

Roma, 8 giugno 1981

COMMISSIONE PER I FORI IMPERIALI
Nota dell'Ing. Lucio Passarelli

La Sovrintendenza Archeologica ha avanzato al Comune di Roma la proposta di realizzare, nell'ambito di un più vasto parco archeologico che si estenda dal Campidoglio all'Appia, l'unificazione e la continuità fisica delle zone comprese tra il Palatino, l'Arco di Costantino, il Colosseo, il Foro Romano ed il Foro Traiano. Ciò, - per ampliare la conoscenza dell'area stessa, mediante una campagna di scavi nelle zone occupate da strade o verde pubblico;

- per la salvaguardia dei monumenti dagli inquinamenti atmosferici;
- per una diversa e più ampia fruizione delle zone stesse.

Il Comune, nel dichiarare la propria disponibilità ed interesse per tale proposta, che riveste un suo indubbio fascino, sta realizzando (o si accinge ad attuare) due prime fasi: abolizione di Via della Consolazione e modifica dell'assetto del Piazzale del Colosseo, ed ha inoltre costituito una Commissione incaricata di esaminare le premesse e le condizioni della chiusura al traffico di Via dei Fori Imperiali, da Largo Corrado Ricci a Piazza Venezia, nella prospettiva della realizzazione del Parco Archeologico ed in riferimento all'assetto ambientale, viario ed urbanistico del Centro Storico.

A tale riguardo, si osserva che gli obiettivi della continuità fisica (tra il Campidoglio ed il Foro; tra il Colosseo e il Palatino), cioè le fasi in corso di realizzazione, avrebbero dovuto essere studiati con un effettivo approccio progettuale e non come il semplice smantellamento della via esistente, o la realizzazione di corsie di scorrimento.

Per la zona del Foro Romano desta preoccupazione, ad esempio la soluzione proposta per la Chiesa dei SS. Luca e Martino, che altererebbe profondamente la collocazione e l'inserimento dell'opera.

La soluzione viabilistica nel piazzale del Colosseo, ancorché modificabile in futuro, suscita invece perplessità per le soluzioni adottate, che non sembra si inseriscano nelle previsioni urbanistiche di Piano Regolatore.

Quanto alla fase successiva, che prevederebbe la chiusura e lo smantellamento di parte di Via dei Fori Imperiali (dall'incrocio con Via Cavour a Piazza Venezia) essa, rivestendo maggiore rilievo deve essere ovviamente inquadrata in una visione unitaria globale e di interesse generale per la città.

Esaminiamo i vari aspetti.

./..

Dal punto di vista storico-critico, si è aperto sulla stampa, negli istituti culturali e negli organismi che si interessano alla vita della città, un dibattito, decisamente ampliato rispetto alle fasi iniziali, ma ancora non abbastanza completo ed approfondito. Esso spesso volte ha assunto toni aspri e concitati, o di difesa ad oltranza, o di condanna incondizionata, della attuale sistemazione. Mentre, probabilmente, la situazione, esaminata tra l'altro nel quadro ambientale del periodo passato e di quello odierno, risulta molto più articolata e problematica. Si tratta pertanto di un argomento da approfondire, sotto varie angolazioni. Quanto alle modalità di fruizione degli spazi, occorrerebbe valutare l'ipotesi di utilizzazione molto diffusa al livello archeologico, anche sotto l'aspetto della salvaguardia dell'integrità delle opere. Oppure una ipotesi di sdoppiamento dei percorsi prevalentemente pedonali di attraversamento e sosta, rispetto a quelli di visita in dettaglio; anche attraverso soluzioni formali e progettuali, che si conferma debbono essere alla base di ogni proposta.

Dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico, sarebbe ovviamente auspicabile, per la migliore salvaguardia dei monumenti, che venissero eliminate tutte le possibili cause, in modo integrale. La proposta di abolizione del traffico, riguarda tuttavia solo un tratto di circa quattrocento metri. La circolazione delle auto, rimarrebbe anzi intensificata sia a Piazza Venezia, che dal largo Corrado Ricci fino al Colosseo. Non sembra infine che, la principale causa di danneggiamento derivi dalle auto, prevalentemente a benzina, ma dalle caratteristiche dei combustibili adoperati nel riscaldamento degli edifici (vedi, ad esempio, lo studio dell'ATAC). Sarebbe quindi necessario ed auspicabile che le varie cause di inquinamento venissero eliminate per un raggio molto ampio dell'area che si intenda proteggere, il che purtroppo non appare facilmente realizzabile al momento; anche se molto può essere fatto, soprattutto per quanto riguarda il riscaldamento.

Dal punto di vista del traffico, non vi è dubbio che l'obiettivo finale, sotto ogni punto di vista, sia di evitare l'attraversamento del centro storico. Tuttavia, tale obiettivo appare condizionato anche secondo le proposte dell'Ufficio Piano Regolatore, dell'Assessorato al traffico, e di altri tecnici, da una serie di opere e provvedimenti:

- realizzazione del sistema della grande viabilità, nella zona ad est della città (asse direzionale, completamento delle tangenziali esterne: Via Togliatti e Via della Serenissima) ed opere connesse;

- quanto meno realizzazione delle due tangenziali interne, sempre ad est:
- prosecuzione del Viale Castro Pretorio, Viale Manzoni, Via Labicana, Piazzale Colosseo, San Gregorio, Circo Massimo, Lungotevere;
- prosecuzione della Via Marco Polo, cavalcavia sull'Appia, fino alla tangenziale Tiburtina, seguendo due tracciati alternativi;
- impostazione di una diversa organizzazione del trasporto, soprattutto nei rapporti tra trasporto pubblico e privato (proposta nella prima riunione della Commissione dall'Assessore al Centro Storico).

Tali provvedimenti, pur se si voglia considerarli singolarmente, purtroppo non possono prendere forma in tempi brevi, a parte il cavalcavia sull'Appia, alcuni completamenti di alcuni tratti mancanti sulle viabilità esistenti, e lo svincolo Via Salaria-Olimpica.

Nella nota dell'Ing. Quaglia, in materia di mobilità, viene ipotizzato come la velocità dei mezzi pubblici e privati che a Roma, nel centro, è di circa 8 Km./h. (rispetto agli oltre 20 Km./h. nelle città europee), passerebbe all'assoluta congestione (4-5 Km./h.) se avvenissero ulteriori restrizioni di circolazione.

Per tali ragioni (necessità di approfondimento del dibattito, limitata incidenza sull'inquinamento e gravissimi problemi di traffico), non si riscontrano le condizioni per procedere ad una modifica in tempi brevi dell'assetto viario in Via dei Fori Imperiali.

Potrebbe studiarsi e realizzarsi in luogo della viabilità esistente un viadotto sopraelevato. Ciò anzi risulterebbe un tema di grande interesse, da esaminare in quella valutazione storico-critica del problema e (ancora una volta) sotto l'aspetto progettuale.

Occorrerebbe comunque valutare tale opera nella priorità degli infiniti urgenti problemi della città; così come l'inizio di una campagna di scavo nelle zone non interessate dalla viabilità; opera di per sé fattibile, previa opera di progettazione dell'intervento.

Anche se le conclusioni a breve termine siano quelle sopra-riportate, la costituzione della Commissione potrebbe essere, però, una ottima, logica occasione per procedere ad uno studio generale del centro storico e delle sue implicazioni, connesso a quello sulla mobilità ed i trasporti.

Il problema in esame dimostra appunto, come tali studi possano costituire un elemento indispensabile per scelte meditate e tempestive, su temi specifici, che altrimenti vengono necessariamente rinviati od accantonati, a causa della mancanza di punti di riferimento.

(L.P.)

MEMORIA PER LA COMMISSIONE "FORI IMPERIALI - PARCO ARCHEOLOGICO"

Alcune note sul programma operativo, con riferimento a quanto espresso nella prima riunione della Commissione.

- Caratteri storico-critici

Si propone un pubblico dibattito, il più ampio possibile, che potrebbe avvenire nella sede dell'IN/ARCH (o dove si ritenga opportuno), concordando con la Commissione le modalità della manifestazione.

- Deperimento delle opere d'arte, a seguito inquinamento atmosferico, vibrazioni, etc.

Acquisire elementi sia dalle risultanze della Commissione "Gaudi", sia da altre fonti, da esperti, etc., che consentano (nella impossibilità per mancanza di tempo di uno studio specifico), di conoscere le diverse diagnosi e proposte di intervento.

- Mobilità - Traffico

Acquisire dati ed elementi da parte:

- della Ripartizione Traffico (anche soluzione per il Colosseo);
- dell'Ufficio Nuovo Piano Regolatore;
- delle Aziende di trasporto pubblico (ATAC, STEFER, ACOTRAL);
- dell'Automobil Club, Associazione Ingegneri del Traffico, etc.

- Centro storico e Direzionalità

Eventuali programmi quantitativi, qualitativi, e temporali di decentramento e nuovi insediamenti.

Roma, 14 febbraio 1981

Ing. Lucio Passarelli



