

Bel paese memorie offese

3

Sabato
6 maggio 2000

l'Unità

NESSUNO HA GIUDICATO ILLEGITTIMI O INOPPORTUNI I LAVORI. LA RIVOLTA È PARTITA DAL BASSO, DAI CITTADINI INDIGNATI E FURIOSI

Legno. Non roccia, ma legno. E poi pali metallici, plinfi in cemento, cavi, tiranti. Quando il lavoro sarà finito, gli operai smonteranno la gru e non si vedrà più nulla. Nemmeno il monumento. Che già ora stenta a riconoscersi. Cosa rimane a Cagliari dell'anfiteatro romano? La città se lo chiede mentre i lavori di recupero funzionale vanno avanti. Con sei miliardi e mezzo di lire (di cui tre stanziati dalla legge per il Giubileo, il resto dalla Regione Sardegna), l'antica arena del primo secolo dopo Cristo diventerà un grande teatro all'aperto con cinquemila posti. Lo ha deciso l'amministrazione di centrodestra del sindaco Mariano Delogu. Ma lo ha voluto la Fondazione Teatro Lirico e il suo sovrintendente Mauro Meli e lo ha permesso la sovrintendenza archeologica guidata da Vincenzo Santoni e quella ai beni artistici di Francesca Segni Pulvirenti. Peccato che ai cagliaritari il nuovo anfiteatro non piaccia per niente. «Perché il monumento è praticamente scomparso», spiega Antonio Romagnino, scrittore e fra i primi a gridare allo scandalo. «Hanno costruito un'enorme struttura che incombe su tutto il resto e hanno a malapena lasciato intatti i resti delle antiche gradinate. La realizzazione distrugge completamente il panorama che per secoli ha caratterizzato questa parte di città. E non a caso il progetto è stato redatto senza l'ausilio di un archeologo».

LA STORIA I primi a cercare di cancellare il più imponente monumento della romanità nell'isola furono i pisani. Quando nel 1200 pensarono di fortificare la loro cittadella cagliaritana (il Castello), decisero di risparmiare tempo e fatica smantellando l'anfiteatro e utilizzando la pietra già levigata. Ma il monumento sopravvisse perché distruggerlo completamente non era facile. Con 89 metri di ellisse superiore e 72 di inferiore, garantiva una capienza di oltre diecimila posti, disposti su tre ordini di gradinate. Ancora oggi sono visibili, scavate nella roccia, le gabbie per le fiere e le nicchie per le divinità. Un monumento tornato a nuova vita negli anni '80, dopo una lunga chiusura e un restauro che, seppur fra le tante perplessità, garantiva comunque una fruibilità e non alterava il paesaggio. La speculazione edilizia è rimasta per fortuna lontana dall'anfiteatro, realizzato a ridosso della rocca del Castello e diviso solo da un muro dall'orto botanico. Una zona ricca di bellezze naturalistiche e archeologiche: un sistema di cisterne puniche e romane (alcune delle quali di dimensioni grandiose) costella l'area. All'interno dell'orto dei Cappuccini, appena al di là del viale che costeggia l'anfiteatro, si trova una grotta artificiale utilizzata dapprima come cava dai punici e poi come immenso serbatoio per contenere l'acqua che veniva convogliata all'interno dell'anfiteatro quando erano in programma le naumachie, le battaglie navali. Eventi lontani che ora le poche pietre superstiti non possono più se non ricordare, nemmeno evocare.

IL PROGETTO Che i cagliaritari amino la lirica è risaputo. Ed è forse contando su questa passione che Mauro Meli, nominato nel '96 sovrintendente della Fondazione Teatro Lirico con l'appoggio determinante della sinistra, pensava già di fare dell'anfiteatro romano una sorta di Arena di Verona del sud Italia. Lo spettacolo, d'altronde, è sempre stato di casa nel monumento. Gradinate di legno sostenute da ponteggi Dalmine hanno contrassegnato lo svolgersi di tutte le rassegne estive negli ultimi quindici anni: una scelta esteticamente discutibile, costosa, ma non offensiva. Il monumento manteneva soprattutto la sua visitabilità, una condizione imposta dalla soprintendenza ai beni archeologici. E così, al grido di «Facciamo tutto più bello», il



Cagliari

La strana storia dello scempio di un'opera d'arte trivellata e sovrastata da una struttura che la trasformerà in un teatro per la lirica

L'anfiteatro romano scompare dopo secoli sotto il terzo anello

VITO BIOLCHINI

INFO Un ponte sul Crati

Santiago Calatrava, il celebre architetto e ingegnere spagnolo, progetterà un ponte sul fiume Crati, a Cosenza. Sarà la prima opera in Italia di Calatrava, che deve la sua fama professionale, soprattutto, alla realizzazione di numerosi ponti, tra i quali quelli a Siviglia, a Merida, a Cordoba, a Londra, a Berlino, a Bordeaux, a Barcellona. La struttura è destinata ad essere non solo il raccordo tra le due sponde del fiume, migliorando la viabilità urbana, ma soprattutto il simbolo dello sviluppo futuro della città. Un'opera funzionale, e di rilevante espressione artistica tra la città storica e il suo centro commerciale

progetto ha preso forma. I punti salienti sono il completamento della gradinata con strutture in legno (amovibili, ma su questo torneremo più avanti), la realizzazione di nuovi servizi igienici e di camerini, un piccolo museo, un impianto di illuminazione adeguato e la sistemazione a verde della zona. Un intervento ispirato non dal comune ma, caso singolare, direttamente dal maestro Mauro Meli. È stato addirittura lui a chiamare Renzo Piano per proporgli l'incarico di progettare il nuovo anfiteatro. Incassato il rifiuto del grande nome, ci si è rivolti all'allievo Maurizio Varratta. Non progettista ma ufficialmente consulente. Sì, perché, per accorciare i tempi ed evitare una gara internazionale, il progetto è stato firmato dai tecnici del comune di Cagliari. Scappatoia all'italiana, ma non l'unica in questa vicenda. Infatti, grazie ad una puntuale campagna di

stampa portata avanti dal quotidiano "La Nuova Sardegna", si è scoperto che il sovrintendente Santoni non solo aveva bocciato un progetto che prevedeva l'uso di vetro e acciaio ma che aveva anche avocato a sé l'intera questione quando si è accorto dell'ostilità dei suoi funzionari. Nessuno infatti aveva il coraggio di firmare un nulla osta a ben ventidue interventi sulla roccia. Pietra antica bucatata, massacrata. E poco importa se poi, con involontaria ironia, l'assessore comunale ai lavori pubblici Raffaele Lorrà, ha garantito che i frammenti verranno conservati. Per farne che cosa, forse neanche lui lo sa.

ACCUSA E DIFESA A protestare per primo sui lavori in corso all'anfiteatro non è stato un politico in cerca di visibilità o uno dei "soliti" ambientalisti, ma Massimo Delogu, architetto alle dipendenze proprio della sovrintenden-

za ai beni artistici, quasi in preda ad una crisi di coscienza. Poi è stata la volta del giornale cattolico "Chorus", infine con il professor Romagnino la questione è arrivata all'attenzione di tutta la città. Ovviamente i responsabili si sono subito difesi. Delogu, il sindaco, ha accusato i cagliaritari di essere polemicamente incontentabili e ha affermato con logica incalzante che anzi il legno, ricoprendo l'antico monumento, lo preservava dall'incuria. Santoni, da difensore dei beni archeologici, ha richiamato l'attenzione sulla necessità di sfruttare economicamente il monumento. La Segni Pulvirenti (già capace di autorizzare la realizzazione di tre ascensori per la rocca di Castello che ne hanno irrimediabilmente compromesso il profilo), ha parlato invece di struttura amovibile. E questo uno dei punti nodali della vicenda. La assicurazione che tutto sarebbe stato

smontato alla fine dell'estate aveva infatti tranquillizzato gli scettici della prima ora. Ma il comune aveva detto solo una mezza verità, perché a fine stagione si prevede di smontare solo il palco e la platea. Tutto il resto resterà dov'è, compreso il cosiddetto "terzo anello", la grande gradinata in legno che completa quella ormai scomparsa realizzata dagli antichi in muratura. Incombe su tutto il resto e copre i resti dell'antica cava romana, ancora ben visibili. È solo il fatto che il "terzo anello" evochi lo stadio di San Siro dà l'immagine dello scempio.

LE PROTESTE La voce di Romagnino è diventata coro. E a cantare non sono solo nomi locali. In città per un convegno internazionale sul restauro, Alessandra Melucco Vaccaro (responsabile del settore archeologia della Direzione Generale dei Beni Paesaggistici) ha espresso un giudizio ne-

Opere in corso per l'allestimento delle nuove tribune sull'antico anfiteatro romano

ché il deputato dei Ds Tonina Deonari ha chiesto al ministro Melandri di sapere se l'opera è compatibile con la tutela paesaggistica. Anche Legambiente è intervenuta con un esposto, chiedendo l'immediata rimozione del terzo anello e sollecitando uno studio che valuti l'impatto di cinquemila spettatori su di un monumento antico quasi duemila anni. Questa volta, insomma, la società civile si è mossa davvero e ha messo sul banco degli imputati soprattutto chi doveva tutelare un monumento così importante ed invece, ricorda Romagnino, «è stato complice di questo scempio». Di fronte a tanta determinazione al municipio qualcuno sembra essersi arreso. L'idea è quella di costruire tutto, far svolgere la stagione lirica, poi smontare veramente tutto. Così i cagliaritari saranno contenti. Al resto ci penserà la Corte dei Conti.



DALLA PRIMA

Il traffico di Albertini: a Milano un piano senza strategie che accresce il disordine di oggi

Altri dati utili a comprendere l'odissea quotidiana dei milanesi sono quelli relativi alle auto provenienti dall'hinterland, circa 900.000 al giorno, con un trend che continua a crescere nell'ultimo decennio di circa l'1% in più all'anno, mentre gli utenti del trasporto pubblico diminuiscono del 3% all'anno. Nonostante questi dati, forniti dalla relazione di accompagnamento del Piano urbano del traffico (Put) di Milano, la Giunta di centro destra ha aspettato tre anni prima di formulare il nuovo Put e non ha tratto la conclusione che il limite accettabile dell'uso dell'automobile in città è stato superato. Al contrario l'idea di fondo del Put è quella di adeguare a tali livelli il sistema stradale urbano. Per raggiungere questo obiettivo vengono progettate e finanziate nuove grandi opere stradali interne alla città come la famigerata Gronda Nord che divide e attraversa decine di quartieri periferici, svincoli faraonici a tre livelli come quello di piazza Maggi oppure come il raddoppio dello svincolo autostradale di cascina Gobba. Lo scopo del Piano è quello di accettare l'attuale situazione e facilitare, con la politica della fluidificazione, la mobilità privata. Anche quando si destinano risorse

al trasporto pubblico, si scelgono quasi esclusivamente soluzioni molto costose e realizzabili in alcuni decenni, come le nuove linee metropolitane, che non competano con l'auto nell'uso degli spazi stradali di superficie. La filosofia di incrementare le strade per fluidificare il traffico si scontra con un dato oggettivo: la città ha un territorio limitato ed è intensamente urbanizzata. Questa scelta determinerà un incremento del traffico privato in ingresso dall'hinterland e un peggioramento complessivo della qualità della vita. Il Piano non si interroga sulle condizioni che hanno altrove reso possibili modelli di sviluppo differenti e sostenibili. Perché altrimenti sarebbe risultato evidente come, tra la fine degli anni '60 e la metà degli anni '70, quelle città europee prima citate abbiano compreso che non avrebbero mai potuto inseguire la crescita vertiginosa dell'automobile, abbandonando le politiche sino ad allora seguite, basate sulla realizzazione di grandi autostrade urbane, di incroci a più livelli, di parcheggi nel centro cittadino, per adottare strategie prioritarie di forte protezione e sviluppo del mezzo di trasporto pubblico di superficie (lo Schéma Directeur des Sites Propres

elaborato nel 1980 per l'Ile de France prevedeva 200 chilometri di linee protette), di difesa della pedonalità e ciclabilità, di realizzazione e potenziamento delle reti ferroviarie metropolitane e regionali. Il traffico e la congestione non obbligano a scegliere un ulteriore incremento dell'offerta di strade: l'unica fluidificazione possibile ha come corrispettivo una riduzione della domanda di trasporto individuale e un contestuale incremento e articolazione del sistema di trasporto pubblico. Un altro grave limite del Put è la mancanza totale di respiro strategico verso l'insieme dell'area metropolitana, perdendo così di vista il sistema territoriale, economico e sociale generatore dei flussi di mobilità dell'intera area vasta milanese. Senza una politica capace di affrontare a livello metropolitano i complessi problemi della mobilità nell'area milanese la città continuerà ad attrarre il traffico e a congestionarsi. Mancano nel Put indicazioni di strategie nuove che favoriscano la pedonalità e la mobilità locale assieme ad interventi sistematici in tutti i luoghi dove si generano ritardi e irregolarità al trasporto pubblico di superficie, per rimuoverne le cause, estendere le corsie riservate che rendono

competitivo il sistema di trasporto collettivo, riducono costi anche i costi di esercizio e l'uso del mezzo privato. Manca in buona sostanza, al Piano del traffico di Milano, la convinzione dell'inaccettabilità della situazione attuale; è assente la capacità di riconoscere l'esistenza di modelli di funzionamento diversi dall'attuale; manca il coraggio di intraprendere percorsi differenti da questa deregulation; manca la volontà di giocare in un vero confronto con la città; manca la consapevolezza di dover assumere un chiaro profilo strategico; manca in definitiva tutto quello che può qualificare come Piano della sostenibilità. Nella sua non scelta infatti sceglie nel modo peggiore. Sceglie cioè di confermare e di rafforzare lo stato attuale, di garantire altri inverni soffocati dalle polveri, di tollerare che continuano a morire cento suoi abitanti ogni anno in incidenti stradali ed almeno altrettanti muoiono per le conseguenze dell'inquinamento, di occupare ogni spazio pubblico per far posto alle auto, di degradare la qualità della vita e degli ambienti urbani al punto da far classificare la nostra città come una delle più invivibili in Europa.

Valter Molinaro

