruito proprio di fronte all'affi-

cio tecnico della circoscrizione. Contro questo scempio generalizzato la sezione romana di Italia Nostra ha inviato una lettera al ministro dell'Interno e al commissario prefettizio del neonato comune di Fiumicino: si denuncia l'incapacità delle autorità che resenta veri e propri sospetti di complicità e si chiede che, in nome della legge, si proceda alla demolizione. Oltretutto quell'abusivismo impunito rischia di distruggere per sempre la fascia di territorio che collega Ostia Antica col Porto di Traiano.

Per tornare all'archeologia, occorre dire che non ci si deve fermare a Traiano. C'è da scoprire e valorizzare quanto resta del Porto di Claudio, in gran parte occupato, invaso sommerso dall'espansionismo dell'aeroporto, da rotatorie stradali, da depositi di carburante. Dalla campagna emergono le masse dei lunghi moli: con la guida di un esperto si può anche individuare quello che fu il basamento del faro. Fu realizzato portando qui la nave, lunga cento metri, con la quale Caligola aveva fatto trasportare a Roma dall'Egitto l'obelisco destinato al Circo Vaticano (oggi in piazza S. Pietro): riempita di opera cementizia e affondata, costituì la base per la costruzione del faro.

E non solo del recupero di porti antichi si tratta: c'è anche il problema della costruzione di un porto turistico alla foce del Tevere, recentemente approvato dalla Regione Lazio. Esso appare ammissibile solo a patto che venga eliminato l'attuale sudicio agglomerato di quattrocinquemila barche che intasano la riva di Fiumara Grande, e costituiscono il più grande approdo turistico d'Europa, interamente abusivo.

na Repubblica 23-6-1992

PARCO DEL LITORALE