

Intervista a Giuseppe Campos Venuti

«Treni regionali e veloci insieme Questa stazione guarda al futuro»

L'architetto «L'opera è un bel segno per l'Italia non un monumento alla Tav. Ne vado fiero Termini non sarà mortificata, piuttosto sarà usata nel sistema metropolitano»



La nuova stazione Tiburtina è stata inaugurata ieri

JOLANDA BUFALINI
ROMA

Fiero, «sono molto fiero» dice il vecchio urbanista, Giuseppe Campos Venuti che allora, nel 1995, lavorava al Prg di Roma e presiedette la commissione del concorso. È allegro e si toglie qualche sassolino dalla scarpa: «La stazione-ponte l'avevo proposta anche a Firenze ma da lì ci cacciarono, me e Astengo. Per scegliere un progetto di Foster che non è né Santa Maria Novella né Campo di Marte. E un tunnel che passa sotto il centro storico. Un disastro». E «quel birichino di Fukas voleva far fallire il concorso, ma io non sono nato ieri». Altro motivo di contentezza un'indiscrezione che gli è giunta all'orecchio: il governo Monti si appresta a sbloccare i fondi Fas per le tre linee del sud, Bari, Reggio Calabria, Catania, Palermo. «Per uno che come me predica da 40 anni la cura del ferro è una

grande notizia». Il progetto dovrebbe fare capo al ministro delle infrastrutture Corrado Passera e a quello per la coesione Fabrizio Barca. Alla festa di inaugurazione ha detto «grazie» a Napolitano per il ruolo svolto nella crisi, ha abbracciato i «suoi» sindaci Rutelli e Veltroni, «ma quello attuale no, io sono un vecchio antifascista».

Fuori dalla stazione i familiari delle vittime di Viareggio contestavano. C'è un'Italia della Tav e un'altra abbandonata a se stessa?

«Io li capisco. A Viareggio ci sono stati errori. Ma non bisogna confondere, la stazione Tiburtina è un bel segno per Roma, non è un monumento alla Tav».

Perché dice che non è un monumento alla Tav?

«Non si può essere contrari a collegare velocemente Torino e Bari, con minore inquinamento rispetto agli aerei e alle auto. Ma la Tiburtina ha caratteristiche innovative perché collega l'Alta Velocità con i servizi regio-

nali e locali. Passeranno di lì 78 treni a lunga percorrenza e ben 290 per il trasporto metropolitano e regionale. C'è la circonvallazione ferroviaria e il collegamento Termini-Fiumicino. Un collegamento con l'aeroporto che Milano non ha. È una bella soluzione integrata di cui vado fiero, che servirà tutta l'area di Roma, non una ferrovia di lusso».

Perché una stazione "ponte"?

«Alle Ferrovie - allora con Necci poi con Moretti - serviva il passante. Da urbanista, invece, mi serviva



■ SELPRESS ■
www.selpress.com

quel ponte di traverso rispetto ai binari per la direzionalità verso Pietralata, per rilanciare un quartiere degradato. È la periferia orientale della città che prende nuova vita».

La stazione, dicono alle Ferrovie, si è autofinanziata. È possibile?

«Le Ferrovie hanno tratto vantaggio dall'urbanistica portata avanti da Francesco Rutelli e Walter Veltroni, che ha innescato la direzionalità nella parte est di Roma, con nuovo terziario. È una cosa che ha senso, perché chi arriverà alla stazione avrà gli uffici lì intorno senza dover andare a disturbare i romani nel centro. Hanno fatto un bel po' di soldi con grosse cubature su aree delle Ferrovie. Ne faranno ancora molti e hanno fatto benissimo: finalmente non è una speculazione su aree dismesse ma un'operazione su un interesse collettivo da valorizzare».

In tempi di crisi non è facile trovare soldi per le infrastrutture.

«Urbanistica e infrastrutture sono i settori in cui pesa di più il debito pubblico. In Spagna la crisi è scoppiata per i mutui concessi senza garanzie, in Italia, invece, il mercato è fermo perché abbiamo il 120% di debito contro il loro 70%. Così, loro avevano i soldi per realizzare le metropolitane a Madrid e Barcellona. Per questo mi sembrerebbe importante la scelta di Monti di sbloccare i Fas».

Le piace la realizzazione?

«Sì, mi è piaciuta anche l'idea delle due grandi lastre di metallo realizzate con il 2% per le opere d'arte da Annalaura Spalla, con incisi i discorsi di Cavour».

Non c'è il rischio di uno sconvolgimento di cui farà le spese la stazione Termini?

«No e non solo perché il processo sarà graduale (a sud manca ancora la stazione di Afragola che servirà Napoli). Si calcola che il traffico a Termini si ridurrà del 20% ma il trasporto aumenterà. Non c'è il rischio di mortificarla, piuttosto sarà usata nel sistema metropolitano. Come in Germania e come si sta facendo a Bologna».

Cosa succede a Bologna?

«A Bologna si punta a un sistema a nove bracci, che collegano il passante con l'intera area metropolitana, verso Ferrara, verso l'Appennino eccetera. Grande e piccolo, Tav, treni cadenzati e merci, come nel sistema tedesco che collega 15 città come area metropolitana». ♦

Chi è Nel 1995 lavorò al piano regolatore di Roma



GIUSEPPE CAMPOS VENUTI

NATO A ROMA - 85 ANNI

ARCHITETTO

Architetto è stato consulente di numerosi piani urbanistici in Italia e all'estero e dei Piani Strutturali Intercomunali della Pianura bolognese e di Potenza. A Roma fu uno di quelli che realizzò il piano regolatore nel 1995 che rivoluzionò la città. È Presidente Onorario dell'Istituto Nazionale di Urbanistica dal 1990.