

La zona destinata allo sso nel terreno dell'ex-aeroporto di Centocelle

ROMA da salvare

di Antonio Cederna



Tra il 25 settembre e il 4 ottobre del 1990 si è verificata una svolta nella storia di Roma moderna, che qualcuno non a torto ha definito storica. In quei giorni il Consiglio comunale ha approvato a larghissima maggioranza una delibera che sancisce l'esproprio delle aree (circa 700 ettari), su cui sarà costruita la «città degli uffici», ovvero il Sistema direzionale orientale, il famoso SDO: questa delibera ha disincagliato l'iter della legge per Roma Capitale, e la commissione Ambiente e territorio della Camera ha potuto finalmente approvarla, dopo oltre due anni di accaniti dibattiti. Lasciamo ai politologi e agli esperti dei segreti dei partiti il compito di spiegarci come mai all'esproprio si siano convertite anche quelle forze politiche (democristiani e socialisti) che avevano sempre recalcitrato: e rallegriamoci che la ragione abbia vinto.

Quali che siano le difficoltà e il contenzioso da affron-

L'operazione Sdo

tare in futuro, Roma per una volta si pone all'avanguardia delle città italiane. L'esproprio preventivo e generalizzato delle aree è infatti la via maestra dell'urbanistica moderna: basta pensare alla Francia che nell'ultimo quarto di secolo ha demanializzato ben ventimila ettari nella regione di Parigi, dove hanno potuto essere costruite cinque nuove città, esemplari perché libere dai condizionamenti della speculazione e della rendita fondiaria. Con l'esproprio (e la vendita all'asta delle aree che non serviranno a fini pubblici) il Comune potrà mantenere il controllo dell'intera operazione SDO: affinché questa complessa struttura edilizia, viaria e di servizi possa essere realizzata nell'interesse pubblico e raggiungere lo scopo primario che si propone: il decongestionamento del Centro Storico.

Nello SDO infatti verranno costruiti circa 7 milioni di metri cubi per attività terziarie e direzionali, e vi saranno trasferiti i ministeri, che oggi sono sparpagliati in oltre duecento sedi, metà delle quali nel centro storico: e questo non potrà che avere effetti positivi sull'attuale derelitta periferia, da Pietralata a Centocelle.

Il trasferimento dei ministeri dovrà avvenire «a saldo zero», cioè tanto si toglie dal Centro tanto si mette nello SDO: e gli edifici svuotati (pensiamo all'asse di via Venti Settembre) dovranno essere riutilizzati in modo estremamente leggero, senza escludere in qualche caso la loro demolizione, per creare quegli spazi vuoti di cui Roma ha estremo bisogno.

L'importante è partire col piede giusto. Prioritaria per la realizzazione dello SDO

non è quell'autostrada urbana che una volta si chiamava «asse attrezzato», come vorrebbero le imprese riunite in consorzio: prioritaria dev'essere la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico basato sulla linea D della metropolitana (da Castel Giubileo a nord a Vitinia a sud-ovest), che garantisca rapida ed efficiente accessibilità, collegandosi con le altre linee su ferro che incontra lungo il suo tracciato. E subito da predisporre è il piano «direttore», l'avvio degli espropri, lo studio per i ministeri da trasferire: ogni progetto esecutivo dev'essere subordinato alla programmazione urbanistica generale. E questa comprende (la stessa legge per Roma Capitale lo prevede) la realizzazione di quell'altro grandioso intervento, complementare allo SDO e con esso indispensabile per la riqualificazione ambientale di Roma: il grande parco archeologico, paesistico e naturale dei Fori Imperiali e dell'Appia antica. ●