

CORRIERE ROMANO

IMPEGNO DELLA REGIONE ALLA CONFERENZA SUL TRAFFICO IN CAMPIDOGLIO

Il riassetto generale dei trasporti cittadini allo studio dopo l'avvio della metropolitana

Una proposta del soprintendente archeologico: ricostruire con un edificio la sagoma della collina Velia davanti al Colosseo, sventrata dal fascismo - Polemiche sui limiti ai bilanci

Con l'entrata in esercizio della linea «A» della metropolitana partirà anche lo studio di un «piano-programma» per migliorare, tenendo conto della nuova infrastruttura, tutto il sistema dei trasporti nell'area romana. Il lavoro sarà fatto insieme dal Comune, dalla Regione, dall'ACOTRAL, dall'ATAC e dalle Ferrovie dello Stato e investirà tutti i mezzi disponibili, proiettandosi anche nel futuro: dunque autobus, metropolitane in funzione e in progetto, tram, auto private. Ne ha parlato ieri mattina Alberto Di Segni, l'assessore regionale ai trasporti, intervenendo alla seconda giornata della conferenza cittadina sul traffico in corso fino a domani in Campidoglio. Lo studio sull'area della capitale, ha detto, sarà a sua volta inquadrato nella seconda fase del piano regionale dei trasporti, già in elaborazione per saldare gli interventi «tecnici» sui singoli mezzi agli obiettivi generali di riequilibrio demografico e produttivo del Lazio.

Di Segni ha parlato per circa due ore, riepilogando le cose fatte in questa seconda legislatura regionale (dalla costituzione dell'ACOTRAL all'apertura della metropolitana) e insistendo sull'urgenza di una correzione del decreto di legge finanziaria dello Stato per la parte che riguarda la limitazione della spesa per le aziende di trasporto. E' noto che il provvedimento rinnova il vincolo, già posto l'anno scorso, per cui il deficit delle aziende locali del settore non deve superare di più dei dieci per cento quello del 1979 (nel 1979 si era data la stessa regola con riferimento al 1978), mentre ogni maggiore perdita può essere coperta solo con l'aumento delle tariffe.

Ma il 1979 ha visto crescere tutte le spese, dagli stipendi al personale su cui hanno agito il rinnovo del contratto e il balzo in alto della scala mobile fino al prezzo del gasolio, mentre gli utenti — tra ATAC e ACOTRAL — continuano a crescere al ritmo del 20 per cento all'anno. La perdita di gestione del 1980, ha chiarito l'assessore, non potrà restare al di sotto del 25 per cento in più dell'anno scorso: e il 15 per cento di differenza rispet-

to ai vincoli non può essere scaricato sulle tariffe perché l'aumento sarebbe tale da stimolare un massiccio ritorno all'automobile privata. Il consiglio regionale del Lazio ha approvato una mozione che chiede al governo di rivedere la questione. Istanze analoghe sono venute da tutte le altre regioni italiane. Si spera che lo scoglio sia superato in sede di conversione in legge del decreto finanziario.

Un'altra polemica con gli organi dello Stato Di Segni l'ha sollevata a proposito delle linee ferroviarie in concessione Roma-Fluggi e Roma-Viterbo, che il ministero dei Trasporti ha proposto di sopprimere nel suo piano di risanamento. La Regione si oppone frontalmente a questo orientamento perché considera i due tronchi di enorme importanza per l'attuazione del piano dei trasporti, che alla ferrovia attribuisce un ruolo portante. Per le due linee, al contrario, si chiedono investimenti.

Ancora più critico nei confronti dell'esecutivo è stato però il senatore Lucio Libertini, responsabile del PCI per i trasporti e l'urbanistica, venuto alla conferenza per segnalare i ritardi dell'approvazione degli stanziamenti a sostegno del piano integrativo delle FS da cui dipendono tutti i lavori sulla rete ferroviaria di Roma: quelli per la ferrovia di cintura e gli altri servizi di tipo metropolitano già ricordati ieri. Libertini ha anche parlato del caos degli aeroporti lamentando l'assenza di iniziativa per mettervi riparo.

Tra i molti interventi al convegno, è ancora da ricordare almeno quello di D'Armini e Cappelli della facoltà di ingegneria, che hanno illustrato i sistemi di trasporto pubblico e non convenzionali applicati in via sperimentale in altre metropoli del mondo, spiegando quali potrebbero essere introdotti a Roma e in che modo. Si tratta dei tappeti mobili su larga scala, dei taxi collettivi, degli autobus a chiamata, delle «navette», dei veicoli interamente automatici, delle auto elettriche a gettone, tutti mezzi affascinanti che nella caotica situazione della capitale sanno ancora, purtroppo, di fantascienza.



L'inizio di via delle Botteghe Oscure invaso dalle macchine

Lo smog, i monumenti e la collina perduta

Un grande edificio a «ponte» sopra via dei Fori Imperiali, al posto e con la sagoma della collina della Vella, che Mussolini fece sbancare perché da piazza Venezia si potesse vedere il Colosseo. La costruzione, strutturata per ospitare i servizi della zona archeologica e magari le manifestazioni tenute finora sotto le absidi pericolanti della basilica di Massenzio, restituirebbe la giusta visuale al Colosseo e a tutti gli altri monumenti resi incomprensibili dal piccone demolitore. E' utopia o una proposta seria? La fonte fa propendere per la seconda ipotesi, dato che l'idea viene da Adriano La Regina, il soprintendente ai beni archeologici di Roma.

L'ha lanciata ieri alla conferenza cittadina sul traffico, parlando della situazione dei monumenti aggrediti dallo smog e delle misure da prendere per impedire la definitiva rovina della «massima concentrazione di beni archeologici che esista al mondo». Il soprintendente ha riferito sui lavori avviati in questi mesi: la situazione accertata nei sopralluoghi — ha detto — è talmente grave da far prevedere una permanenza molto lunga dei ponteggi montati per i restauri. La protezione dalle intemperie che questi offrono sembra infatti indispensabile fino a quando non si troveranno tecniche finora inesistenti di stabilizzazione del marmo, oppure si rimuoveranno le cause della corrosione, cioè l'inquinamento e le vibrazioni del traffico.

A breve termine, ha continuato il soprintendente, possono servire anche alcuni piccoli interventi,

come la chiusura della piazza del Colosseo tra l'arco di Costantino e i fori, la soppressione definitiva di via della Consolazione, l'eliminazione dei parcheggi esistenti in piazza S. Ignazio e in piazza Colonna, la pedonalizzazione dell'inutile via dei Cerchi. Ma in prospettiva questo non basterà. Occorre ridurre i poli di attrazione del centro storico, impedendogli di trasformarsi sempre più in un centro burocratico-amministrativo e in una city degli affari. Quando il processo di alleggerimento sarà avviato e comincerà a dare i suoi frutti, anche l'ipotesi — che La Regina ha lanciato già nei mesi scorsi — di un ripristino dell'intera area dei fori sembrerà meno impossibile.

L'obiettivo, qualcuno lo ricorderà, è di eliminare la parte di via dei Fori Imperiali tra piazza Venezia e l'incrocio di via Cavour, rimettendo in luce l'eccezionale sistema delle piazze augustee rimaste cementate sotto l'asfalto e gli assurdi giardinetti, ricostituendo lo scenario d'insieme e lasciando gli spazi aperti alla circolazione dei pedoni. Ora La Regina aggiunge l'ipotesi della ricostituzione almeno simbolica della collina Velia, con un edificio fatto in modo da non interrompere il traffico sulla direttrice via Cavour-via Giovanni Lanza. Se mai la proposta dovesse passare (tra qualche anno, magari) sarà da vedere quale architetto raccoglierà la tremenda sfida di progettare.

F. P.

LA LEGGE SPECIALE A FAVORE DEL PATRIMONIO ARCHEOLOGICO

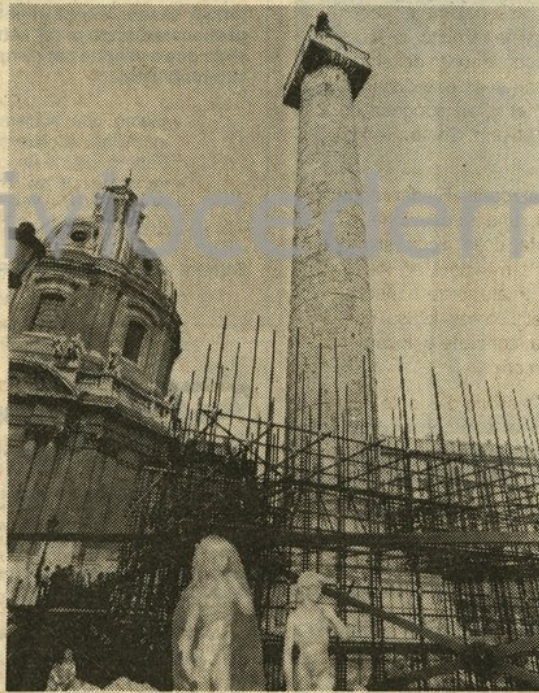
Quando i 180 miliardi per Roma? Nuovo appello della soprintendenza

**Il provvedimento deve riprendere l'iter interrotto dalla crisi di governo
«Andiamo incontro a perdite irreparabili se i lavori non cominciano subito»**

Centottanta miliardi da spendere in cinque anni sul patrimonio archeologico romano: per bloccare l'erosione che devasta gli archi e le colonne, per rimettere in posto il museo nazionale, per risanare nel suo insieme, come merita, il più grande insieme archeologico del mondo. Ma la legge che deve stanziarli, avviata nella scorsa primavera dal ministero dei Beni culturali sulla base dei rapporti consegnati dalla soprintendenza, si è insabbiata nella crisi di governo. Ora che l'esecutivo è tornato al lavoro ha di nuovo senso chiedersi quanto tempo ancora ci vorrà per vederla approvata.

Adriano La Regina, il soprintendente, ha già riproposto il problema: «Se non cominciamo subito i lavori andiamo incontro a perdite irreparabili», ha detto, ricordando che ogni pioggia toglie altro marmo dalle superfici dei bassorilievi corrosi dallo smog. Da un anno, appunto in attesa della legge speciale, il settore è praticamente senza fondi: al posto dei due miliardi che costituivano la dotazione media annua dal 1971, nel 1980 sono arrivati in tutto settecento milioni, seicento dei quali assorbiti dai lavori in corso sulla nuova area archeologica del Laurentino. I ponteggi costruiti dopo il terremoto del '79 intorno alle colonne di Traiano e di Marco Aurelio, e addosso a tanti monumenti dei fori, sono rimasti a metà e praticamente inutilizzati, a testimoniare con la selva dei tubi Innocenti la gravità del male che affligge i resti della magnificenza romana: la basilica di Massenzio chiusa per la volta pericolante, il Tabularium lesionato (ma il suo restauro rientra in un altro discorso), le colonne del tempio di Saturno in pericolo e via lamentando.

La legge in gestazione, dichiarata «urgente» fin nel titolo, è pronta dal 19 maggio, quando il Consiglio dei ministri ratificò la relativa bozza, riducendo di settanta miliardi la proposta formulata dai Beni culturali, che parlava in origine di 250 miliardi. L'iter parlamentare è cominciato in



Lavori bloccati da un anno alla Colonna Traiana

luglio, con l'apertura dell'esame da parte della commissione competente del Senato. Ed è stato tutto. Si tratta ora di riprendere la procedura, andando all'approvazione del Senato e poi a quella della Camera. Nella migliore delle ipotesi, i soldi non potranno essere materialmente disponibili prima dell'inizio del nuovo anno. Insomma si sono già perduti circa sei mesi.

Si tratta comunque di un provvedimento senza precedenti per la storia di Roma. Così lo ha definito il ministro dei Beni culturali Biasini. Era dal 1887, quando si avviò l'esproprio del Colle Opilio, dei Fori Imperiali, del Palatino, delle Terme di Caracalla e della Passeggiata Archeologica, che non veniva previsto uno sforzo di questa portata a

supporto dell'archeologia romana.

Ma non è solo questione di soldi, fa presente La Regina; questo provvedimento è importante perché non investe un singolo comparto di problemi, ma l'intera attività di gestione del patrimonio: restauri, scavi (indispensabili tra l'altro per sondare le aree di nuova espansione edilizia), musei, attività didattiche, mostre. «Dovremmo disporre di una media di 35 miliardi all'anno — dice il soprintendente — e cioè quattordici volte più di quanto si è avuto ultimamente: abbastanza per sperare in un salto di qualità generale, che alla fine del quinquennio sarà evidente per tutti».

Come si vorrebbero spendere i 180 miliardi risulta dal pla-

no di riparto allegato alla richiesta di finanziamento, corretta dopo il «taglio» citato. Almeno 50 miliardi andrebbero al restauro delle grandi emergenze: non solo le superfici degli archi trionfali e degli altri monumenti decorati, ma le strutture statiche dei templi, degli acquedotti, della mole Tiberiana, del Colosseo. Altri 30 sembrano necessari per ricerche, scavi e prospezioni sistematiche in aree di prossimo sviluppo urbano: dal Laurentino (dove il ritardo dell'intervento è stato duramente pagato dall'edilizia pubblica) a Decima, da Tor Vergata a Castel Giubileo, fino a una trentina di altri casi, tra progetti residenziali pubblici e privati e grandi opere pubbliche.

Trenta miliardi sono anche la previsione per il settore musei, dove c'è da ristrutturare completamente la raccolta nazionale oggi in stato di semiabbandono negli edifici delle Terme. L'impresa è vasta: si tratta di mettere pesantemente mano ai locali, catalogare tutto l'esistente, progettare e realizzare teche e percorsi. E altrettanto bisogno di cure hanno le raccolte specifiche, come gli antiquari Palatino e Forense.

Il bilancio prosegue con 10 miliardi destinati al restauro dei materiali già custoditi nei musei (affreschi, vasi, suppellettili) e di quelli provenienti dai nuovi scavi; con 5 miliardi per mostre, lavoro didattico, pubblicazioni che riempiano il doloroso vuoto attuale; con 5-10 miliardi per rimettere in piedi le strutture amministrative e tecniche (laboratori) della soprintendenza. Dovrebbero restare 40-45 miliardi per espropri e nuovi acquisti: poco se si pensa al progetto del grande parco dell'Appia, ma sufficiente almeno a proteggere quanto rischia ogni giorno di andare perduto: per esempio l'antica Gabii, i singoli monumenti dell'Appia, la cripta Baldi sotto l'isolato in abbandono di via delle Botteghe Oscure, la collezione statuarie malamente ammassata nelle cantine del palazzo Torlonia a via della Lungara.

F. P.

Cronaca di Roma

GLI UFFICI DI CRONACA SONO APERTI AL PUBBLICO DALLE 11 ALLE 13 E DALLE 16 ALLE 1 DEL MATTINO - TELEFONO 4720

Intervista. A conclusione del dibattito sullo smantellamento dello stradone sotto al quale ci sono importanti resti, abbiamo chiesto al sindaco: la sua proposta è un'iniziativa elettorale? C'è dietro un piano organico? La gente accetterà di sacrificarsi? Non è necessario prima decentrare? Non è una decisione-alibi? La giunta è unita e convinta?

Petroselli: tutta la verità sui Fori

di VITTORIO ROLDI

E' un bluff o ha in mano gli assi? Lo sapremo presto. Per ora Petroselli rilancia, insicuro, alza il tiro. Come giocatore certo è abile. Se ce la fa, il piatto è grosso, perché l'idea della riurbanizzazione dei Fori ha già fatto il giro del mondo. Non resta che andargli a vedere le carte. Sulla proposta del sindaco di togliere il mezzo lo stradone voluto da Mussolini e dai suoi scapigruppi urbanisti, «Il Messaggero» ha aperto un dibattito che ha visto tutti unanimi dal punto di vista ideale e culturale. Chi poteva dire di no all'idea archeologica? Chi poteva negare la suggestione di un'operazione che dola gli architetti del regime e restituisce una più esatta immagine dell'antichità (anche se non può far rivivere i palazzi e le chiese abbattute durante il fascismo)? Siamo o no tutti difensori dei monumenti, dell'ecologia, dei valori umanistici? E allora abbasso la via dell'Impero, cancelliamola. Roma sarà più bella, più famosa, più vivibile. O almeno così dicono.

Molti si, dunque, al progetto, ma parecchi interrogativi sulla sua effettiva realizzabilità. Bisognerebbe prima attuare un autentico decentramento, alleggerire il centro storico, realizzare l'asse attrezzato e i centri direzionali previsti dal Piano regolatore, deviare e far defluire altro il traffico che straripa in piazza Venezia, applicare severamente le limitazioni al trasporto privato e dare specialità e funzionalità a quello privato.

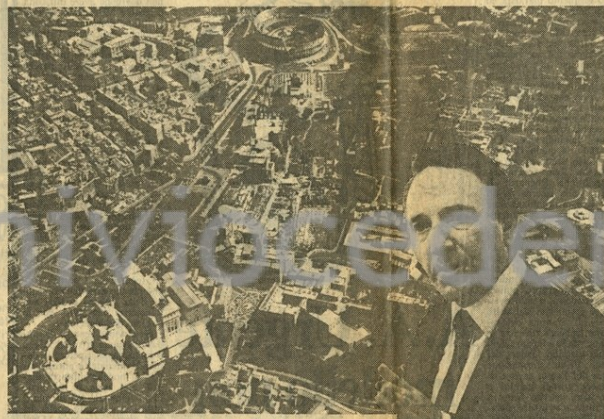
Senza tutto questo, affermano tecnici e urbanisti l'idea del sindaco è un'utopia, un suicidio, un progetto irrealizzabile. Eppoi, diciamo la verità, onorevole Petroselli, perché proprio adesso, perché a pochi mesi dalle elezioni?

«Ci sono almeno 6 ragioni per farla adesso. C'è un rischio sismologico, considerato che governare significa, anzitutto, scegliere bene i tempi. 1) La legge che è in discussione al Senato e che dà a Roma un pacchetto di miliardi per difendere i monumenti romani. 2) La consapevolezza ormai diffusa dei danni che derivano ai monumenti dall'inquinamento atmosferico e dai processi molecolari prodotti dai rumori. Ormai è chiaro che muoversi fra qualche decennio potrebbe essere troppo tardi. 3) Di qui a qualche settimana avremo due fatti im-

portanti nella stessa zona: il disseppellimento di via della Consolazione, più chiusa al traffico, e l'isola pedonale attorno all'arco di Costantino e al Colosseo. C'è ancora qualche obiezione, ma troveremo le soluzioni. 4) Il fatto che sia aperta, in questo momento una grande discussione sul traffico e quindi, di conseguenza sul rapporto fra la città e il suo sviluppo urbanistico, tra traffico privato e uso del mezzo pubblico, tra strade di attraversamento e strade di sosta. Un dibattito che rende più concetti i cittadini sul fatto che vivere a Roma è un privilegio che comporta disagi e doveri. Non si può avere tutto e per tutti. 5) Le strutture già progettate e avviate che possono alleggerire il carico su piazza Venezia: cioè il cavalcavia Roma-Salerno, il decentramento del viadotto Magliana Eur, di quella di via Leonardo da Vinci, la contrazione del quadrifoglio Salaria-Olimpica, il collegamento fra via Marco Polo e via Cileia (giacova nei cassetti da dieci anni) che costerà otto miliardi e che, con una variante del Pr collegherà alla tangenziale via Mondovio-piazza Lodi; il completamento del tratto urbano della Roma-Aquilia; la penetrazione della Firenze-Roma fino a viale Jonio; il salvataggio della ferrovia Roma-Fregene. Tutte ragioni, tutte opere che mi hanno convinto a rilanciare oggi la proposta dei Fori Imperiali».

Lei insomma insiste. Ma che cosa c'è di pronto, che cosa si può fare subito. Qualcuno si è domandato se dietro la sua proposta c'è o non c'è un piano organico, uno studio, un progetto tecnico.

«Così si può fare subito? Siamo già d'accordo con l'assessore al traffico, De Felice che, intanto, si può cominciare la domenica, subito dopo le feste di Natale. Si possono avviare appena ci saranno gli stanziamenti, gli appalti su via Appia, sulla destra venendo da via Cavour. Da un punto di vista culturale sarà importante, perché si parla dell'esistenza di piazze con valori archeologici di scoperta preziosa. Si può nominare una commissione con uomini di cultura con la sovrintendenza ai monumenti con i tecnici del traffico. Teniamo conto che certi studi sono già in uno stadio avanzato. Il progetto dell'ing. Quaglia, ad esempio, già prevede che via Cavour, via



dei Fori Imperiali e via dei Cerchi diventino strade riservate al mezzo pubblico. Attenzione, non c'è preferenza. E' tuttora l'ing. Quaglia lo ritiene possibile per ogni, contemporaneamente alla distinzione fra strade di scorrimento e strade di sosta. D'altra parte l'esperienza dimostra che è più facile chiudere una zona che una singola via. Atorno ai Fori è possibile, secondo me, attuare un sistema start-up, vale a dire, farlo presto».

On. Petroselli, lei parla di sacrifici, di disagi che chi vive a Roma deve sopportare. Di mentalità da cambiare. Eppure tutti tentano di utilizzare ancora il mezzo privato e con quello di attraversare il centro storico. Chi accetterà nuovi sacrifici?

«I primi disagi possono essere largamente compensati e via superati. E poi dove stanno, quali sono? Per chi abita nel centro storico si dimostra che è un vantaggio, compresi i commercianti che, per molto tempo hanno temuto di riportare un danno da certe chiusure. E poi basta! Non è più l'epoca in cui si possa non fare

una stazione della metropolitana solo perché i commercianti non vogliono. A chi fa obiezioni vorrei ricordare che a questo punto si tratta di utilizzare i fondi all'investimento del fascismo (visto che lì sopra il Fori c'erano le case) per ridare all'umanità qualcosa di importante. I romani lo stanno dimostrando in questi giorni quando sono chiamati per qualcuno di nobile si trasformano. Ormai — qui, io insisto — abbiamo punti di riferimento precisi, possiamo decidere. La ricomposizione del Foro Romano con quello di Traiano sarebbe una ricchezza nuova, qualcosa che non si è mai visto, perché dobbiamo rinunciare. E' un'opera di valore culturale, economico, turistico, civile. Pensiamo alla possibilità di passeggiare, di realizzare spettacoli in questo comprensorio. E' un nuovo bene che tu offri all'umanità! Per questo io credo in questa idea».

Ma non è indispensabile, prima decentrare, allontanare dal centro le sedi del potere politico, economico,

commerciale. Come si fa ad alleggerire il traffico, anzi a scongiurarlo, se prima non si tolgono dal centro le principali attività?

«Certo che si deve decentrare. Questa amministrazione l'ha cominciato. Noi chiediamo il bilanciato con i primi concreti provvedimenti che attingono alla direzionalità. I nostri critici sono proprio quelli che per decenni non hanno attuato niente. I primi provvedimenti urbanistici seri sono quelli che ho appena citato. Una parte di chi si oppone è composta da coloro che, ad esempio, hanno teorizzato la eliminazione del tram e la distruzione delle rotaie, che hanno dottrinato la macchina, che hanno seminato a piazza Roma. Questo è il con-

testo che noi subiamo e in cui ci muoviamo. Certo che bisogna decentrare, il centro storico deve perdere alcune funzioni e mantenere quella di rappresentanza. Ma per impedire la degenerazione del centro storico, quali mezzi legislativi abbiamo? Se uno da 30 milioni ad un barbiere perché se ne vada e apre una boutique, come fai ad opporli?».

Qualcuno ha notato: non siamo costruiti la città moderna, per questo si occupano ancora di quella antica, Cosa risponde?

«Non credo si sia contraddizione. Antico e moderno possono convivere. Ad esempio il nuovo ponte che scavalcherà la via Appia andrà d'accordo con

I monumenti se esprimerà la cultura di oggi. E se sarà così, non dipenderà da una giunta, ma da ciò che la società sa esprimere. Una borgata da risanare diventa città, certo, se vi si costruisce il monumento, l'opera moderna, il luogo dove sperimentare l'arte di oggi. Anche se molti miti sono crollati, quello della megacittà, della programmazione gigantistica. La città cresce anche se esprime diverse culture, ma non è qualcosa che noi possiamo incrogiare o impedire. Mi sembra un'obiezione illusionistica, che pecca di quella illusione tecnocratica che è il vizio del nostro piano regolatore».

Insomma un grande antisimo. La giunta, ad esempio per il traffico, dopo un anno di interruzione, è arrivata su una strada. Chiede con rigore i vanchi di accesso al centro, accenna la vigilanza. Allora è un momento decisivo, anche in previsione dell'operazione Fori Imperiali?

«Io affermo che la responsabilità di certi allentamenti non è della giunta municipale. Si creano dei meccanismi nella circoscrizione per cui le direttive vengono eluse, magari essendo contemporaneamente persecutori e remissivi: in apparenza si obbedisce ad una direttiva, in realtà la si sabotava. Non abbiamo esitazioni. Siano le circoscrizioni, la città stessa ad eseguire l'applicazione delle norme».

L'idea di unificare i fori è coraggiosa, tutti le danno atto di portarla avanti con entusiasmo. Ma dietro al sindaco cosa c'è? C'è tutta l'amministrazione o ci sono forze politiche magari piene, di dubbi e di perplessità?

«Se l'entusiasmo fosse solo mio sarebbe poca cosa. Lo stesso dibattito che ha fatto «Il Messaggero» dimostra che le forze disponibili sono molte. Diciamo che, nell'amministrazione questo entusiasmo si esprime con gradi diversi di sensibilità, legati anche alle differenti responsabilità. Credo che troveremo una grande unità, perché penso che molte perplessità cadranno, soprattutto perché ci si sta rendendo conto che a certe operazioni, come questa, non ci sono alternative. Non ci si può più fare illusioni, mettere in discussione. Soltanto con questo coraggio e con questo realismo si può governare Roma. E' una città straordinaria e va amministrata con provvedimenti straordinari».

SESSUA
DISFUNZIONI, DEBOLEZZE, ANOMALIE, SESSUALITÀ, PENETILITÀ, SESSUALITÀ
Dott. MONI
Med. Esp. SPECIALISTA
CONSULENZA IN FARMACIA MATER
ROMA - VIA VOLTUR
(STAZIONE TERMINI) Piano
D.O.M.P.O. n. 129
Telefono (06) 47.5

CENTRO ITALIANO ASTE
Via del Crocifisso, 37 - Tel. 6377061
(Porta Cavalleggeri) Roma
da **DOMANI GIOVEDÌ**
ore 17-20
BIJAN PARVIZYAR
di **TEHERAN**
disperderà all'
ASTA
421 TAPPETI PERSIANI
IN PARTE PROVENIENTI DALLA
FAMIGLIA PATRIZIA FAKRY
di **MALECKY** di TEHERAN.
VENDITA FORZATA A QUALSIASI
PREZZO PER ESIGENZE
DI IMMEDIATO REALIZZO

un regalo originale
ARGENTERIA CLASSICA O MODERNA?
TROVERETE TUTTO AI PREZZI
MIGLIORI DI ROMA
ANCHE A CASA
COSE BELLE
VIA VIRGILIO, 20 - Tel. 361435
Angolo Via Cola Di Rienzo 142
VASTO ASSORTIMENTO ANCHE DI
CHRISTOPLE-SHEFFIELD-SILVER PLATE
PORCELLANE CARRELLI-CRISTALLI

Dizionario della
LETTERATURA MONDIALE DEL '900
Diretto da F. L. Galati. Consulenza di Italo A. Calvesano, Sante Gracioti, Giorgio Petrocchi, Ferruccio Uberti.
La letteratura del nostro secolo nelle sue componenti essenziali: narrativa, poesia, teatro, critica letteraria, saggio, e nei rivolti che ad essa si collegano: pensiero filosofico e psicologico, arti, movimenti e correnti, cinema, radio e televisione.
503 collaboratori d'ogni parte del mondo - 4150 pagine

CORRIERE ROMANO

CONTRASTI NELLA GIUNTA COMUNALE SULLA PARZIALE CHIUSURA

Fumata nera per piazza del Colosseo Decisione rinviata di una settimana

*I contenuti del dissenso tra gli assessori al traffico e al centro storico
Martedì prossimo verrà presentata una nuova versione del progetto*

Cinque ore di dibattito per arrivare a un rinvio. La giunta comunale non è riuscita, ieri mattina, a decidere sul progetto per la chiusura parziale di piazza del Colosseo. L'assessore al Traffico, Tullio De Felice, ha insistito sullo schema elaborato dai suoi tecnici più di un anno fa. L'assessore al Centro storico Vittoria Calzolari non ha ritirato il suo dissenso. Risultato: la questione è stata aggiornata a martedì prossimo. A De Felice è stato raccomandato di cercare, in questi prossimi giorni, una soluzione di compromesso. E' inteso che martedì prossimo sarà decisa anche la nomina della commissione di esperti cui affidare lo studio dell'ipotesi di chiudere al traffico anche via dei Fori Imperiali, nonché la data di inizio della pedonalizzazione domenicale per esperimento. Sembra che le cose siano collegate e in particolare che una delle componenti della giunta non voglia dar vita alla commissione prima che sia deciso il problema del Colosseo.

Si è già dato conto nei giorni scorsi dei contenuti della polemica De Felice-Calzolari. La proposta ripresentata anche ieri dall'assessore al Traffico prevede, per poter chiudere alla circolazione la carreggiata che ancora separa il Colosseo e l'arco di Costantino dal Tempio di Venere, di portare da tre a cinque corsie il terrapieno a Est dell'anfiteatro, in modo da ammettervi il doppio senso di marcia. A questo fine il terrapieno stesso sarebbe allargato di circa sei metri, restringendo ulteriormente la fossa che già racchiude il monumento. Inoltre, per evitare la svolta a sinistra per chi proviene da via Labicana, ritenuta di ostacolo alla scorrevolezza dell'incrocio, si vorrebbe istituire una conversione ad «U» nella parte bassa della piazza, nel punto dove si salda a via dei Fori Imperiali.

Obiezione della Calzolari, raccolta a quanto si sa anche da altri componenti della



giunta: l'idea di limitarsi a spostare su tre lati il traffico che ora si svolge su quattro, senza intaccare minimamente il volume contrasta con la tendenza, organica al programma politico dell'amministrazione, di limitare gradualmente la circolazione privata nelle zone centrali.

Inoltre l'allargamento del terrapieno mortifica il monumento, contraddicendo gli sforzi in corso per valorizzare le presenze archeologiche, salvaguardandole dallo smog (lo sbancamento di via della Consolazione, cominciato lunedì, e la stessa parziale chiusura del Colosseo vanno in questa direzione). Infine la scelta di mettere mano a lavori così consistenti (otto mesi, seicento milioni) non solo prefigura un fatto compiuto che sarà difficile rimettere in discussione a breve scadenza, ma rinvia la chiusura effettiva della corsia di almeno un anno e mezzo: tanto è stato

calcolato che ci voglia tra perfezionamento della decisione, appalto, avvio e conclusione delle opere.

Sembra che ieri, in finale di seduta, De Felice si sia detto disponibile a portare alcune correzioni: in particolare ha parlato di eliminazione della conversione ad «U» e di riduzione dell'allargamento del terrapieno a spese della spina verde che attualmente separa la rampa in asse con via Labicana dalla salita di via Salvi. Un miglioramento, senza dubbio, che però non cambia la sostanza del terrapieno a cinque corsie e della rinuncia a cercare altrove, nel tessuto viario circostante, lo sfogo per una parte almeno del traffico che oggi assedia l'anfiteatro. Mentre i tempi restano gli stessi: un anno e mezzo prima che si muova un altro passo dopo via della Consolazione.

Torrevecchia senza luce Dopo lo sciopero un guasto

Dalle 14.30 una zona di Roma Nord, precisamente quella di Torrevecchia, è senza luce. All'inizio la mancanza di energia era dovuta allo sciopero del personale dell'ENEL e dell'ACEA. Ma alle 16, quando l'astensione dal lavoro dei turnisti è finita, e la luce sarebbe dovuta tornare anche in quella zona, come nel resto della città, un guasto, abbastanza grave, ha prolungato nella zona la mancanza di energia elettrica. In serata l'ENEL ha rivolto un appello agli utenti delle zone vicine per diminuire i carichi e permettere così a tutti gli utenti della zona di riavere la luce.

Ieri, nonostante i numerosi avvisi, una quindicina di persone sono rimaste bloccate all'interno di ascensori.

F. P.

CORRIERE ROMANO

COME CHIUDERE LA STRADA TRA L'ARENA E IL TEMPIO DI VENERE?

Insolera: con il progetto del Comune il Colosseo resta uno spartitraffico

L'urbanista sostiene che allargare il terrapieno non ha senso se è vero che si vuol ridurre la congestione del centro - Alcune proposte alternative

La questione Colosseo: come realizzare l'obiettivo di chiudere al traffico la corsia stradale che ancora lo separa dal tempio di Venere e dal resto del comprensorio archeologico Foro-Palatino. La giunta comunale dovrebbe decidere martedì prossimo se approvare o meno il progetto presentato dall'assessore al traffico, che ha già suscitato non poche discussioni. Nell'attesa, parliamone con Italo Insolera, urbanista e storico delle trasformazioni di Roma che proprio in questi giorni ha mandato in libreria un suo nuovo ponderoso studio - edito da Laterza - sulla città attraverso dieci secoli di documenti topografici.

— Insolera, il suo giudizio sull'operazione Colosseo?

«L'ipotesi di allontanare dal monumento una parte della circolazione automobilistica che lo ha declassato a spartitraffico non può che trovarmi d'accordo. Come sono d'accordo sulla distrazione di via della Consolazione, divenuta perfettamente inutile da quarant'anni per la scomparsa dei quartieri di Bocca della Verità e di via Alessandrina per il cui collegamento era stata costruita; sull'ipotesi di chiudere anche via dei Fori Imperiali, rimediando così al più tragico errore commesso dall'urbanistica fascista; su ogni altra iniziativa che tenda, nel più breve tempo possibile, a ridurre il carico di traffico nel centro storico».

— Scendiamo però nello specifico della soluzione proposta per il Colosseo, visto che su questo verte al momento la polemica.

«Cominciamo col dire che conosco il progetto solo attraverso le indiscrezioni apparse sui giornali. Ed è questa una prima critica. Mi chiedo infatti perché il Comune, che con questa apertura a problemi culturali rimasti nel cassetto da decenni evidentemente cerca anche il consenso, non abbia creduto necessario informare i cittadini direttamente, con un comunicato ufficiale che rendesse conto dei dettagli del piano e una cartina che lo facesse capire a tutti. Ce ne sarebbe stato bi-

sogno, per consentire un dibattito corretto. E anche per cancellare il dubbio di aver frainteso il marchingegno della conversione ad "U" nella parte bassa della piazza, concepita, sembra di capire, solo per evitare un tempo semaforico in più allo sbocco di via Labicana».

— Pare che la conversione sarà eliminata nella stesura definitiva del progetto, che la giunta esaminerà martedì. Resterebbe però la previsione dell'allargamento del terrapieno, che dovrà ospitare cinque corsie di marcia: le tre attuali più due in senso contrario per il traffico ora smaltito dal setto che sarà chiuso.

«All'allargamento del terrapieno sono contrario per due ordini di ragioni. Il primo, e

più semplice, è archeologico: il Colosseo non fu costruito per vivere da solo, ma si collegava a una serie di locali di servizio (depositi, caserme, alloggi) realizzati nell'area oggi compresa tra via di S. Giovanni e via Labicana. Di una parte di quelle strutture sono rimasti resti notevoli all'altra estremità del tunnel che parte dal sotterraneo dell'anfiteatro. Allargare il terrapieno significa dunque accentuare la frattura tra i due corpi, rendere ancora meno comprensibile la loro interrelazione.

«Ma la questione è ben più grave. Allargando il terrapieno infatti non si fa altro che spostare su tre lati della piazza il traffico che attualmente si svolge su quattro. Si fanno cioè grandi lavori, e si spen-

dono centinaia di milioni, per lasciare che il Colosseo continui a servire da spartitraffico. Non solo: si mette mano ad opere consistenti, a carattere definitivo, dimensionate sul volume attuale della congestione, proprio mentre si dichiara che si vuol ridurre la circolazione veicolare nel centro storico in generale e nel quadrante archeologico in particolare (l'ipotesi di chiudere via dei Fori Imperiali). Mi sembra un caso palese di schizofrenia».

— Lei ha alternative da suggerire?

«Scartata la pretesa di risolvere il problema manovrando nel solo ambito ristretto del piazzale, direi che si tratta di cogliere l'occasione per rivedere l'intero assetto della viabilità nel quadrante archeologico, tenendo conto non solo della maglia stradale esistente nelle zone circostanti, ma anche di quella che sarà disponibile in un futuro molto vicino: mi riferisco in particolare al cavalcavia sull'Appia. Fermo restando che sarebbe utile un rilevamento statistico della situazione di fatto, realizzabile del resto in pochi giorni, mi sembra che l'azione potrebbe svilupparsi in tre direzioni, disaggregando i tre tipi di traffico che attualmente impegnano il settore. Primo, il traffico turistico: può essere facilmente dirottato sul Circo Massimo (via dei Cerchi) studiando magari la possibilità di realizzare il nuovo ingresso principale al complesso archeologico. Secondo, il traffico di attraversamento: la necessità di trovarvi delle alternative risponde anche all'esigenza generale di allentare la morsa sul centro e alla prospettiva particolare di chiudere via dei Fori Imperiali; occorre in questo quadro studiare percorsi esclusivi per i mezzi pubblici, il cui passaggio per il Colosseo è stato del resto reso in parte inutile dall'apertura della linea A della metropolitana. Terzo, il traffico locale: la sua entità relativamente ridotta lascia aperto un vasto ventaglio di possibilità».

Francesco Perego

Gli aumenti di affitto chiesti dagli enti previdenziali

Il sindacato inquilini (SUNIA) ha invitato le famiglie che abitano gli oltre centomila appartamenti in affitto degli Enti previdenziali a non pagare gli aumenti delle «spese accessorie» richiesti in questo periodo dagli istituti. In una lettera inviata a tutti gli interessati, l'organizzazione spiega che l'iniziativa è motivata, oltre che dall'enorme incidenza che gli oneri in questione hanno sulla composizione del canone mensile, dal fatto che gli enti non hanno ancora documentato le loro richieste come previsto dalla legge di equo canone.

Obiettivo del sindacato è di concordare con la proprietà non solo la misura delle somme, ma anche i tempi e le modalità del pagamento degli arretrati, richiesti con decorrenza dall'agosto 1978. Ciò anche nella prospettiva di una revisione della normativa sugli oneri accessori, che il SUNIA ritiene incostituzionale in quanto demanda «la gestione dei servizi esclusivamente ai proprietari mentre essi vengono pagati dagli inquilini».

Settebagni collegata con la rete del gas

Il gas è arrivato a Settebagni. La rete distributiva nella borgata è stata inaugurata ieri, alla presenza dell'assessore comunale al Tecnologico, Piero Della Seta e dei rappresentanti della Società italiana per il gas. Si tratta del primo allacciamento ad un insediamento spontaneo dopo il rinnovo della convenzione tra il Comune e l'Italgas, avvenuto il 23 aprile scorso.

Settebagni è un grosso agglomerato urbano che raggruppa ben 1200 nuclei familiari, cioè una popolazione di circa 5000 persone. Inizialmente il servizio interesserà oltre 800 nuclei familiari, ma è destinato ad ampliarsi in breve tempo.

La convenzione prevede l'estensione della rete del gas a tutte le borgate entro il 1990. Attualmente sono in via di ultimazione i lavori per l'allacciamento negli insediamenti di Romanina, Ponte Linari, Lucrezia Romana e Monte delle Capre. Il tipo di combustibile che arriva a Settebagni è ancora il cosiddetto gas di città.

CORRIERE ROMANO 22-12-1980

DOMANI LA DECISIONE SUL TRAFFICO INTORNO AL COLOSSEO

E' un controsenso potenziare strade che in futuro dovranno essere chiuse

Le opere previste potrebbero rivelarsi inutili prima di essere ultimate - Occorre un «piano strategico» sull'assetto della zona archeologica

Per prendere una decisione ragionevole sui lavori stradali intorno al Colosseo — di cui discuterà domani in sede di giunta — l'amministrazione comunale dovrebbe avere un piano a lunga scadenza sull'assetto definitivo della zona archeologica fra porta San Sebastiano e piazza Venezia. L'idea enunciata dal sindaco Petroselli — unificazione e liberazione dal traffico — va infatti al più presto tradotta in un elaborato tecnico: un «piano strategico», da cui ricavare volta per volta i programmi di intervento, secondo le opportunità contingenti e i mezzi disponibili.

A questo fine, conviene distinguere le strade attuali in tre categorie:

1 Quelle collegate inseparabilmente al funzionamento dei quartieri circostanti, da considerare inamovibili finché non esisteranno programmi di ristrutturazione dei quartieri stessi: il lungotevere, via della Greca, via del Circo Massimo, viale Aventino, via Claudia, via della Navicella, via Druso, via Labicana, via Nicola Salvi, via Cavour, via IV Novembre.

2 Quelle che, pur portando oggi importanti flussi di traffico, sono indipendenti dalle zone edificate, e quindi potrebbero essere chiuse senza modificare queste ultime, ma con una ridistribuzione complessiva del traffico dei mezzi pubblici e privati: via del Teatro di Marcello, via dei Fori Imperiali, via di San Gregorio, via delle Terme di Caracalla.

3 Quelle che non hanno un traffico importante, né procurano accessi carrabili a edifici o a altre strade: via della Consolazione, via dei Cerchi.

Fra quelle del terzo gruppo, via della Consolazione è già chiusa e in corso di smantellamento. Via dei Cerchi potrebbe ugualmente essere chiusa a breve termine, togliendo la separazione fra il Palatino e il Circo Massimo.

Quelle del secondo gruppo



Il Colosseo con il terrapieno che, secondo il progetto, dovrebbe essere allargato

potrebbero essere eliminate a medio termine, calcolando le modifiche disciplinari — non edilizie — che ne conseguirebbero nel resto della rete cittadina. Invece quelle del primo gruppo sono da considerarsi per ora non modificabili.

Nel dintorni del Colosseo, hanno questa caratteristica solo via Claudia, piazza del Colosseo, via Labicana e via Nicola Salvi. Le altre, cioè via San Gregorio, via Vibenna, la strada a mezza costa a nord dell'Anfiteatro, e via dei Fori Imperiali, devono considerarsi collegamenti precari, da eliminare gradualmente entro un certo tempo. Sarebbe dunque sbagliato spendere soldi per incrementare la loro capacità, peggiorando ancora il loro impatto col Colosseo e col paesaggio circostante.

Queste considerazioni bastano a mettere in evidenza l'assurdità del progetto dell'assessore De Felice, del resto avvertito da altri assessori competenti e dalla parte migliore

della cultura architettonica romana. Oltretutto l'entità della spesa (600 milioni) e dei tempi previsti (otto mesi di esecuzione, che diventerebbero un anno e mezzo con gli appalti, gli imprevisti, eccetera) entrano direttamente in contraddizione col progetto più ampio, che entro quel periodo potrebbe essere concretato e avviato.

Per allontanare tempestivamente il traffico tra il Colosseo, l'Arco di Costantino e il tempio di Venere e Roma — che compromette la stabilità dei monumenti e impedisce di visitarli tranquillamente — la via giusta è quella di stralciare dal progetto complessivo un gruppo di interventi adatti. Per esempio la via San Gregorio potrebbe essere chiusa prima della via dei Fori Imperiali. E' l'unica fra le grandi arterie mussoliniane che non ha nessun accesso carrabile sul suo percorso, mentre taglia due grandi aree compatte e importantissime come

il Palatino e il Celio. Perché non interromperla subito e declassarla a posteggio per i visitatori delle zone archeologiche (lasciando eventualmente aperta via Vibenna per i soli mezzi pubblici) in attesa di smantellare l'attuale sede rettilinea e di ripristinare l'antico tracciato coerente col paesaggio?

La strada a mezza costa a nord del Colosseo dovrebbe invece restare (senza modifiche) come collegamento provvisorio con via dei Fori Imperiali, finché questa continuerà a funzionare. Poi il traffico da via Labicana e dal Celio sarebbe definitivamente incanalato nella salita di via Salvi, e l'attuale strada più bassa potrebbe essere fusa con la scarpata verde, creando a monte dell'Anfiteatro una zona pedonale consistente, servita dalla fermata della metropolitana.

Leonardo Benevolo

Un assurdo progetto di scavo in conflitto con le stesse teorie urbanistiche sul «post-modern»

Salviamo i Fori Imperiali dal piccone del Sindaco «sventratore»

DA ALCUNE settimane si è sviluppata una grossa querelle sul progetto, avanzato sulle pagine del *Corriere della Sera* (ma, per l'esattezza, proposto già da anni dal giornalista Antonio Cederna e dall'architetto Italo Insolera) e non a caso — come vedremo — fatto proprio dalla giunta capitolina, di demolire le Vie del Tulliano (o del Foro Romano o della Consolazione) e dei Fori Imperiali, in modo da ricomporre l'unità della zona archeologica monumentale di Roma. Esposta in questi termini sintetici ed approssimativi, la questione sembra, almeno a livello concettuale, di tipo scontato ed elementare, ed invece non è affatto così.

In primo luogo, riteniamo che occorra separare la questione di Via dei Fori Imperiali da quella di Via del Tulliano, in quanto completamente diverse, certamente non soltanto per l'entità degli interventi che comporterebbero; cosicché, se ci sembra tecnicamente eseguibile ed anzi opportuna l'eliminazione di quest'ultima, peraltro tarda e poco coerente realizzazione ottocentesca (non tragga in inganno un tratto di basolato di non originaria collocazione!), permettendo di restituire la continuità tra le pendici del colle capitolino, il Tabularium ed il Foro Romano, non ci sembra invece né giustificata né opportuna la demolizione di Via dei Fori Imperiali; e questo, per sette principali motivi che elenchiamo qui di seguito:

1) **Costume pubblico.** È inaccettabile che una questione culturale, politica e pratica di tanta rilevanza finisca con l'essere impostata con la superficialità, la fretta, il taglio demonologico e comiziante («Via lo stradone litatorio») proprio di una campagna elettorale, nella fattispecie quella dell'anno prossimo, in cui i comunisti temono di perdere il controllo del Comune di Roma, ed assieme della già vacillante Regione Lazio, per la quale si sono tempestivamente mobilitati alla ricerca di pretesti di eco nazionale e persino internazionale

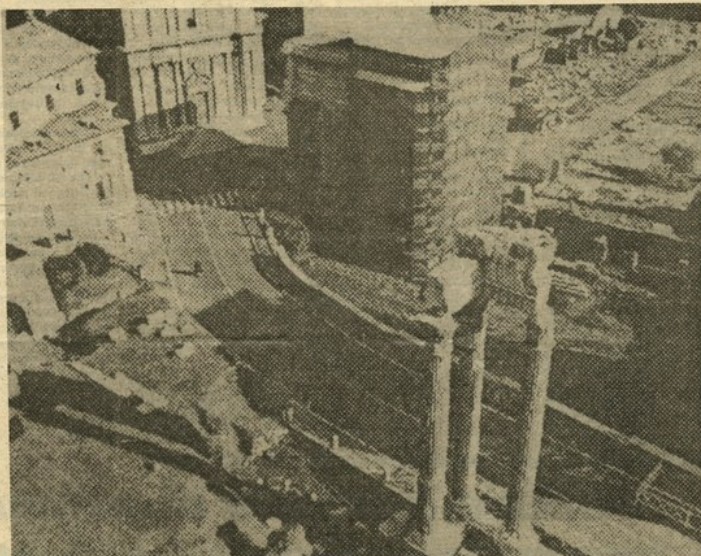
da totalizzare al momento opportuno in voti preziosi.

2) **Viabilità.** Oggi come oggi, chiudere Via dei Fori Imperiali, un tratto di via Cavour, la rotatoria del Colosseo significa paralizzare il traffico di Roma; in tale sistema viario passano infatti non meno di duemila automobili l'ora, in condizioni normali, e numerose linee di autobus che non è possibile dirottare altrove, pena un cronico ritardo di almeno venti minuti del servizio, vale a dire il suo totale scompiglio; tantoché lo stesso Assessore al Traffico De Felice ha ripetutamente dichiarato di dissociarsi completamente da un simile progetto che, lo ripetiamo, allo stato attuale risulta senz'altro demenziale.

3) **Capacità di intervento.** Allo stato dei fatti, il Comune di Roma non è in grado di eseguire il restauro urgente neppure dei monumenti più significativi della città, come quello della Colonna Antonina che si trascina penosamente da alcuni anni. Sarebbe un'autentica follia aggiungere a tali impegni ordinari non assolti anche l'enorme onere dello scavo, della sistemazione monumentale e del successivo, continuo restauro dei nuovi resti dissepoli.

4) **Aspetto urbano.** Risultato dello scavo sarebbe la nascita di una desolante e piatta distesa di ruderi, privi di valore monumentale, destinati a popolarsi per gran parte dell'anno di soli gatti. I fautori del progetto parlano di «spina verde», e qui c'è davvero da trasecolare: spina verde significa infatti impianto di alberi ed arbusti che sono oltremodo più dannosi ai ruderi, con le loro radici, delle vibrazioni e dello smog del traffico motorizzato.

5) **Scoperte archeologiche.** Bisogna smentire energicamente gli entusiasmi, più o meno inte-



ressati di coloro che vagheggiano chissà mai quali sensazionali scoperte archeologiche celate sotto la platea, peraltro già scavata a suo tempo, di Via dei Fori Imperiali. Grosso modo, tutto quello che è ragionevole pensare di scoprire sono le monete da cinquanta centesimi degli operai di 45 anni fa.

6) **«Filologia» archeologica e architettonica.** I «ruderi» non vanno mitizzati fino ad impedire drasticamente ogni intervento — che deve essere certo criticamente motivato — su di essi, che rappresentano soltanto una fase dell'incessante processo di modifica, di ricostruzione, di sostituzione che il tessuto urbano di Roma ha conosciuto durante i secoli. Essi non sono cronologicamente omogenei, e non rappresentano lo strato più antico, forse neppure quello più interessante; oggi, ad esempio, ogni osservatore dotato di buon senso dovrebbe giudicare un delitto gli scavi di Giacomo Boni che, per riportare alla luce testimonianze più antiche, cancellò gli interventi medioevali e barocchi della zona del Foro. E poi sussiste il problema della Vella; cosa propongono a questo riguardo i demolitori di Via dell'Impero? Forse la ricostruzione del colle con terra di riporto?

7) **Valutazione architettonica.** Secondo una prospettiva meramente funzionalistica, una strada è null'altro che un razionale canale di traffico; in siffatta ottica Via dell'Impero era certamente una strada sbagliata e la relativa sistemazione dei Fori, dei Mercati di Traiano, del Tempio di Venere e Roma nulla di sostanzialmente diverso da quinte teatrali. Ma noi rifiutiamo questo riduzionismo del fatto architettonico alla mera sfera funzionalistica e gli ultimi dibattiti sul *post-modern* non crediamo proprio corroborino le logore formulazioni del Movimento funzionalista. Da parte nostra, riteniamo del tutto legittimo che

una strada — beninteso una strada «speciale» qual è appunto Via dei Fori Imperiali — assuma il valore di simbolo vivente, di ideale palinsesto della civiltà italiana. Ciò Via dei Fori Imperiali anche in modo egregio, seppure non sempre oggettivamente im-

peccabile, e pertanto va difesa e protetta dai picconi dei suoi affrettati ed interessati demolitori ancor prima per gli intrinseci meriti che per le carenze e le valenze negative insite nel progetto della sua eliminazione.

Paolo Soleri

I dibattiti di «Secolo-cultura» in volume

Il pensiero di destra propone...

* Chi desidera ricevere una o più copie del volume «IL PENSIERO DI DESTRA PROPONE...» (circa mille pagine, 70 autori, 42 capitoli. Editore Ciarrapico) può richiederlo scrivendo o telefonando o recandosi al seguente indirizzo: Segreteria di Redazione del «Secolo d'Italia», Via Milano 70, tel. 48.65.91, cod.ice 1 o tale 00184. Il prezzo — assolutamente di favore, sicuramente inferiore al costo reale — è stato fissato a sole diecimila lire (qualunque altro libro di questa mole costa non meno di trentamila lire). Per chi lo chiede in spedizione a domicilio, il volume sarà inviato esclusivamente in contrassegno con il piccolo aggravio, evidentemente, delle spese postali



CORRIERE ROMANO

DAL 1° FEBBRAIO LE PROVE PER IL GRANDE PARCO ARCHEOLOGICO

Fra un mese vietata alle automobili una parte di via dei Fori Imperiali

Se l'esperimento riuscirà la strada potrà essere del tutto eliminata - Nel prossimo maggio sarà chiuso al traffico anche il piazzale del Colosseo

Dal mese di maggio il Foro romano sarà praticamente collegato al Colosseo da un'isola pedonale. La nuova area da cui sarà escluso il traffico automobilistico è quella che circonda l'arco di Costantino. La zona dei Fori si amplierà dalla parte dell'arco di Tito, uno dei capolavori dell'arte architettonica romana. Dal Campidoglio si potranno raggiungere, in una ininterrotta passeggiata, le pendici del Colle Oppio, che sovrasta con i suoi giardini l'anfiteatro Flavio (Colosseo).

Lo ha deciso ieri la giunta comunale, che ha così fatto un ulteriore passo avanti verso la realizzazione di quello che dovrà essere il nuovo «parco dei Fori». Due settimane fa sono iniziati i lavori di smantellamento di via della Consolazione, la strada che separa la collina del Campidoglio dall'area del Foro romano. Entro la prossima primavera l'eliminazione di questa strada (con il conseguente congiungimento fisico tra il palazzo senatorio e le vestigia dell'antica Roma) e la creazione dell'isola pedonale realizzeranno in concreto la prima fase del progetto del parco.

Ma non è tutto. Ieri la giunta comunale ha anche provveduto ad avviare la seconda fase dell'attuazione di quello che sarà l'ancor più vasto «parco dei Fori». E' stato deciso che dal primo febbraio la via dei Fori Imperiali, nel tratto che unisce piazza Venezia con via Cavour (largo Corrado Ricci), sarà chiusa al traffico veicolare ogni domenica. In tal modo si potrà sperimentare l'attuabilità di una eliminazione definitiva della grande arteria, sotto il cui selciato si trovano resti archeologici di valore pari a quello dei monumenti che li fanno cornice ai lati.

Una volta verificata la pos-



Via dei Fori Imperiali: da maggio un'isola pedonale collegherà il Foro al Colosseo

sibilità di vietare definitivamente la circolazione da piazza Venezia a via Cavour, il Comune potrà eventualmente procedere allo smantellamento di questa parte della strada. In questo caso nuove testimonianze della Roma repubblicana e imperiale potranno tornare alla luce: una ampia area di enorme importanza archeologica, unica al mondo, si estenderà dai fianchi del colle Quirinale a quelli del Campidoglio fino a lambire il Colle Oppio.

La giunta ha nominato una speciale commissione incaricata di studiare questo progetto, anche in riferimento all'assetto ambientale, viario e urbanistico del centro storico. Il 6 gennaio verranno illustrate sia la composizione di questa

commissione sia le decisioni che essa vorrà prendere. Nell'occasione sarà anche spiegata la soluzione data ai problemi di traffico che sorgeranno con la creazione dell'isola pedonale presso il Colosseo.

Un fatto imprevedibile, il terremoto (per fortuna leggero) che interessò nel settembre '79 alcune zone della città, ha dato il «via» a quella che può essere definita — per i suoi celeri tempi di attuazione — la corsa alla realizzazione del nuovo «parco dei Fori». I danni subiti da alcuni monumenti limitrofi a via della Consolazione fecero chiudere al traffico questa strada. Da allora il progetto di estendere la zona archeologica, precludendo al traffico altre aree, ha raccolto sempre

più ampie adesioni. La necessità di salvaguardare dallo smog provocato dalle auto le maggiori testimonianze della antica Roma ha fatto concretizzare l'ipotesi di creare una vasta zona «protetta» dalle vibrazioni del traffico e dal gas di scarico degli autoveicoli.

L'amministrazione comunale, compiendo una scelta da alcuni definita «storica», si è decisamente orientata verso la realizzazione del nuovo parco archeologico prendendo in esame anche lo smantellamento di parte dell'ex via dell'Impero voluta dal governo fascista. Studiosi, archeologi, architetti, urbanisti hanno apprezzato la linea seguita dal Comune; sulla cui realizzazione si è aperto tuttavia un acceso dibattito.

Lo «stradone» che taglia l'area archeologica sarà chiuso da largo Corrado Ricci a piazza Venezia

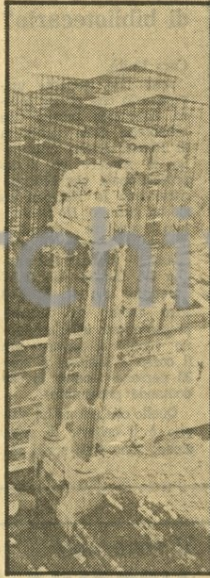
Da febbraio domeniche senza auto ai Fori

Lo ha deciso la giunta comunale - Entro quattro mesi sarà pedonalizzata la piazza che separa il Colosseo dal colle Palatino

Il 1981 comincerà con decisioni e scadenze precise per il futuro dei Fori. Tanto per cominciare, entro quattro mesi verrà istituita l'isola pedonale nella parte di piazza del Colosseo a valle dell'anfiteatro. E' già pronto il progetto dell'assessorato al traffico. Ora questo progetto sarà integrato e attuato di comune accordo dallo stesso assessorato al traffico e da quello al centro storico. Ancora: l'assalto archeologico a via dei Fori Imperiali comincerà il 1. febbraio prossimo, da quel giorno la strada sarà pedonalizzata (chiusa, cioè alle auto) tutte le domeniche da largo Corrado Ricci a piazza Venezia. E' il primo passo, concreto, verso la chiusura definitiva e quindi verso lo smantellamento.

Lo smantellamento, appunto, è già stata nominata la commissione di tecnici, urbanistici e archeologici che dovrà decidere tempi e modi di questa operazione gigantesca, che dovrà studiare uno a uno tutti i problemi che la cancellazione di questa strada comporterà: per il traffico, per i lavori di scavo, per la conservazione dei reperti che potranno essere recuperati, per gli effetti che si produrranno su tutto il centro storico.

Sono queste le decisioni prese ieri mattina dalla giunta comunale. Erano decisioni attese ormai da alcuni giorni, che qualcuno temeva potessero essere rinviate (se non altro per le difficoltà, per gli oneri che esse comporteranno) ma che invece sono arri-



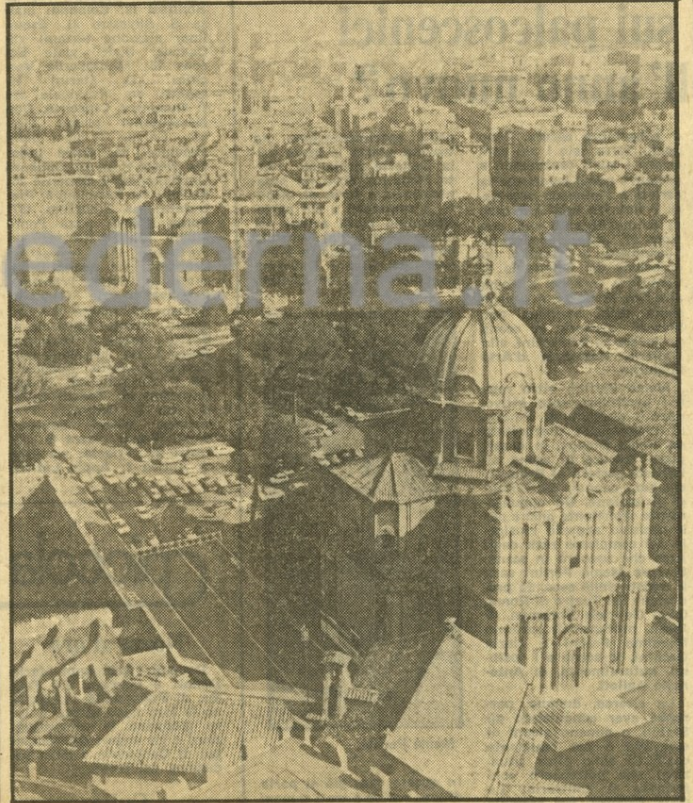
vate puntuali.

L'operazione recupero dei Fori è cominciata praticamente quindici giorni fa, quando gli operai del Comune, dopo un'apposita delibera della giunta, hanno cominciato a disselciare via della Consolazione. Quella strada era stata chiusa al traffico dopo che il «piccolo» terremoto di un anno e mezzo fa aveva gravemente danneggiato il tempio di Sa-

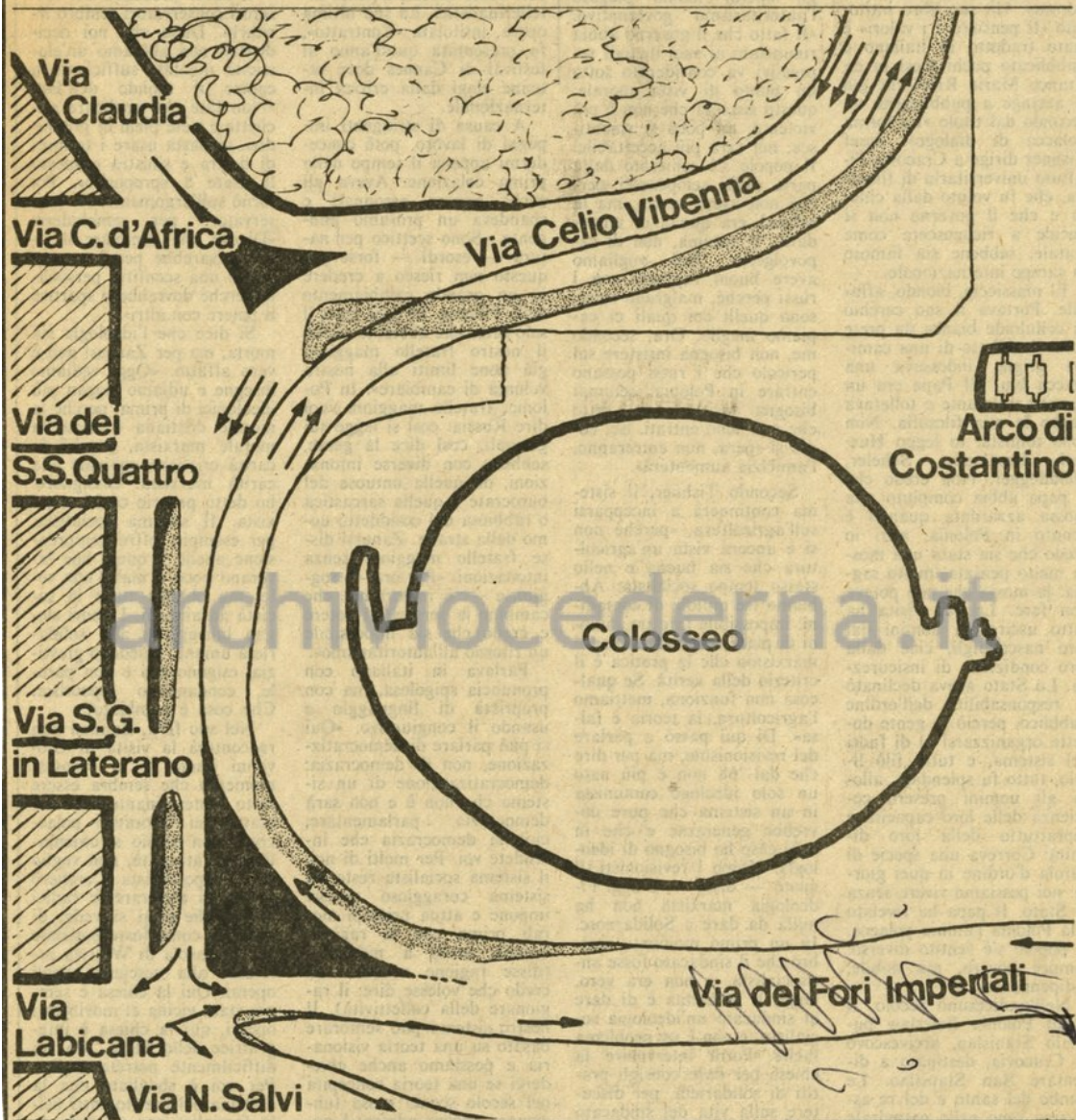
turno e l'Arco di Settimio Severo. Qualcuno (soprattutto i patiti dell'auto) aveva sperato che quella fosse una decisione provvisoria, temporanea, e invece no. Accogliendo le sollecitazioni del sovrintendente ai monumenti La Regina e quindi dell'ex sindaco Argan, la giunta ha deciso di rendere definitivo quel provvedimento. Non solo, con una nuova delibera ha stanziato anche i fondi necessari per dare inizio agli scavi. Così i Fori torneranno ad essere uniti al Campidoglio, e potranno riemergere testimonianze uniche al mondo, come il basamento del tempio di Saturno e una parte della Via Sacra.

Quando anche l'area intorno all'arco di Costantino (tra il Colosseo e il colle Palatino) sarà pedonalizzata, il progetto di riportare a unità tutto il complesso dei Fori avrà fatto un altro passo in avanti. Resterà da affrontare e risolvere la questione più difficile, quella di via dei Fori Imperiali. Prima di arrivare alla sua cancellazione ci vorrà del tempo (pensate soltanto ai problemi di traffico che la sua chiusura comporterà) ma intanto, come ha proposto lo stesso sindaco Petroselli nel recente convegno in Campidoglio, si potrà cominciare a scavare nelle aree non asfaltate.

NELLE FOTO: due immagini di via della Consolazione dove, da quindici giorni, sono iniziati i lavori di disselciamento per il recupero dei Fori



E' deciso. Si farà l'«isola» tra il Colosseo e il Foro



Un'isola pedonale intorno all'Arco di Costantino che servirà anche a ricongiungere il Colosseo al Foro romano sarà finalmente realizzata senza alcuna modifica al terrapieno che costeggia un lato dell'anfiteatro Flavio. L'approvazione del progetto, preparato dalla ripartizione traffico, è avvenuta ieri da parte della giunta comunale, insieme alla nomina della commissione incaricata di studiare i presupposti e le condizioni per la chiusura al traffico di via dei Fori Imperiali, tra largo C. Ricci e piazza Venezia, e alla decisione di avviare dal prossimo 1 febbraio la chiusura domenicale dello stesso tratto di strada a titolo sperimentale.

Il progetto per la modifica della circolazione intorno al Colosseo ha avuto vita particolarmente sofferta. Messo a punto dall'assessore De Felice e dall'ing. Impeccora (capo dell'ufficio tecnico della XIV ripartizione) su richiesta della sovrintendenza, ha incontrato per lungo tempo l'opposizione di altri membri della giunta, in particolare dell'assessore Calzolari, preoccupati che le modifiche alla sede viaria potessero «soffocare» il Colosseo.

Solo qualche settimana fa, quando si è arrivati a una discussione di merito, si è scoperto che rispetto dei monumenti ed esigenze

del traffico potevano essere benissimo conciliati. Il risultato è il progetto illustrato nella piantina che prevede in sostanza di fare a meno di qualsiasi modifica al terrapieno, sostituita da lavori di lieve entità alla scarpata di via Nicola Salvi, ai marciapiedi (che verranno in alcuni punti eliminati o ridotti di dimensione) e alle aiuole che fiancheggiano via Celio Vibenna. Una volta appaltati, i lavori richiederanno circa 4 mesi per essere portati a termine.

In grigio, nella piantina, sono indicati gli allargamenti della sede viaria, in nero gli spartitraffico di prossima costruzione.

La nuova disciplina viaria, una volta entrata in vigore, comporterà la chiusura al traffico di tutta l'area compresa tra il Colosseo e il Foro romano, incluso ovviamente l'Arco di Costantino.

Sarà poi la sovrintendenza a decidere la sistemazione e la pavimentazione più opportuna. Per le auto, l'unica modifica sostanziale riguarderà quelle provenienti da via Labicana e dirette a via S. Gregorio. Saranno costrette a girare a destra per via Nicola Salvi, trasformata a senso unico in salita, e a compiere la rotatoria via degli Annibaldi-via Cavour-largo C. Ricci-via dei Fori Imperiali per tornare nuovamente al Colosseo.

IL PROGETTO DI ISOLA PEDONALE DECISO DAL COMUNE

Al Colosseo una scelta compatibile col futuro del parco archeologico

La chiusura della corsia tra l'arena e il tempio di Venere non comporterà l'allargamento del terrapieno - Ridotta da 800 a 400 milioni la spesa

Una scelta ragionevole, che raccoglie in gran parte le raccomandazioni venute dalle voci della cultura. La soluzione per la chiusura parziale di piazza del Colosseo che la giunta comunale ha adottato nell'ultima seduta del 1980, pur nel compromesso tra le proposte in campo, evita infatti di pregiudicare la necessaria estensione futura della zona archeologica, proiettandosi invece verso una graduale riduzione del traffico in tutto il quadrante del centro storico che gravita su piazza Venezia.

Riordiniamo brevemente i dettagli. Con la chiusura della carreggiata che separa attualmente l'arena e l'arco di Costantino dal tempio di Venere e dal resto dell'area Fori-Palatino, la circolazione verrà incanalata come segue: da via dei Fori Imperiali si andrà a via di S. Gregorio salendo la rampa sulla sinistra del Colosseo e svoltando poi a destra sul terrapieno che lo costeggia a Est — portato a doppio senso di marcia — e proseguendo giù per via Vibenna; da via Labicana si andrà a destra in via Nicola Salvi o dritti scendendo la rampa (come oggi) ma sarà impossibile raggiungere via di S. Gregorio direttamente; il flusso da via Labicana a via di S. Gregorio-Circo Massimo potrà smistarsi su direttrici esterne alla piazza del Colosseo, immettendosi prima di raggiungere nella maglia viaria del Celio, o salire via Nicola Salvi e di lì, per via degli Annibaldi, via Cavour e via dei Fori Imperiali, tornare alla svolta a destra in cima alla rampa dopo un percorso rotatorio.

E' stata abbandonata l'idea di allargare il terrapieno, peggiorando così la già precaria sistemazione del lato orientale del monumento. Infatti si è trovato ugualmente il modo di fargli ospitare cinque corsie di marcia contro le tre attuali: ritagliando lo spazio necessario dai marciapiedi, dal cuneo verde tra la rampa e via Nicola Salvi e dalle aiuole di via Vibenna.

E' stato inoltre accettato il suggerimento (comune agli interventi di Benevolo, Cederna, Insolera) di allargare la marcia alle zone circostanti,



Il primo tratto di via dei Fori Imperiali che sarà chiuso al traffico

Si è infatti risolto di disporre a via Nicola Salvi un senso unico in salita, eliminando il flusso discendente, mentre il divieto di svolta a sinistra in fondo a via Labicana convoglierà spontaneamente una parte del traffico su altri itinerari. Si dovrebbe avere così, ad operazione conclusa, una pur lieve diminuzione della circolazione complessiva intorno al Colosseo.

Anche il piano operativo è stato migliorato. Secondo il nuovo e definitivo progetto — elaborato dall'assessore al Traffico Tullio De Felice e dall'ingegner Giovanni Imperora della XIV ripartizione — il costo dei lavori si riduce da 800 a 400 milioni, mentre i tempi di esecuzione scendono da più di un anno a circa quattro mesi comprese le procedure di appalto. Se tutto va bene, si potrà inaugurare la nuova disciplina per la fine di aprile.

Ma già dai primi di febbraio — è stato ancora deciso dalla giunta — il piano di riqualificazione archeologica del centro di Roma farà un ulteriore passo avanti con la chiusura sperimentale — la

domenica — di via dei Fori Imperiali. Che avrà un duplice scopo: proporre ai cittadini la riappropriazione del gigantesco spazio storico sventrato da «Mussolini urbanista», e soprattutto offrire elementi di analisi alla commissione speciale in via di istituzione con il compito di definire una proposta generale di estensione del parco archeologico. Il giorno che questo dovesse allargarsi fino a includere oltre a via dei Fori Imperiali, anche l'intero Colosseo saldando magari alla domus aurea sul colle Oppio e ai resti delle caserme dei gladiatori tra via di San Giovanni e via Labicana — non si porrà dunque il problema di demolire strutture appena costruite col denaro pubblico.

Dopo più di un anno di dubbi ed incertezze, anche questa partita è stata perciò risolta in modo organico al programma generale definito per il centro storico fin dalla conferenza urbanistica del 1977: recupero culturale e decongestione attraverso le strategie del decentramento e del dirottamento della circolazione di attraversamento su di-

rette tangenziali. Se per il decentramento si è ancora alle fasi preliminari (avvio del nuovo sistema direzionale entro il primo programma triennale di attuazione del piano regolatore) il recupero culturale ha fatto in questi ultimi mesi i primi passi concreti: importanti per il segnale che danno più ancora che per la loro dimensione.

Avviati da un mese i lavori di sbancamento di via della Consolazione per riunire il Foro al Campidoglio, decisa la questione Colosseo in maniera conveniente, definiti la commissione e l'esperimento di via dei Fori Imperiali, c'è ora da attendere l'ultima approvazione della legge speciale del 180 miliardi per l'archeologia romana, per cui manca il voto della Camera. Superato anche questo scoglio, agli sforzi del Comune potranno aggiungersi quelli della soprintendenza che ha promesso, nei prossimi cinque anni, di rendere finalmente giustizia al complesso di testimonianze antiche più importante del mondo.

Francesco Perego

Calendario

IL SOLE sorge alle 7,38 e tramonta alle 16,51.

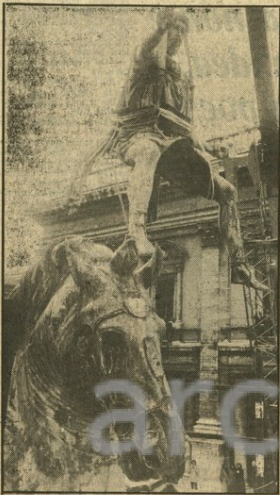
LA LUNA (ultimo quarto) sale alle 3,44 e cala alle 14,16.

SEGNO DELLO ZODIACO: Capricorno. ONOMASTICI DI OGGI: Gregorio, Basilio.

Ha lasciato ieri mattina la piazza del Campidoglio il monumento equestre più famoso e copiato del mondo

Mai imperatore romano fu «disarcionato» con così grandi onori

Marc'Aurelio è stato sollevato dalla sella ieri mattina - Sarà trasferito per il restauro al San Michele - Sofisticati apparecchi per trovare la terapia giusta ai danni del tempo e dello smog



Da aprile del '78, data dell'attentato fascista che ha danneggiato seriamente la facciata di palazzo del Campidoglio Marc'Aurelio è stato tenuto costantemente sotto controllo da esperti e restauratori con l'aiuto di sofisticati apparecchi. Le preoccupanti condizioni dello stato di conservazione della statua erano note da tempo. Ma furono proprio gli effetti della bomba messa in Campidoglio a far capire a tutti che non c'era più tempo da perdere. I controlli nei mesi successivi all'attentato rivelarono non solo che la copertura di oro si andava assottigliando, ma che anche il bronzo si stava danneggiando per colpa dello smog e dell'umidità. Perfino le gambe del cavallo si accendevano indebolendo il famoso gruppo equestre rivela pure qualche oscillazione.

Marc'Aurelio. Una delle maggiori preoccupazioni era il calcio che poteva aver dilatatato il metallo e quindi compromessa la stabilità della struttura bronzea.

Sono cominciate intanto le preoccupazioni economiche. Tutti d'accordo per il restauro, ma con quali soldi portarli avanti?

All'appello del sindaco Petroselli ai romani per contribuire alla spesa ha risposto per primo il Banco di Roma mettendo a disposizione 100 milioni. In occasione del centesimo anno dalla fondazione dell'Istituto di credito i dirigenti hanno deciso di offrire la somma per il restauro di un'opera significativa della città. E il Marc'Aurelio è indubbiamente quasi un simbolo di Roma. Dopo il Banco il ministero dei Beni Culturali ha annunciato la sua disponibilità a contribuire alla spesa, offrendo 300 milioni.

NELLE FOTO: tre momenti del «disarcionamento» di Marc'Aurelio. A destra il cavallo malinconicamente privato del suo cavaliere. A sinistra l'imperatore sollevato delicatamente dalla gru, e sotto la statua viene appoggiata alla sua speciale «sella», prima di raggiungere il palazzo dei conservatori.



Tornerà? Almeno due anni per saperlo

E adesso Marc'Aurelio che fine farà? Sgarbi per girare dalla piazza del Campidoglio o tornerà? E se tornerà, sarà proprio lui o un sosia, una copia? Svanita l'emozione del momento, consegnata ormai agli archivi la foto (dattilo storica) di quello strano cavaliere di bronzo che vola sopra a un cavo, imbragato e a gambe larghe, sono queste le domande che la gente rivolge agli artefici dell'operazione e ricovero. Ma per il momento nessuno può rispondere. Prima di tutto bisognerà stabilire di cosa e quanto il bronzo è malato, poi bisognerà individuare la cura più appropriata. Soltanto alla fine si potrà prendere una de-

terminazione, sono pochi. Il più illustre è quello dei quattro cavalli di Costantinopoli, sistemati dai veneziani sulla facciata di San Marco. Non solo, ma la statua e il cavallo andranno visitati attentamente, confrontati per scetticismo, perché il loro stato, come risulta dai primi esami, è pietoso: lo spessore del metallo si è assottigliato paurosamente, dappertutto crepe, buchetti e macchie verdi di ossido.

Finita la diagnosi, comincerà la cura vera e propria, un altro anno e mezzo, anche due.

Soltanto quando il lavoro sarà finito, si potrà prendere



Prima che la «civetta» canti

Una micidiale miscela di acciaio solforico e acqua corrodono giorno dopo giorno il bronzo e quel che resta della doratura della statua equestre più famosa del mondo. Quando, dopo l'attentato fascista del 19 aprile del '78 che devastò la facciata del palazzo Senatorio, gli esperti andarono a controllare Marc'Aurelio fu chiaro che per l'antico imperatore bisognava prendere una decisione drastica. I fumi del riscaldamento domestico, altri composti presenti nell'aria avrebbero prima o poi compromesso irrimediabilmente il gruppo equestre. Un simbolo di Roma, il corteo ideale e anche fisico della città visto che è a partire dalla «stella» dove starà fino a ieri l'imperatore che vengono misurate le distanze fra Roma e le altre località. E' Marc'Aurelio che ha fatto da modello, attraverso i secoli, a tutte le statue equestri, più o meno retoriche, più o meno

brutte che adornano piazze e larghi di altri paesini e città italiane e estere.

Per la sua onorevole età e per la sua fama il Marc'Aurelio è al centro di leggende popolari, tramandate nei secoli. La gente dice che quando cantava la «civetta» sarà segnata la fine di Roma e del mondo. La «civetta» è il cliffo di poli tra le orecchie dell'imperiale cavallo, più prosaicamente il supposto che, secoli e secoli fa, doveva permettere l'insediamento di un pennacchio, e doveva più sottintesa e ricca la barbutura.

L'altra leggenda, anche questa consociatissima e pare questa piuttosto funesta, dice che quando l'oro che ricopre la statua dell'imperatore sarà completamente consumato dal tempo e dalle intemperie sarà arrivata la fine per la città, o almeno cominceranno calamità, epidemie e disgrazie. Ma forse questa tradizione non è fondata come sembra, visto che, dopo averne passate di tutti i colori, fra viaggi, spostamenti, trasferimenti, si era radicata la convinzione che Marc'Aurelio fosse quasi indistruttibile e che, quindi, non ci fosse nessun pericolo di tragedie collettive.

Marc'Aurelio ha probabilmente 1680 anni di vita. C'è chi fa risalire la sua nascita, ad opera di un artista di Bisanzio, agli anni 164-168. Ma la prima descrizione scritta che possediamo della statua è del medioevo. Tutte le guide, redatte ad uso dei pellegrini in visita a Roma ne parlano, raccomandando loro di non lasciare la città senza aver visto Marc'Aurelio.

E' medioevale pure un'altra leggenda: sotto lo zoccolo sollevato del grande cavallo ci sarebbe raffigurato un potente re dei Parti, con le mani legate dietro al corpo, scom-

fitto e fatto prigioniero da un condottiero.

Nel 1167 Marc'Aurelio fu sistemato in piazza del Laterano e vi rimase per anni e anni. Ma nel 1358 il papa Paolo III ebbe quell'idea che, avvertita all'inizio da più parti, doveva rivelarsi geniale: volle che la statua fosse spostata sul Campidoglio, il colle più ricco di tradizioni, ricordi, testimonianze storiche della città. Il primo ad essere contrario era Michelangelo, che all'epoca stava ridisegnando la piazza. Alla fine però dovette piegarsi all'autorità papale e, forse scontento, si ritirò a casa, dopo il più accurato esame di quella statua.

Adesso non sappiamo se, dopo il più accurato esame di quella statua, si debba mai avvertire il restauro. L'ultimo intervento è del 1912. Nel '53 si decise di rimuovere Marc'Aurelio per salvarlo da eventuali danni di guerra. Adesso non sappiamo se, dopo il più accurato esame di quella statua, si debba mai avvertire il restauro. L'ultimo intervento è del 1912. Nel '53 si decise di rimuovere Marc'Aurelio per salvarlo da eventuali danni di guerra.

superare indonei secoli, per la venerazione che a quel tempo c'era per un imperatore tanto legato alla cristianità. Nel 800 però fu trovata in uno scavo al Laterano una testa di marmo di Marc'Aurelio che somigliava stranamente a quella dell'imperatore a cavallo e non ci sono stati più dubbi sulla sua identità.

Nei 800 la statua rivelò pure i primi scricchiolii e cominciarono i restauri. L'ultimo intervento è del 1912. Nel '53 si decise di rimuovere Marc'Aurelio per salvarlo da eventuali danni di guerra. Adesso non sappiamo se, dopo il più accurato esame di quella statua, si debba mai avvertire il restauro. L'ultimo intervento è del 1912. Nel '53 si decise di rimuovere Marc'Aurelio per salvarlo da eventuali danni di guerra.

Tornerà? Almeno due anni per saperlo

E adesso Marc'Aurelio che fine farà? Sparirà per sempre dalla piazza del Campidoglio o tornerà? E se tornerà, sarà proprio lui o un sosia, una copia? Svanita l'emozione del momento, consegnata ormai agli archivi la foto (davvero storica) di quello strano cavaliere di bronzo che vola appeso a un cavo, imbragato e a gambe larghe, sono queste le domande che la gente rivolge agli artefici dell'operazione «ricovero». Ma per il momento nessuno può rispondere. Prima di tutto bisognerà stabilire di cosa e quanto il bronzo è malato, poi bisognerà individuare la cura più appropriata. Soltanto alla fine si potrà prendere una decisione. Per adesso, con una certa sicurezza, si può prevedere soltanto quello che accadrà nei prossimi giorni e nei primissimi mesi.

Il viaggio al S. Michele

Tanto per cominciare, l'imperatore (o il «gran villano» come per secoli l'hanno chiamato i romani) resterà nel luogo dove si trova adesso (sotto il colonnato del palazzo dei Conservatori) fino a sabato 17. Per quel giorno, è prevista la rimozione del cavallo e così tutto il monumento, composto di due parti ben distinte, unite soltanto da un ingegnoso sistema a incastro, farà il suo viaggio verso il San Michele, dove è già allestito il laboratorio del restauro. Sarà un viaggio non facile. Cavallo e cavaliere (più di due tonnellate) saranno caricati su un grande autocarro (di quelli bassi e con tante ruote, del tipo usato per trasportare i vagoni ferroviari) che si incamminerà alla velocità di 10 chilometri l'ora. Per l'occasione sarà transennato tutto il tragitto tra il Campidoglio, Lungotevere Aventino (che la carovana percorrerà in senso vietato), Ponte Sublico e Piazza di Porta Portese. Il transennamento è di rigore, non tanto per impedire gli assalti della folla, quanto per tenere lontane le automobili.

Al San Michele, sede dell'Istituto centrale del restauro, cominceranno gli studi, che dureranno almeno sei mesi. Un tempo lungo, è vero, ma necessario. Il bronzo non è il marmo, poco si sa ancora degli effetti deleteri dello smog su questo metallo. E poi, i

Errata corrige

Nell'articolo pubblicato ieri nelle pagine di Roma-regione sulla vendita all'asta di 800 appartamenti del Caltagirotte abbiamo fatto erroneamente riferimento al Banco di S. Spirito. In realtà all'operazione e alle aste è interessato un altro grande istituto di credito. Ci scusiamo dell'errore coi nostri lettori.

precedenti sono pochi. Il più illustre è quello dei quattro cavalli di Costantinopoli, sistemati dai veneziani sulla facciata di San Marco. Non solo, ma la statua e il cavallo andranno visitati attentamente, centimetro per centimetro, perché il loro stato, come risulta dai primi esami, è pietoso: lo spessore del metallo si è assottigliato paurosamente, dappertutto crepe, buchetti e macchie verdi di ossido.

Finita la diagnosi, comincerà la cura vera e propria, un altro anno e mezzo, anche due.

Soltanto quando il lavoro sarà finito, si potrà prendere una decisione. Ma chi dovrà prenderla? L'ultima parola, quella decisiva, dovrà dirla il ministro dei Beni culturali, ma non prima di aver ascoltato (si tratta di «pareri», ma come non tenerne conto?) lo stesso consiglio nazionale di quel ministero e poi il Comune e la sovrintendenza.

Ma se la decisione è di là da venire, la discussione in merito è già cominciata da un pezzo. E' una discussione pacata e colta, ma che susciterà polemiche e magari qualcuno invocherà lo «spirito della romanità» offeso dai restauratori.

Una copia o un «sostituto»?

Il problema, in estrema sintesi, si può ridurre a questo: se gli esperti dell'Istituto del restauro diranno che Marc'Aurelio non può tornare sul suo piedistallo, cosa si farà? Si farà una copia dell'originale o si metterà al suo posto un'altra statua, magari moderna (di Moore, ha proposto qualcuno)?

Secondo Adriano La Regina, sovrintendente ai monumenti, la copia conviene comunque farla, se non altro per metterci al riparo, per evitare che improvvisi distruzioni ci privino della sola immagine di Marc'Aurelio. Però, aggiunge il sovrintendente, una copia al posto dell'originale non è la soluzione migliore. Se il Marc'Aurelio si trovasse in cima a un palazzo, visibile, ma lontano, non ci sarebbero troppi problemi, ma quel falso così a portata di mano darebbe veramente fastidio.

Di opinione diversa si sono dichiarati invece altri studiosi. Per esempio il direttore dell'Istituto superiore del restauro, Giovanni Urbani. Sabatino Moscati, docente di archeologia, e Giulio Carlo Argan, storico dell'arte; Michelangelo, ha detto anche l'ex sindaco di Roma, ritocò il progetto originario della piazza per sistemarci il Marc'Aurelio, se l'originale non può tornare al suo posto, mettiamoci una copia. La stessa cosa è stata già fatta a Firenze, senza troppo scandalo, con la Loggia dei Lanzi e con lo stesso David di Donatello.

TRA LUNE E ANELLI

Saturno fa rabbia

Il Voyager 1 ha ormai lasciato il sistema di Saturno e sta avviando verso l'orbita di Urano che raggiungerà tra molti anni. Gli scienziati sono infanzuolati ad analizzare i dati ricevuti dalla sonda, si tratta di un lavoro paziente che li terrà occupati per anni. Non occorre tuttavia essere super-specializzati per apprezzare lo splendore e la bellezza delle immagini di Saturno e delle sue lune inviate dal Voyager. È doveroso essere evidenti che abbiamo appreso in questa occasione di importanza storica, più di quanto l'antonomasia convenzionale abbia fatto nei secoli precedenti.

Saturno è un gigante gassoso, simile a Giove anche se più piccolo. Si pensa che questi pianeti siano composti in maggioranza da idrogeno (tre quarti) e per il resto da elio con frammenti delle impurità (metano, ammoniaca, composti di zolfo) che danno colori caratteristici all'atmosfera. Si danno luogo a fantastici fenomeni meteorologici intravisti per la prima volta dal Voyager. In fondo si tratta dello stesso materiale costitutivo del Sole che ha però una massa che è mille volte quella di Giove. Secondo i calcoli questa è appunto la ragione per cui le reazioni termonucleari si sono innescate nel Sole e non nei giganti gassosi, stelle mancate perché troppo piccole.

Colpisce in Saturno il fantastico spettacolo degli anelli, solo molto recentemente si è scoperto che Urano e Giove hanno un sistema di anelli molto meno sviluppati e non visibili al telescopio. Nel secolo scorso lo scozzese Maxwell si era accorto, con le osservazioni che gli anelli di Saturno non potevano essere solidi e neppure liquidi e dovevano consistere probabilmente in una moltitudine di mini-lune, del diametro di pochi metri, sciamanti attorno al pianeta ed irraggiate dalla forza di gravità. Molto più recentemente Goldreich e Tremaine hanno cercato di mettere ordine nella struttura degli anelli deducendola dalla legge di gravità.

In realtà non esiste un anello bened più anelli concentrici separati dalla divisione di Cassini e da quella di Encke. Si pensava che queste divisioni fossero prodotte dalle perturbazioni indotte dalle lune Mimas ed Enceladus, che rendono instabili certe orbite vuotando continuamente. La visita del Voyager ha dimostrato che questo punto di vista era errato e che certe strutture ma non ce ne sono. Il sistema più complesso degli anelli sta di vicino. Non esistono solo due divisioni e gli anelli appaiono organizzati in strutture concentriche che li fanno apparire come un gigantesco microscopio del diametro di oltre duecentomila chilometri. È stato visto un anello eccentrico (detto F) dalla forma eccentrica e che appare intrecciato. Inoltre il conto delle linee del pianeta è salito ad almeno quattordici. Certamente queste lune giocano un ruolo nello strutturare gli anelli. Rendendosi conto tuttavia che gli anelli sono lì da oltre quattro miliardi di anni e che la gravità ha avuto tutto il tempo di organizzare incredibili giochi di prestigio che li faranno impazzire nei prossimi decenni.

Lo spessore del microscopio è quasi evanescente, secondo le osservazioni non supera 300 metri, secondo Tremaine forse è ancora inferiore, appena dieci metri e nelle sue stesse parole, si tratta forse del sistema più piatto finora osservato in natura. Sugli anelli

Premiata la Fracci

PISTOIA - Carla Fracci, la prestigiosa ballerina in questi ultimi giorni impegnata nei balletti al Comunale di Firenze e alla Scala di Milano, ha ricevuto ieri a Pistoia il "Leone d'oro 1980" assegnato ogni anno a chi si è distinto in Italia ed all'estero nei campi dell'arte, della scienza e della tecnica.

In passato hanno ricevuto il premio, fra gli altri, Pietro Annigoni, Mario Tobino, Francesco Masina e Mirella Freni. A Carla Fracci il premio è stato consegnato dall'ex presidente del Consiglio Costantino Paolo Rossi.

appaiono continuamente delle misteriose strutture radiali, «spoke», che si dissolvono e si riformano nel giro di poche ore.

Saturno possiede anche la più grossa luna del sistema solare, Titano, più grande di Mercurio e provvista di una atmosfera di idrocarburi. Il solo Sagan gli pensa (o pensava) a Titano come sede di vita e di attività. Tra gli altri satelliti Giuseppe ha un aspetto incredibile, essendo diviso in due emisferi che abbiamo appreso in questa occasione di importanza storica, più di quanto l'antonomasia convenzionale abbia fatto nei secoli precedenti.

Fa rabbia tanto spreco di materiale. L'atmosfera di Saturno mostra grande abbondanza di metano ed idrogeno, due combustibili di alto potenziale. In questi lune desolate ed affascinanti.

Una veduta della zona archeologica (Da «Qui Roma», Touring Club Italiano)

PER RIMEDIARE AL MASSACRO URBANISTICO E ARCHEOLOGICO DEL FASCISMO

Roma smantellata «via dell'Impero»

Doveva essere una strada «diritta come la spada di un legionario», adatta alle parate militari - Il Colosseo degradato alla funzione di paracarro monumentale - L'asfalto nascose ciò che gli archeologi avevano riportato per un momento alla luce



Una veduta della zona archeologica (Da «Qui Roma», Touring Club Italiano)

«I monumenti millenari devono sgombrare la necessaria solidità», aveva proclamato Mussolini il 31 dicembre 1935 insediando in Campidoglio il primo governatore di Roma, Filippo Craxi, al quale così disse: «Sei tu a decidere gli avvenimenti da operare nel centro storico della città chiamata allora, di preferenza, Urbe».

Lo comunque era ancora approssimativo e semplicistico. Nella prima relazione ad un progetto del 1931 si parlava genericamente di un'arteria che attraversava i Fori imperiali, collegando il Colosseo al centro storico. Il progetto di Costantino (Mussolini) riguardava il Colosseo, e per mezzo di un ampio stallo largo in media 60 metri, Rocca e San Giovanni. Non era dire alcuno di questi, ma di un'arteria che attraversava i Fori imperiali, collegando il Colosseo al centro storico.

L'ampio e lungo stallo (60 metri) che sarebbe poi stato denominato Via dell'Impero, e di cui oggi si vede la cancellata, fu per motivi di interesse tanto urbano quanto storico. Fu realizzato nel corso di un anno, in un succedersi di opere di ripulitura e di contraddirittura, iniziata ancora durante la dittatura del fascismo. Bisogna notare la grande opera del regime emesso in data del 29 ottobre 1932, decise la marcia su Roma, onde gli scavi furono condotti. Ha scritto l'archeologo Filippo Corbelli, il fatto che da piazza Venezia, sotto un impulso futurista che scientifici, e il risultato fu che la superficie del Foro viabile prima degli scavi, era superiore e quella rimasta scoperta a lieve ripulimento.

La marcia, i Fori imperiali si estendevano su un'area di oltre 80 mila metri quadrati, e furono scavati circa 76 mila, ma rimpicciiti 64 mila. I ruderi lasciati in mostra rappresentavano il 15 per cento di quanto avevano costruito gli imperatori. Per sperimentare via del Foro Imperiali. Ha detto il sindaco: «Vivere a Roma è un privilegio per il quale non si può rinunciare a qualche cosa». Ha parlato di «nuovo politico per il centro storico», di «apostrofamento di razionalità», e ha aggiunto: «Se nessuno ricorresse ad una terapia d'urto». Sembra Churchill che prometteva sangue e lacrime, ma invece della vittoria su Hitler avrebbe un immenso parlo di demolizione, la cui opera, imprevedibile nel cuore della città.

Dopo l'esperimento demolitivo si procederà ai lavori sul primo tratto, quello che si trova tra piazza Venezia e piazza del Colosseo. Per la spesa si affideranno le opere nel 1982, gli studi preparati dal Consiglio dei ministri per la preservazione del centro storico di Roma. Il provvedimento già passato in Senato ma non ancora alla Camera. E si dice che il gran rumore che si sta facendo su tutta l'operazione debba anche servire a spingere i deputati alla sua rapida approvazione.

Lamberto Antonelli



La via dei Fori durante uno scavo dei mezzi pubblici

«L'asfalto nascose ciò che gli archeologi avevano riportato per un momento alla luce».

Ma il grande impegno era concludere piazza Venezia con il Colosseo grazie a una strada che si doveva tracciare «diritta come la spada di un legionario», e il 9 settembre 1932, cadde la simile casa tra il Foro d'Augusto e quello della Pace, ecco l'entusiasmo del regime. Il Colosseo è apparso per la prima volta in fondo alla nuova strada, annunciata in un'ora al giorno. Il giornale d'Italia, Mussolini ha detto: «Lavoro in progresso». Roma ha ora, al suo centro, la strada romana, e si prepara per le grandi parate militari, strada con la periferia e la campagna».

Questo lo dice lunga sul modo di pensare del regime. «L'asfalto nascose ciò che gli archeologi avevano riportato per un momento alla luce».

«L'asfalto nascose ciò che gli archeologi avevano riportato per un momento alla luce».

«L'asfalto nascose ciò che gli archeologi avevano riportato per un momento alla luce».

«L'asfalto nascose ciò che gli archeologi avevano riportato per un momento alla luce».

«L'asfalto nascose ciò che gli archeologi avevano riportato per un momento alla luce».

«L'asfalto nascose ciò che gli archeologi avevano riportato per un momento alla luce».

«L'asfalto nascose ciò che gli archeologi avevano riportato per un momento alla luce».

«L'asfalto nascose ciò che gli archeologi avevano riportato per un momento alla luce».

Vittorio Ottolenghi

Advertisement for Corso B. Telesio 59/Bis, featuring a building and contact information for Vendonsi.

Advertisement for Asunzione speciale Venditrice/ore Interni, offering services in Torino and Milano.

Advertisement for 'Do you speak English?' by Shenger Institute, offering English courses.

PROGETTI E SPERANZE NEGLI AMBIENTI CAPITOLINI E IN QUELLI CULTURALI

La nuova scavi scoperte inattese?

ROMA - Solo qualche metro di scavo e si scopre un mondo nuovo. In attesa che si completi il tempio di Giove Capitolino, si scopre un mondo nuovo. In attesa che si completi il tempio di Giove Capitolino, si scopre un mondo nuovo.

Un collo da imbuto che oggi si sta scavando nella zona archeologica di piazza Venezia. Gli automobilisti si sono fermati davanti a un blocco di mura antiche, e si sono fermati davanti a un blocco di mura antiche.

La demolizione del collo da imbuto che oggi si sta scavando nella zona archeologica di piazza Venezia. Gli automobilisti si sono fermati davanti a un blocco di mura antiche, e si sono fermati davanti a un blocco di mura antiche.

La demolizione del collo da imbuto che oggi si sta scavando nella zona archeologica di piazza Venezia. Gli automobilisti si sono fermati davanti a un blocco di mura antiche, e si sono fermati davanti a un blocco di mura antiche.

La demolizione del collo da imbuto che oggi si sta scavando nella zona archeologica di piazza Venezia. Gli automobilisti si sono fermati davanti a un blocco di mura antiche, e si sono fermati davanti a un blocco di mura antiche.

La demolizione del collo da imbuto che oggi si sta scavando nella zona archeologica di piazza Venezia. Gli automobilisti si sono fermati davanti a un blocco di mura antiche, e si sono fermati davanti a un blocco di mura antiche.

La demolizione del collo da imbuto che oggi si sta scavando nella zona archeologica di piazza Venezia. Gli automobilisti si sono fermati davanti a un blocco di mura antiche, e si sono fermati davanti a un blocco di mura antiche.

La demolizione del collo da imbuto che oggi si sta scavando nella zona archeologica di piazza Venezia. Gli automobilisti si sono fermati davanti a un blocco di mura antiche, e si sono fermati davanti a un blocco di mura antiche.

Uno scorcio con i ruderi del Foro romano

LA BATTAGLIA PER I SALDI DEL GRANDE MAGAZZINO

I londinesi all'assalto di «Harrods» risse, danni e 10 miliardi d'incasso

LONDRA - Più di 30 milioni di lire di danni, bottiglioni di vetro e centinaia di apparecchi televisivi a metà prezzo, gli addetti - causa la rissa - si sono visti costretti a sopprimere le vendite e a invitare la clientela a tornare la settimana prossima. È stato in questo reparto, considerati anche il costo e la delicatezza degli articoli, che si sono avuti i danni più rilevanti.

«Corpo a corpo», si sono ripresi anche nel reparto biancheria, qui poco è mancato che le manette delle guardie giurate, costrette ad avere mille occhi per evitare che qualche cliente si fosse messo a nascondere, si fosse messo a nascondere, si fosse messo a nascondere.

Nonostante tutto i responsabili della vendita sono soddisfatti. Il direttore generale di Harrods, Alec Chadwick, in base agli scorpori ha reso noto che i profitti della prima giornata di saldi hanno superato il tetto record dei 10 miliardi dell'anno scorso. Prestazioni ottimali anche per i prossimi giorni. Quest'anno Harrods si fa notare, offre al pubblico una più ampia gamma di articoli e malgrado la crisi la gente è pronta ad allentare i cordoni della borsa per assicurarsi merce di qualità.

Qualche curiosità su questo caso: il lusso più steso regno. E la lotta non distingue di strisci, di tanto in tanto, da Harrods che ogni anno viene assalito da migliaia e migliaia di londinesi nel quartiere chic di Knightsbridge, l'emporio è dotato di un ristorante in grado di ricollocare 25.000 persone (stati erano i posti previsti per ieri), al personale sono state consegnate due milioni e mezzo di buste di plastica per gli acquisti. L'illuminazione richiede tanta energia che potrebbe illuminare una piccola città di un milione di abitanti.

Stampa Sera 981 logo

Advertisement for 'Stampa Sera 981' magazine, highlighting its historical content and availability on Wednesdays.

INSEDIATA LA COMMISSIONE CHE STUDIERA' LA CHIUSURA DI VIA DEI FORI IMPERIALI

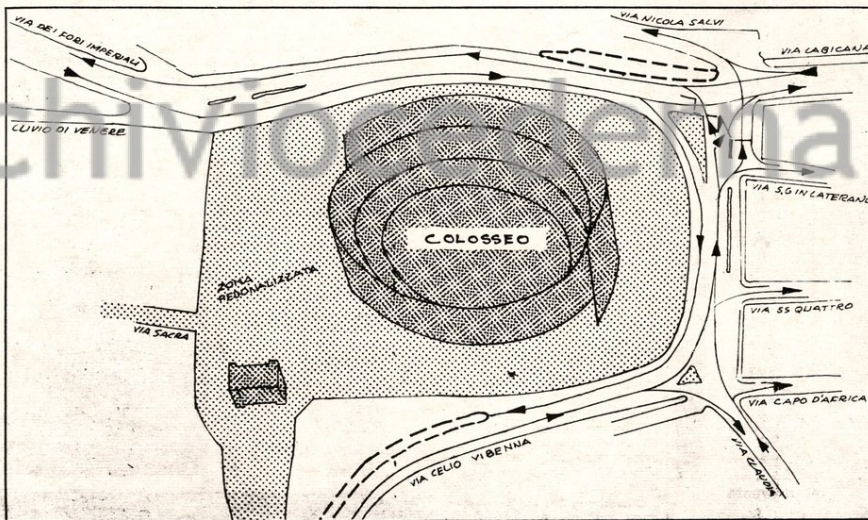
Con la nuova disciplina del traffico al Colosseo milleduecento macchine in meno nell'ora di punta

Confermata la revisione del progetto secondo le indicazioni del nostro giornale - Sparirà entro giugno la strada che divide l'arena dal Tempio di Venere e dal Foro - La giunta fa il punto sull'insieme delle iniziative archeologiche

Il progetto definitivo di nuova sistemazione degli spazi intorno al Colosseo ha tenuto conto delle osservazioni e delle obiezioni mosse dalla stampa alle ipotesi precedenti, ha detto ieri in Campidoglio l'assessore al Traffico Tullio De Felice, riconoscendo così anche formalmente al Corriere — che del caso si è occupato con una lunga serie di articoli — il merito di aver contribuito al miglioramento del piano. La soluzione riveduta e corretta, già nota da alcuni giorni, non solo evita al Colosseo l'ingiuria di un ulteriore allargamento del terrapieno deturpante che lo cinge sul lato orientale, ma fa risparmiare al Comune 400 milioni, avvicinando di mesi la conclusione dell'intervento.

De Felice ha parlato in una conferenza stampa tenuta insieme al sindaco e ai colleghi al Centro storico, alla Cultura e ai Lavori pubblici per fare il punto sull'intero ventaglio della politica capitolina sul fronte archeologico e della chiusura del centro. Di nuovo, c'è stato l'annuncio della (finalmente) avvenuta nomina della commissione speciale incaricata di esaminare se, quando e come si potrà effettivamente eliminare il tratto di via dei Fori Imperiali tra largo Corrado Ricci e piazza Venezia, ripristinando la continuità della platea archeologica dal Palatino fino ai mercati di Trastevere.

Il gruppo di lavoro è com-



Il disegno illustra come funzionerà il traffico intorno al Colosseo con l'entrata in vigore della nuova disciplina

ra di nomina precisa che la commissione potrà disporre di tutto il materiale già raccolto nell'ambito degli studi per il sistema direzionale e per le nuove aree di edilizia economica e popolare (cioè del de-

cerà domenica primo febbraio e che potrebbe estendersi dal primo marzo — secondo una proposta di De Felice — anche a via Arenula e corso Vittorio Emanuele.

Quanto al Colosseo, De Felice

ritenuto necessario a smaltire il traffico nella nuova disciplina, sarà ottenuto a spese dei marciapiedi, della siepe verde all'intersezione tra la rampa e via Nicola Salvi e di una fetta

di via Nicola Salvi e impedendo che da via Labicana si possa andare verso via di S. Gregorio è inoltre prevedibile che una parte dei flussi che attualmente finiscono sul Colosseo si smista su percorsi al-

con la soprintendenza, come sistemare gli spazi riconquistati al comprensorio archeologico intorno al Colosseo e tra il Foro e il Campidoglio dove procedono (invero assai lentamente) i lavori di sbancamento di via della Consolazione.

Renato Nicolini ha riproposto la questione dell'antiquarium comunale inagibile sul Celio; la discussione in corso sul nucleo archeologico è l'occasione — ha detto — per progettare il trasferimento dell'imponente patrimonio di reperti (preziosi soprattutto come documento della vita materiale nella Roma antica) in musei nuovi e moderni da ricavare negli stabili capitolini con la ristrutturazione degli uffici. Ma senza dimenticare — ha detto — la sorte di due eccezionali complessi pubblici esistenti nella zona e sottoutilizzati; palazzo Rivaldi (il «convento occupato») e i mercati tralanei con l'annesso edificio scolastico ottocentesco.

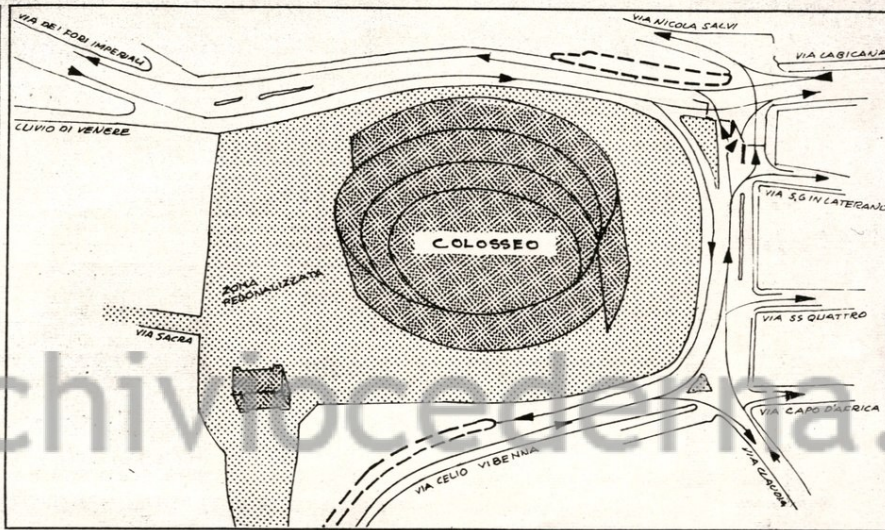
Sul senso complessivo della serie di interventi in corso e annunciati (compresa la legge dei 180 miliardi per Roma, segnale di un «nuovo discorso tra lo Stato e la città») ha infine parlato a lungo Petroselli, polemizzando con quanti hanno accusato la giunta di sortite archeologiche prive di contesto. «Figuriamoci — ha detto — se proprio lo sono contro il contesto. Per schiarire il contesto, per far-

Confermata la revisione del progetto secondo le indicazioni del nostro giornale - Sparirà entro giugno la strada che divide l'arena dal Tempio di Venere e dal Foro - La giunta fa il punto sull'insieme delle iniziative archeologiche

«Il progetto definitivo di nuova sistemazione degli spazi intorno al Colosseo ha tenuto conto delle osservazioni e delle obiezioni mosse dalla stampa alle ipotesi precedenti», ha detto ieri in Campidoglio l'assessore al Traffico Tullio De Felice, riconoscendo così anche formalmente al Corriere — che del caso si è occupato con una lunga serie di articoli — il merito di aver contribuito al miglioramento del piano. La soluzione riveduta e corretta, già nota da alcuni giorni, non solo evita al Colosseo l'ingiuria di un ulteriore allargamento del terrapieno dieruptante che lo circonda sul lato orientale, ma fa risparmiare al Comune 400 milioni, avvicinando di mesi la conclusione dell'intervento.

De Felice ha parlato in una conferenza stampa tenuta insieme al sindaco e ai colleghi al Centro storico, alla Cultura e ai Lavori pubblici per fare il punto sull'intero pentagono della politica capitolina sul fronte archeologico e della chiusura del centro. Di nuovo, c'è stato l'annuncio della (finalmente) avvenuta nomina della commissione speciale incaricata di esaminare se, quando e come si potrà effettivamente eliminare il tratto di via dei Fori Imperiali tra largo Corrado Ricci e piazza Venezia, ripristinando la continuità della platea archeologica dal Palatino fino ai mercati di Traiano.

Il gruppo di lavoro è composto da: sindaco; assessori De Felice, Calzolari (centro storico), Nicolini (cultura) e Meta (lavori pubblici); soprintendente archeologico La Regina e professor Cozza (della soprintendenza comunale); ingegneri Conte e Impeccora della ripartizione al traffico; presidente dell'ATAC Martini; ingegner Quaglia, autore di un recente massiccio studio sul traffico a Roma; Passarelli per l'IN/Arch, Nigro per l'INU e Quilici per Italia nostra; Insoiera e Lugli come «intellettuali indipendenti». La delibe-



Il disegno illustra come funzionerà il traffico intorno al Colosseo con l'entrata in vigore della nuova disciplina

ra di nomina precisa che la commissione potrà disporre di tutto il materiale già raccolto nell'ambito degli studi per il sistema direzionale e per le nuove aree di edilizia economica e popolare (cioè dei documenti più aggiornati sulle questioni del decentramento e della futura espansione urbana) e chiedere, se lo riterrà opportuno, la collaborazione di istituti diversi e in particolare dell'università.

La commissione dovrà riferire alla giunta, perché decida come procedere, entro tre mesi. Per allora, ha fatto notare il sindaco, si avranno a disposizione anche i risultati del «colossale laboratorio sperimentale» costituito dalla chiusura domenicale dello stradone mussoliniano, che comin-

cerà domenica primo febbraio e che potrebbe estendersi dal primo marzo — secondo una proposta di De Felice — anche a via Arenula e corso Vittorio Emanuele.

Quanto al Colosseo, De Felice ha confermato, insieme a Meta, che i lavori procederanno alla svelta: 120 giorni salvo inclemenze climatiche particolari a partire dal primo febbraio quando saranno consegnate le aree. Il capitolato prevede che le squadre operino su tre turni, cioè anche di notte. Insomma il progetto potrà essere realizzato entro la fine di maggio e comunque prima dell'estate.

Come è noto, l'allargamento della rampa che da via dei Fori Imperiali sale a via Labicana, della parte alta della

piazza e del clivo Vibenna, ritenuto necessario a smaltire il traffico nella nuova disciplina, sarà ottenuto a spese dei marciapiedi, della siepe verde all'intersezione tra la rampa e via Nicola Salvi e di una fetta dell'ala tra Colosseo e via Vibenna. Chiusa la corsia che passa attualmente tra Colosseo e Tempio di Venere, e riunito così l'insieme arena-arco di Costantino-Foro romano, il traffico proveniente da via dei Fori Imperiali e diretto a via di S. Gregorio girerà sul nuovo itinerario rampa-via Vibenna; quello proveniente invece da via Labicana dovrà per forza proseguire per via dei Fori Imperiali o salire per via Nicola Salvi, portata a senso unico.

Chiudendo il senso in dire-

sa di via Nicola Salvi e impedendo che da via Labicana si possa andare verso via di S. Gregorio è inoltre prevedibile che una parte dei flussi che attualmente finiscono sul Colosseo si smisti su percorsi alternativi. De Felice calcola che la diminuzione del traffico complessivo, nelle ore di punta, possa toccare le 1200 macchine all'ora, che è un risultato di per sé notevolissimo, se pensiamo ai danni che vibrazioni e gas di scarico portano ai marmi dei monumenti.

Vittoria Calzolari ha parlato dei problemi nuovi che si aprono sul fronte dell'arredo delle aree liberate dal traffico: si tratta di decidere abbastanza velocemente, d'accordo

con la soprintendenza, con sistemare gli spazi riconquistati al comprensorio archeologico intorno al Colosseo, tra il Foro e il Campidoglio dove procedono (invero assai lentamente) i lavori di sbancamento di via della Consolazione.

Renato Nicolini ha riproposto la questione dell'antiquarium comunale inagibile a Celio; la discussione in corso sul nucleo archeologico è l'occasione — ha detto — per progettare il trasferimento dell'imponente patrimonio di reperti (preziosi soprattutto come documento della vita materiale nella Roma antica in musei nuovi e moderni) ricavare negli stabili capitolini con la ristrutturazione degli uffici. Ma senza dimenticare — ha detto — la sorte di due eccezionali complessi pubblici esistenti nella zona e sottoutilizzati; palazzo Rivaldi («convento occupato») e i mercati traelani con l'annesso e difetto scolastico ottocentesco.

Sul senso complessivo della serie di interventi in corso e annunciati (compresa la legge dei 180 miliardi per Roma, segnale di un «nuovo discorso» tra lo Stato e la città) ha infine parlato a lungo Petroselli, polemizzando con quanti hanno accusato la giunta di sortite archeologiche prive di contesto. «Figuriamoci — ha detto — se proprio lo sono contro il contesto. Per schieramento, per formazione, per militanza politica lo di contesto mi sono sempre nutrito. E di progettualità. Ma qui troppo spesso si invoca il contesto per bloccare ogni foglia che dia segno di muoversi». Mentre il sindaco, ed è nel progetto per la realizzazione progressiva del parco archeologico, del decentramento, della riqualificazione della periferia che è condizione per il risanamento del centro.



Le mappe, i tempi, i problemi del progetto archeologico che rivoluzionerà il centro della capitale

Vecchia Roma, tutta nuova



Prima, seconda, terza fase la città eterna diventa parco

di DANIELA PASTI

ROMA rilancia la sua romanità: questo sembra essere lo scopo ambizioso del progetto che la Soprintendenza alle antichità di Roma e il Comune stanno varando, con una giusta prudenza ma con la volontà di andare avanti.

Il grande parco archeologico, illustrato nella mappa, è il provvedimento più vistoso di un piano che è però molto più vasto, come spiega il soprintendente Adriano La Regina nell'intervista che pubblichiamo nell'interno di Dossier. È un piano che mira a rendere più vivibile il centro storico di Roma. Questa città, assediata da quartieri periferici che la speculazione edilizia ha costruito arrendi e privi di qualsiasi struttura civile, ha visto velocemente degradarsi, per incuria o per una politica sbagliata, anche il suo nucleo più antico. Automobili e uffici hanno invaso le strade e i palazzi, cancellandone gli abitanti. Fu il fascismo, con la costruzione di grandi arterie convergenti verso Piazza Venezia, a strutturare la città così com'è ora. Il fascismo utilizzò anche il concetto di «romanità» con fini strumentali, per dare lustro al regime, ma in realtà massacrando le testimonianze dell'antica città con lavori che stravolgevano ogni principio

urbanistico e archeologico. Il progetto odierno, che è stato sponsorizzato da studiosi e urbanisti come Argan, Benevolo, Cederna, vuole riparare ai guasti di quell'epoca, ma non è solo questo: l'area interessata è infatti molto vasta e la sua sistemazione dovrebbe dare alla città, nell'intenzione dei promotori del piano, un aspetto e un tipo di fruizione molto diversi da quelli che offre ora. In pratica appunto «la romanità» dovrebbe diventare, molto più di quanto non lo sia ora, la veste con la quale Roma si presenterà al resto del mondo. Il progetto — che utilizzerà parte dei 180 miliardi della legge Bisasni (che però deve ancora essere approvata dalla Camera) — proprio perché è così vasto, presenta dei problemi, soprattutto per il traffico che dovrà essere dirottato da strade percorse da un fiume di macchine, come via dei Fori Imperiali. Sarà perciò attuato in varie fasi (vedi mappe).

LA PRIMA fase è già cominciata ed è lo smantellamento di via della Consolazione che separa il Colle capitolino e il Tabularium dal Foro romano, ristabilendo una continuità che esisteva fino alla fine dell'Ottocento, quando venne costruita la strada.

La seconda fase invece si presenta più complicata e viene, a sua volta, divisa in due momenti. Il primo prevede la chiusura del tratto di via dei Fori Imperiali che va da Piazza Venezia all'incrocio con via Cavour (Largo Corrado Ricci).

Questa zona è anche la più importante dal punto di vista archeologico: nasconde infatti i grandi Fori dell'età imperiale, dei quali è ora visibile solo una parte del Foro di Traiano. E' da questa area che gli archeologi si aspettano i risultati scientifici più importanti: gli scavi che verranno eseguiti a vari livelli dovrebbero infatti, secondo il parere degli esperti portare alla luce non solo resti dell'età imperiale, ma anche di epoche precedenti, e posteriori, soprattutto di età alto medioevale.

Il secondo momento prevede la chiusura dell'altra metà della strada, la parte cioè che arriva al Colosseo. In questa zona non si aspettano i ritrovamenti di rilievo: infatti il fascismo ha sbancato la collina Velia abbassando il livello della carreggiata stradale di parecchi metri. Per questa zona non è stata ancora prevista una soluzione definitiva: nei progetti, fra l'altro, c'è la costruzione di una grande terrazza che ricostituisca in

qualche modo il volume della Velia, alzandosi all'altezza del Tempio di Venere e della Basilica di Massenzio, mentre sotto la strada dovrebbe rimanere dov'è ora. Con il ripristino dell'antico livello della collina Velia si riuscirebbe anche, secondo gli autori del progetto, a riproporre un più corretto punto di vista del Colosseo. Ma il progetto prevede altri interventi nella zona della Domus Aurea, la famosa dimora di Nerone, al Colle Oppio, e nella zona del Celio. Inoltre l'area archeologica dovrebbe avere una continuità con il Circo Massimo, posto alle spalle del Palatino (attualmente ne è separato dalla via dei Cerchi) e con la via Appia, attraverso le Terme di Caracalla e la Passeggiata archeologica.

Il problema dei collegamenti fra queste diverse aree rimane aperto, così come deve essere anche studiato il tipo di interventi da fare. «Dovrà esserci una integrazione fra città e luoghi di interesse archeologico», spiegano alla soprintendenza «non vogliamo costituire delle zone chiuse, per questo non amiamo parlare di «parco», né possiamo definire esattamente l'area in cui si interverrà con lavori di scavo o di valorizzazione dei monumenti già alla luce».

L'obiettivo finale

I numeri sulla mappa indicano:

- 1 I Fori Imperiali
- 2 Il Foro Romano
- 3 Il Palatino
- 4 Il Circo Massimo
- 5 Le Terme di Caracalla
- 6 La collina del Celio
- 7 Il Colle Oppio con la Domus Aurea (non visibile nella pianta)
- 8 Il Colosseo

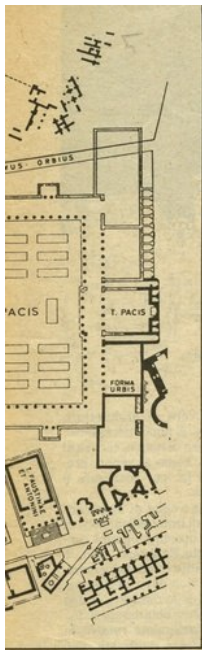
LA ZONA entro le mura aureliane in cui si estenderà il grande parco archeologico. Gli interventi previsti in quest'area sono di vario tipo: i più incisivi, che prevedono scavi su una vasta estensione, sono senz'altro quelli che verranno effettuati in via dei Fori Imperiali.

Ma oltre a questi è prevista la valorizzazione e la sistemazione di altre zone, da attuarsi in momenti successivi. Un progetto già varato, e che dovrebbe essere portato a termine entro maggio, è la chiusura al traffico della strada che separa il Colosseo e l'Arco di Costantino dal Palatino, con la conseguente riunificazione delle due aree.

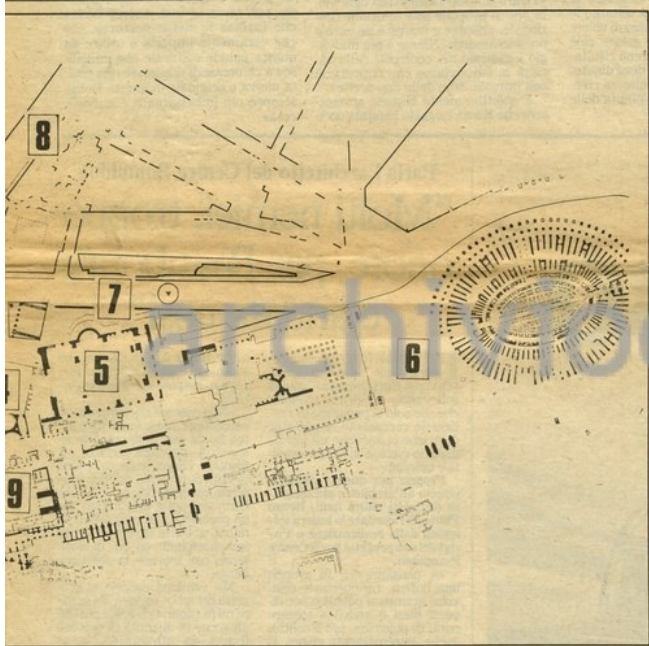
Per la Collina del Celio sono previste opere di sistemazione che dovrebbero integrare le costruzioni esistenti con i ritrovamenti archeologici. Un intervento di tipo analogo è stato progettato anche per la zona delle Terme di Caracalla, mentre per la Domus Aurea (la dimora di Nerone) al Colle Oppio e per il Circo Massimo sono previste opere di valorizzazione.

Il parco archeologico dovrebbe inoltre unirsi alla zona dell'Appia, attraverso le Terme di Caracalla.

Per conoscerla Sotto sotto è fatta così



LA PIANTA dei Fori Imperiali, che pubblichiamo qui a fianco, rappresenta l'insieme delle piazze come furono fino alla fine dell'Impero romano. Oggi sono, in gran parte, ricoperte dai giardini e dalla via dei Fori Imperiali. Per questo motivo i ruderi, lasciati in vista, si trovano a un piano più basso. Partendo dalla colonna Traiana, visibilissima e indicata nella carta con una freccia, e guardando in basso, cioè al livello della base della colonna, si vedono accanto a questa il cortile e gli ingressi delle due biblioteche. Guardando verso est, cioè verso il Colosseo, si hanno a sinistra, subito dopo l'attuale palazzo Roccagiovine, i mercati traianei, la strada antica che vi passava davanti e un'edera del Foro di Traiano. L'attuale strada con balaustra che costeggia questi ruderi al limite del giardino si chiama via Alessandrina, come la vecchia via seicentesca che seguiva lo stesso tracciato e che è stata distrutta. Davanti alla Colonna, sempre al piano più basso, ci sono molte altre colonne della basilica, che era un edificio imponente coperto da un tetto a lamina dorate. Dalla basilica si passava nel Foro che aveva un ingresso monumentale, ora sepolto sotto l'attuale giardino. Gli archeologi hanno motivo di ritenere che sarà possibile ritrovare molti resti di questo ingresso, un arco ornato di statue, tanto famoso nell'antichità che fu raffigurato su monete. Continuando ad avanzare in direzione del Colosseo, si ha sulla sinistra il muraglione che delimitava il Foro di Augusto dal quartiere della Suburra e che tuttora separa dalla piazza del Grillo e dalla via Tor dei conti. Poco più avanti, allo sbocco di via Cavour in via dei Fori Imperiali, si vedono le «Colonnacce». Sono la parte alta di due colonne interrate e sempre rimaste in piedi che appartenevano al portico del Foro di Nerva. Dove oggi c'è l'incrocio tra via Cavour e via dei Fori Imperiali siamo sopra il Foro della Pace. Questa è la parte che non fu quasi scavata e della quale, quindi, si sa pochissimo. Gli archeologi rifaranno tutti gli scavi che furono eseguiti in gran fretta al tempo del fascismo. E cioè: butteranno giù tutta la copertura di cemento e i giardini, riesamineranno attentamente il materiale sepolto (ed è lecito aspettarsi molte scoperte), ma soprattutto, faranno dei saggi per analizzare gli strati che si trovano sotto i Fori. Bisogna tener presente che, se questa zona fu il centro monumentale della Roma imperiale, ebbe vicende complicatissime, dal punto di vista urbanistico nell'epoca repubblicana. Questa fu infatti una parte della Suburra, il quartiere più popolato e più vivace di Roma.



Mille, mille e mille automobili contro polmoni e monumenti

ROMA sta soffocando. Il traffico automobilistico condiziona e congestiona la vita pubblica. Ma non solo: lo smog delle macchine e dei bus inquinata e deteriora inesorabilmente il patrimonio archeologico della città. Le automobili rovesciano ogni anno su persone e monumenti 20 tonnellate di polvere per km quadrato, cinque tonnellate di anidride solforosa e dieci tonnellate di ossidi di azoto. Ma qualche rimedio è già in cantiere. Ne parliamo con l'assessore al Traffico del Comune, Tullio De Felice, Assessore, dal primo di febbraio via dei Fori Imperiali sarà chiusa al traffico e, dal primo di marzo, in via del tutto sperimentale, la domenica e i giorni festivi, via Arenula e corso Vittorio Emanuele.

Che effetti produrrà sulla circolazione automobilistica?

«Sicuramente un notevole snellimento, anche se queste misure non risolvono certo il problema più vasto che è quello di un generale ridimensionamento della circolazione cittadina. Possiamo con certezza affermare fin d'ora che il traffico automobilistico sarà ridotto del 60 per cento».

E gli automobilisti che percorso dovranno fare per raggiungere la zona est o sud della città?

«Ritenderemo più snelle le arterie che confluiscono sul lungotevere e da qui il traffico sarà dirottato verso la Piramide Cestia, via Marmolada, S. Giovanni per poi confluire sulla tangenziale est che si spera riuscirà ad essere ultimata entro breve tempo».

Assessore, il vostro programma di snellimento del traffico automobilistico punta, tra le altre cose, al recupero dei monumenti che oggi sono cortosi dallo smog. Ma i cittadini dovranno pure servirsi dei mezzi pubblici. E questi ultimi continueranno ad inquinare e a colpire, con le vibrazioni la stabilità dei monumenti. Come pensate di risolvere il problema?

«Come Giunta abbiamo dato disposizioni all'Atac (l'azienda comunale dei trasporti pubblici) di ripristinare filobus e mezzi tranviari. In più le corse saranno limitate e si tenterà di convincere i romani ad andare a piedi: passeggiare nella città è una sana abitudine che va recuperata».

(Daniele Mastrogliacomo)

Attenzione: arrivano ospiti. Il centro deve essere pronto

LA PRIMA DOMENICA di febbraio saranno chiuse al traffico automobilistico e riservato al modo pedonale le strade del centro, via Arenula, Corso Vittorio e il primo tratto di via dei Fori Imperiali, cioè, da piazza Venezia all'inizio di via Cavour. È prevedibile che una gran marea di gente si riverserà al centro per passeggiare in questa zona.

Abbiamo domandato all'assessore al Centro storico, signora Calzolari, quali servizi saranno disponibili per i romani, quali negozi rimarranno aperti. Si potrà prendere un caffè?

«Vorrei precisare che l'operazione di chiusura al traffico ha uno scopo preciso: se i romani non vedranno passare macchine e autobus attraverso corso Vittorio, cioè il traffico che segna la direzione da Largo Argentina al Tevere, direzione imposta ai tempi di Roma capitale, si accorgeranno che esiste una linea di percorso, visibilissima se si è tutti a piedi, che va da Piazza Navona a campo dei Fiori, a piazza Farnese e a via Giulia. Risparmiano, cioè, la vecchia Roma».

E il caffè?

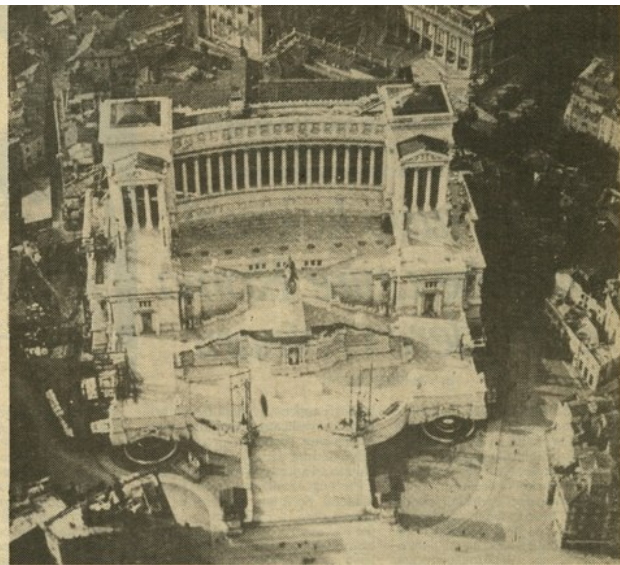
«Per ora si tratta solo di un tentativo. Vedremo quanto gente viene al centro e poi il Comune prenderà altre iniziative per rendere più gradevole la domenica al centro».

Quindi, per ora, niente caffè?

«No, chi lo vuole se lo andrà a prenderlo, come sempre, a piazza Navona, forse facendo un po' di fila. Diverso è il discorso per i Fori Imperiali. Lì non ci sarà mai un bar perché bisognerebbe costruirlo in mezzo ai ruderi. Così che, per motivi evidenti, non faremo mai. Ci sarà, in compenso, un museo dell'urbanistica romana nella villa Rivaldi, accanto al convento occupato. Io credo che nelle prime domeniche ci sarà un'attività spontanea: la gente, molto probabilmente, verrà al centro in bicicletta. E allora, soprattutto negli spazi di via dei Fori Imperiali, Avvenne così a Villa Borghese quando vi fu eliminato il traffico automobilistico. Il Comune sulla base delle iniziative della gente prenderà altre decisioni».

E allora, provvederà al nostro caffè?

«Perché no?»



Da 2000 anni la zona al centro di un vivace dibattito Cesare, Augusto, Vespasiano poi un anno di fascismo creò la strada da parata

di CLARA VALENZIANO

NEI TEMPI più antichi della repubblica romana, l'attuale piazza Venezia era fuori delle mura della città. Queste passavano alte sul Campidoglio e proseguivano sul Quirinale che allora non era, come lo vediamo oggi, separato dal Campidoglio, ma arrivava molto più avanti e, formando una sella, si ricongiungeva all'Arce capitolina. Su questa dorsale del Quirinale passavano non solo le mura con le sue torri, ma anche due acquedotti, l'Acqua Marcia e la Tepula. Nel punto più basso della sella c'era una porta della città, attraverso cui passava la strada che collegava la pianura antistante (il Campo Marzio, il luogo delle esercitazioni militari) al Foro romano.

Al di qua della porta, il terreno era molto mosso, era tutto un sali-e-scendi. Le pendici del Quirinale e, subito dopo, quelle dell'Esquilino digradavano verso il Foro romano. Dopo l'Esquilino, un terzo colle sbarrava la valle: la Velia, che era una propaggine del Palatino e che, approssimativamente, aveva inizio poco dopo l'attuale incrocio di via dei Fori Imperiali con via Cavour. Scavalcando la Velia ci si trovava nella valle del Colosseo che allora era solo una marra (più bassa di circa nove metri del livello attuale), circondata dal colle Oppio, dal Celio e dal Palatino. Quando il Tevere era in piena, le acque raggiungevano la «Bocca della verità», entravano nella Valle Murcia (successivamente Circo Massimo), s'infilavano tra il Palatino e il Celio e finivano nella marra.

La conca formata dalle pendici del Quirinale, dell'Esquilino e della Velia era come un ventaglio aperto davanti al Foro romano, ed era fittamente abitata. Sul versante del Quirinale c'erano i più ricchi, i poveri stavano nel quartiere della Suburra, sulle pendici dell'Esquilino. Era questo il vero centro popolare di Roma e, dal punto di vista urbanistico, doveva avere l'aspetto di una casba, perché dopo l'invasione dei Galli era stato consentito di ricostruire sulla svelta, senza badare agli allineamenti delle case e senza rispettare il suolo pubblico.

Ma proprio perché era una zona così centrale fu presa di mira da tutti quelli che si proposero di abbattere Roma. Cominciò Cesare che, col bottino della guerra gallica, decise di costruire una nuova piazza adiacente al vecchio Foro romano. Gli costò assai salato: dovette sborsare sessanta milioni di sesterti (e la cifra fece scandalo, tanto che Cicerone

la tramandò ai posteri) e gli ci vollero ben tre anni per concludere le trattative di esproprio.

Anche Augusto, quando volle ampliare il centro cittadino e costruire un terzo Foro, trovò molte difficoltà negli espropri e — a giudicare da una piccola irregolarità della pianta — non riuscì a spuntarla del tutto. Il Foro di Augusto provocò un forte arretramento del quartiere della Suburra, ma quel che lo caratterizza (e lo rende anche oggi immediatamente riconoscibile) è l'alto muro di peperino che lo divideva dal quartiere retrostante. Motivo ufficiale della presenza di questo insolito muro era che serviva a proteggere il Foro dai frequenti incendi che scoppiavano nella Suburra, ma è più probabile che servisse a nascondere, nella città ormai diventata prestigiosa, lo spettacolo indecoroso dei poveri.

L'operazione di esproprio continua con Vespasiano: è la volta del Foro della Pace (dalla parte finale di via Cavour fino alla basilica di San Cosma e Damiano). Era una grandiosa piazza porticata che, con grandi muraglioni di sostegno nel lato est, si appoggiava al colle Velia. Su questo lato c'era un tempio e una biblioteca alla cui parete era appesa la pianta in marmo di Roma (ne sono stati ritrovati molti frammenti). Il quarto Foro, quello di Nerva, andò a riempire il vuoto rimasto tra il Foro di Augusto e quello della Pace. Lo chiamavano «Transitorio» sia perché ci passava l'Argiletum, la strada che, partendo dal Foro romano, attraversava la Suburra, sia perché era lungo e stretto, una specie di corridoio tra i due Fori accanto.

Siamo alla fine del primo secolo dell'impero: i quattro fori hanno ormai occupato tutta la zona davanti al vecchio Foro romano. Eppure, quando Traiano, agli inizi del secondo secolo, decise di costruire una piazza ancora più grandiosa delle precedenti, fu proprio qui che volle erigerla. Per farlo dovette distruggere una parte del colle Quirinale, proprio quella che si congiungeva al Campidoglio. Fu un'impresa immensa, spettacolare, che è ricordata nel basamento della colonna di Traiano. La colonna — vi si legge — è alta quanto lo era il colle asportato, cioè circa 40 metri.

Nello spazio ottenuto col grande sbancamento furono eretti un foro, una basilica, due biblioteche, la colonna coclide con le imprese daciche (si trovava nel cortile tra le due biblioteche e i bassorilievi che l'involvevano sono considerati il capolavoro della scultura romana) e, dopo la morte di Traiano, un tempio in suo onore.

Questo insieme di piazze, compreso il Foro romano, fu per tutto il tempo dell'impero il punto di ritrovo dei romani. Il Foro di Traiano, in particolare, era il centro intellettuale della città: vi si andava per ascoltare i poeti che recitavano le loro nuove composizioni o la parola dei filosofi più celebri del mondo greco-romano. A quei tempi si usava passare molto tempo in piazza per ascoltare le novità del giorno e discuterne o, anche, soltanto per starsene al sole. Le piazze non erano come ora slarghi tra case, ma spazi appositamente ritagliati, e cintati da muri, il cui elemento fondamentale era il portico. E, indubbiamente, nei fori imperiali c'erano luoghi adatti ad ogni gusto; il verde dei giardini del Foro della Pace, il silenzio delle biblioteche, l'ombra dei portici, la confusione della basilica.

Tramontato l'impero, gli abitanti della Suburra si ripresero il loro territorio, costruendo le loro case, dal medioevo fino all'ottocento, sulle rovine delle piazze imperiali. Ma poi arrivò il fascismo che, nello spazio di un anno (dal '31 al '32) spianò tutto, compreso il colle della Velia. Mussolini che aveva per le cose antiche il tipico disprezzo del cosiddetto uomo d'azione poté, tuttavia, contare sull'alleanza degli archeologi, che, alla fine, si trovarono ingannati: il «Duce» voleva solo svecciare Roma e costruirsi una strada larga per le sue parate militari con uno scenario unico al mondo: archi, colonne e Colosseo. Gli archeologi che avevano sperato di riportare alla luce il centro più brillante di Roma imperiale, furono quindi pregati di sbrigharsi a fare i loro scavi perché bisognava ricoprire tutto sotto una coltre di cemento. E fu tale la fretta che non ci fu neanche il tempo di esplorare la parte meridionale del Foro di Augusto.

Il deserto che ne è risultato è stato pagato a un prezzo altissimo. Con la Velia si è perso il magnifico giardino cinquecentesco di villa Rivaldi e sono stati distrutti un ninfeo, un criptoportico e i muri romani che del Foro della Pace sostenevano il colle. Nella zona dei fori imperiali sono sparite strade (ben undici, tra cui la seicentesca via Alessandrina) e chiese (cinque). I romani che abitavano sul Foro di Cesare furono deportati ad Acilia, gli altri a Val Melaina, a Primavalle, a Tormarancia.

Un tapis roulant, protetto dal plexiglass sospeso a dieci metri sui ruderi: il progetto fa inorridire alcuni, entusiasma altri. Sarà questa la discussione di domani

Quel tubo kolossal potrebbe unire Roma e dividere i romani

di VALERIO ELETTI

A MEZZ'ARIA, sopra capitelli e colonne abbattute, tra le rovine di un'antica civiltà, si libra imponente un enorme tubo di plexiglass luccicante. Dall'interno un lieve ronzio e gli sguardi curiosi di decine di uomini e donne trasportati velocemente da un capo all'altro su lunghissimi tapis-roulant. E' questo un progetto già pronto per l'attraversamento dei Fori Imperiali che, all'ultimo convegno promosso dalla «Lega per l'Ambiente», ha fatto inorridire gran parte del pubblico in sala.

E' la più «futuribile» tra le idee che si vanno approntando per risolvere i problemi di transito nella zona dei Fori Imperiali dopo l'abbattimento della grande via di scorrimento che oggi li attraversa, e dopo la conclusione dei lavori di scavo e di sistemazione delle rovine romane ancora sepolte sotto tonnellate di terra.

Una follia? «No di certo», afferma uno i tre progettisti. Giovanissimi,

laureati appena tre anni fa con brillanti tesi dedicate al restauro, particolarmente preparati proprio sulla salvaguardia dei monumenti, gli architetti Francesco Febraro e Fabio e Pierluigi Limiti non hanno tentennamenti. Se il loro progetto ha una grossa dose di provocazione, non è poi così assurdo come potrebbe sembrare a prima vista. Appoggiando su nove piloni metallici, la struttura dovrebbe collegare, sospesa a dieci metri d'altezza, la zona di via Cavour con quella di piazza Venezia, prendendo terra proprio nel bel mezzo dell'Altare della Patria. «Anche per rendere finalmente vivibile un monumento che finora è sempre stato estraneo alla vita dei romani», sottolinea Francesco Febraro. E prosegue nella spiegazione: «Il tapis-roulant permetterebbe di riucire la ferita che evidentemente si forma nel cuore della città abolendo via dei Fori Imperiali. Non si può obbligare il

ciudadino ad attraversare a piedi una così vasta area di scavi, magari per andare da casa in ufficio. Con il tapis-roulant protetto dal tubo di plexiglass ci si impiegherebbe invece esattamente lo stesso tempo che ci mettono oggi gli autobus. Senza problemi di traffico né di pioggia o freddo. E soprattutto con la possibilità di scendere dal tappeto e fermarsi a guardare i Fori da una qualunque delle piazzole di sosta costruite lungo il percorso».

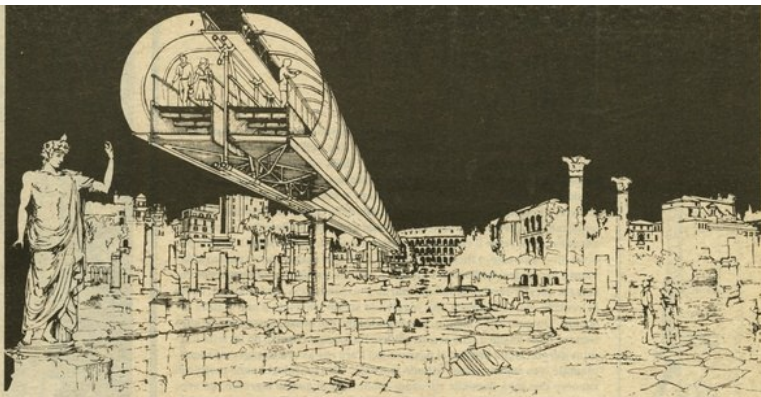
E non è un vantaggio da poco, se si pensa che a scavi compiuti ciò che sarà visibile degli antichi Fori di Traiano, di Augusto, di Cesare e di Nerva saranno in pratica soltanto le fondamenta e qualche pezzo di colonna semiabbattuta: delle pietre cioè che viste a livello del terreno risultano incomprensibili e disordinate, mentre da dieci metri di altezza rivelano immediatamente la pianta delle antiche costruzioni.

Gli argomenti sono validi, lo studio è abbastanza approfondito ma il progetto difficilmente potrà trovare una realizzazione. Tanto è vero che, nonostante i tre architetti siano militanti del Pci e il progetto sia stato presentato in un convegno Arci, la Giunta di sinistra del Comune di Roma per ora non l'ha neppure preso in considerazione. I commenti di chi vede il progetto sono spesso violenti e decisi: «Qui siamo a Roma, Disneyland è lontana decine di migliaia di chilometri da qui e non ha niente a che fare con la nostra storia». Ma i tre architetti non fanno una piega: «Tirare in ballo Disneyland ogni volta che si propone una soluzione funzionale, efficace e nuova è un vero e proprio assurdo. Niente è più malvagio e ridicolo nei confronti della società in cui viviamo che trincerarsi nell'immobilismo delle non-scelte».

E obiettivamente bisogna ammettere che Roma è oggi la capitale occi-

dentale più povera di architettura contemporanea. E non è necessario, per fare qualcosa di nuovo, radere al suolo le Halles, come avvenne, proprio dieci anni fa, per realizzare il Forum parigino.

«E' proprio la voglia di smuovere una situazione di immobilismo che ci ha spinti a fare questo progetto», conclude l'architetto Febraro. «Non è poi così importante il tubo di plexiglass sui Fori. Non deve essere una cosa definitiva. E lo dimostra il tipo di costruzione che abbiamo studiato: una struttura facilmente rimovibile un giorno che fosse realizzata, che so, per esempio una metropolitana che facesse lo stesso percorso. Ciò che veramente importa è uscire da questa palude culturale che impedisce a chiunque di realizzare una scelta nuova e originale in questa Roma sempre più imballata e museificata».



Parla l'architetto del Centre Pompidou "Molti nemici, troppo onore, per Beaubourg è andata così"

IL PROGETTO del tubo in plexiglass sospeso sugli scavi dei Fori Imperiali sta già sollevando le prime polemiche. Se solo si pensasse di realizzarlo veramente, si può star certi che ci sarebbe un vero e proprio ciclone di schieramenti e opinioni.

Proprio per questo abbiamo chiesto all'architetto più discusso di questi ultimi anni, Renzo Piano, di ricordare la bufera sollevata dalla realizzazione a Parigi del suo progetto per il Centre Pompidou.

«A pensarci ora fu proprio una bufera. La questione coinvolse stampa e pubblico per diversi mesi e arrivò a toccare punti di polemica, pro e contro, anche estremamente vivaci. E in fondo, talvolta, anche simpatici. Come quando, per esempio, un giornale (mi sembra «Le Monde») pubblicò una lettera indignata di un gruppo di lettori: era invece lo stesso testo che era stato pubblicato quasi un secolo prima in polemica con la costruzione della Tour Eiffel. Avevano solo sostituito «Centre Pompidou» a «Tour Eiffel». Gli argomenti di indignazione non erano cambiati di una virgola e si adattavano perfettamente alla polemica in corso!».

Poi, il tempo è passato. Parigi e turisti invadono ogni giorno la grande «macchina di cultura» Beaubourg a decine di migliaia. Che ne è di quelle polemiche oggi?

«Proprio il 31 di questo mese il Centre Pompidou compie quattro anni. E di scandalo architettonico (non si parla più da diverso tempo) e ne è scampio urbanistico. Anzi siamo al paradosso che la grande fabbrica dell'arte è diventata un modello. Ed è un grosso errore. Noi l'avevamo pensata soprattutto come struttura efficiente che dichiarasse all'esterno ogni sua funzione. Quindi non un modello da prendere a scatola chiusa, ma la soluzione di un problema molto definito e preciso. Come oggetto urbano in sé per sé, si è verificato che il Beaubourg attira quasi la metà degli oltre 25 mila visitatori giornalieri, al di là dell'interesse per le mostre».

Questo dimostra allora chiaramente che il progetto più «futuribile» e coraggioso, se anche all'inizio trova una fortissima ostilità, poi entra quasi subito a far parte del panorama urbano.

E cosa ne pensa un architetto

come Renzo Piano, lei, col suo passato osé, di un tubo in plexiglass sospeso sui Fori Imperiali?

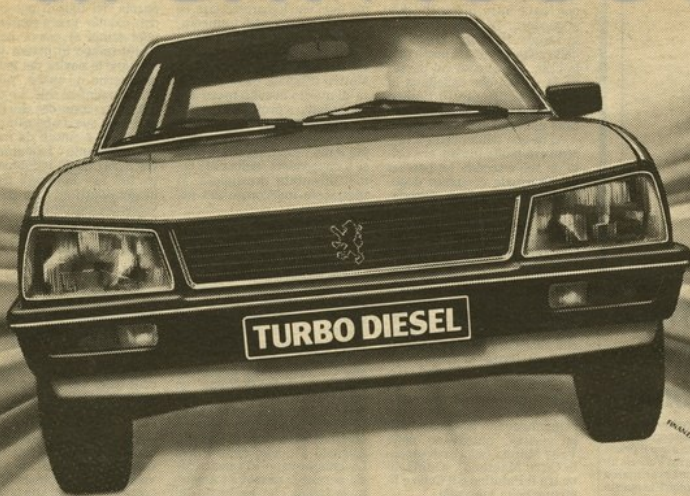
«Non conosco questo progetto nei dettagli, ma in linea di massima ho da fare soltanto delle riserve di carattere tecnico. Affrontare l'argomento dal punto di vista puramente estetico è assolutamente sbagliato: vuol dire ritrovarsi poi a fare i conti con un problema mal posto. In definitiva si tratta invece di usare semplicemente un po' di buon senso per trovare la soluzione giusta».

«Ma veniamo proprio al progetto del tubo: un'idea del genere mi fa rabbrivire. Ma più che altro per la quantità di ostacoli tecnici da affrontare. Ne so qualcosa per i tubi che contengono le scale esterne del Beaubourg. E lì si trattava di questioni molto più semplici, legate all'architettura di un solo edificio e non alle enormi dimensioni della scala urbana. Per prima cosa non si può usare il plexiglass per il pericolo di infiammabilità. Noi abbiamo usato in alternativa dei vetri speciali. Simili ai cristalli delle automobili, per intenderci. Poi la questione della manutenzione è il problema che ci ha fatto dannare: un tubo trasparente provoca il cosiddetto effetto-serra. Il caldo all'interno d'estate può diventare insopportabile. Va studiato perciò un complicato sistema di aperture che ne permetta la corretta ventilazione. La questione vera sta però nei costi, non solo di progettazione e di realizzazione, ma soprattutto di manutenzione».

Se dovessi progettare oggi il Pompidou, per esempio, non lo farei assolutamente come dieci anni fa. La situazione generale si è capovolta. Quella era ancora un'epoca di vacche grasse. Non si faceva nessun caso al costo energetico necessario per far funzionare un tale complesso edilizio. Così oggi i costi per il funzionamento del Centre Pompidou sono a mio avviso troppo elevati. E c'è un altro risultato negativo in quel lavoro: tutto era nato per eliminare la barriera esistente da sempre tra visitatore e struttura museale. Per rendere cioè il museo un luogo in cui vivere e fare delle esperienze valide. Il successo del Centre Pompidou, invece, superando tutte le aspettative, temo che stia trasformando la visita al museo un fatto troppo superficiale di consumo e di moda».

505 TURBO

NUOVE TECNOLOGIE



ALTA VELOCITA' ECONOMICA

oltre 160 Km/h - lt. 8,6 per 100 Km a 120 Km/h - 2304 cc. - L. 14.955.000

Compreso: IVA • servosterzo • servofreno • tetto apribile elettrico • chiusura portiere centralizzata • regolatore assetto fari nell'abitacolo • alzacristalli ant. elettrici • retrovisore portiera regolabile dall'interno • vetri atermici • fari alogeni e tutto il comfort internazionale. PEUGEOT 505 SRD TURBO DIESEL: 4 cilindri in linea • motore super-

quadro • pompa iniezione e turbocompressore • alesaggio 94x83 • potenza max. 80 CV DIN a 4150 giri • coppia max 18,8 mkg a 2000 giri • albero motore a 5 supporti • 5 posti • sospensioni a 4 ruote indipendenti • PEUGEOT 505: 6 modelli • Diesel • turbo diesel • benzina.



PEUGEOT

CORRIERE ROMANO

COMINCIA FRA TRE GIORNI L'ESPERIMENTO FESTIVO SULLO STRADONE LITTORIO

Via dei Fori Imperiali chiusa di domenica Rivoluzione del traffico in corso Umberto

L'assessore De Felice non crede alla possibilità di una pedonalizzazione definitiva - Al Corso i passanti rischiano di finire schiacciati dai bus: previsti sensi unici e un marciapiede più largo

Scatta l'esperimento di via dei Fori Imperiali. Domenica prossima, primo febbraio, lo stradone littorio sarà chiuso alla circolazione motorizzata sia pubblica che privata. La cosa si ripeterà ogni domenica e ogni giorno festivo. Tullio De Felice, l'assessore al Traffico, resta però scettico che a questo primo passo possa far seguito la pedonalizzazione definitiva e quindi lo smantellamento del terrapieno con recupero dell'eccezionale area archeologica degli antichi fori: ipotesi molto dibattuta in questi mesi nell'insieme della nuova politica di salvaguardia e valorizzazione delle memorie storiche (sbancamento di via della Consolazione, chiusura di parte di piazza del Colosseo, legge speciale del 180 miliardi ecc.). A parere di De Felice, i flussi di traffico smaltiti dalla strada nei giorni feriali sono troppo massicci per essere dirottati altrove se non a prezzo di congestioni imponenti in altri punti della città: la decisione sul da farsi, ricorda comunque, tocca alla speciale commissione di studio insediata dalla giunta comunale su questo problema.

L'assessore ne ha parlato ieri, in una conferenza stampa servita anche per annunciare un ventaglio di interventi imminenti per via del Corso, dove l'aumentato carico pedonale (indotto dalla metropolitana e collegato al fenomeno della generale trasformazione d'uso degli spazi del centro storico) interferisce ormai pesantemente col transito massiccio degli autobus. Gli autisti dell'ATAC, esasperati dalla tensione per il continuo rischio di investimenti, hanno minacciato agitazioni dure (anche il rifiuto di guidare su quel tragitto) se il problema non verrà risolto.

Le misure previste sono di tre ordini.

1 Sorveglianza severissima a piazza Colonna e piazza del Popolo, per impedire l'accesso al Corso di motorini e auto non autorizzate. Il provvedimento è già in vigore da qualche giorno.

2 Allargamento del marciapiede destro (guardando verso piazza del Popolo) di circa un metro nel tratto tra



In via del Corso gli autobus non lasciano lo spazio necessario ai pedoni

piazza Colonna e piazza del Popolo. La carreggiata si restringerà allo spazio strettamente necessario per l'incrocio di due bus. Si vorrebbe inoltre proteggere il marciapiede con una balaustra: non semplici catenelle, ma una protezione metallica piena, sul tipo di quelle delle stazioni della metropolitana. Prima di andare in esecuzione, il progetto verrà comunque sottoposto all'assessore al Centro storico ed è possibile che Vittoria Calzolari, escluda la compatibilità del bandone metallico con lo scenario barocco di via del Corso. Già massacrata dalle insegne, scombussolata dal traffico snaturata dalle funzioni commerciali, l'antica arteria non sembra proprio aver bisogno di altri orpelli della civiltà delle macchine. E' probabile che anche i commercianti ab-

biano da ridire, visto che la palizzata ostacolerebbe il passaggio del pedone-cliente da un marciapiede all'altro.

3 Modifica della circolazione degli autobus secondo una riedizione del «quadrilatero»: senso unico da piazza del Popolo a piazza Colonna e ritorno per largo Chigi, via del Tritone, via Due Macelli, piazza di Spagna, via del Babuino. Sembra che l'ATAC, interpellata, abbia obiettato che insorgerebbero difficoltà per i mezzi diretti a via Tomacelli-piazza Cavour e abbia proposto, per loro, la riapertura di via Condotti: ipotesi a cui De Felice è giustamente contrario. Resta poi valida la prospettiva di sostituire tutti gli autobus in servizio sulle linee che impegnano il Corso con filobus a trazione elettrica, meno dannosi per i mar-

nervi dei passanti): si attende a giorni che l'ATAC faccia conoscere lo studio di fattibilità in proposito che le è stato chiesto più di un mese fa.

I tempi dell'operazione-Corso non sono stati ancora decisi: si è, per ora, in fase di progetto. Ogni dettaglio è stato invece già fissato per via dei Fori Imperiali. La chiusura domenicale verrà gestita dai vigili, che transenneranno gli accessi con barriere mobili. Il blocco si porrà in piazza Venezia tra lo spigolo del monumento a Vittorio Emanuele che si protende verso la colonna Traiana e il limite esterno della gradinata che circonda il «buco» del foro Traiano. Un secondo sbarramento su via di S. Eufemia impedirà l'accesso a via Alessandrina, che resterà a sua volta inibita.

Sul fronte opposto, il taglio

si farà all'altezza di largo Corrado Ricci, beninteso lasciando libero il transito da via Cavour verso il Colosseo. Sarà poi lasciato un varco per accedere a via della Salara Vecchia, lo stradone tra i giardinetti e la ringhiera che delimita il Foro sul lato della Curia: il piazzale servirà infatti di posteggio agli autobus turistici, che il Comune evidentemente non intende allontanare di un metro dal parco archeologico. Così anche la domenica lo spettacolo di via dei Fori Imperiali chiusa sarà interrotto dalla presenza del muro del pullman, strategicamente posti a scardinare la continuità ideale tra gli spazi storici.

Allo stradone pedonalizzato, ha precisato De Felice, potranno accedere le biciclette, e anche le botticelle tirate dal cavallo. Lo spazio recuperato verrà inoltre animato con iniziative tese a farne un punto di aggregazione: mostre, concerti, festival. Si comincerà presto, ma non subito. Gli autobus dell'ATAC (85 e 87, l'86 non viaggia di domenica) saranno dirottati per il Circo Massimo.

Resta da dire che non ci sono molte speranze che la chiusura festiva serva per fornire alla commissione di studio elementi di valutazione circa gli effetti del provvedimento sul traffico.

Infatti non si è pensato di rilevare l'andamento della circolazione in queste ultime domeniche di apertura e quindi non si potranno fare confronti. L'assessore e i suoi tecnici hanno spiegato ieri di aver valutato «ad occhio», ma si tratta di un occhio esperto che il blocco festivo è possibile, anche se «non sarà del tutto indolore», mentre l'opportunità dei rilievi è stata scartata «date le differenze sostanziali tra traffico feriale e traffico domenicale, che impediscono di stabilire rapporti tra le due situazioni». Sarà vero, ma così la valutazione degli effetti dell'esperimento resterà affidata soltanto alle sensazioni; che non sono uno strumento di misura scientifica.

F. P.

Cronaca di Roma

GLI UFFICI DI CRONACA SONO APERTI AL PUBBLICO DALLE 11 ALLE 13 E DALLE 16 ALLE 1 DEL MATTINO - TELEFONO 4720

Le domeniche a via dell'Impero. L'architetto Insolera propone di fare dell'esperimento un'occasione di cultura. Cartelli, ponteggi e altre realizzazioni per «dare del tu» ai ruderi. Occorrono guide per visite spontanee nella zona archeologica aperta a tutti.

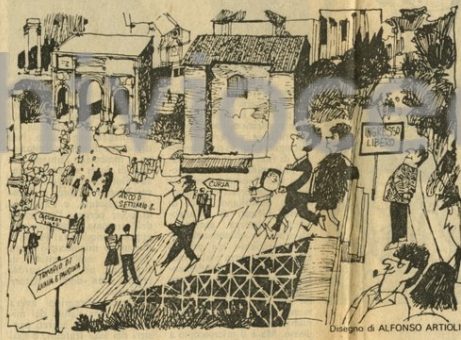
Dall'isola, gratis ai Fori

Ora occorre perfezionare l'iniziativa. Perché non chiudere altre vie e piazze in periferia nelle zone costruite dal fascismo?

di ITALO INSOLERA

Aria pulita finalmente intorno ai monumenti dei Fori domenicai e febbraio, una piuma nei polmoni e silenzio per le orecchie della gente in quell'area del centro di Roma, racchiusa tra il Foro di Traiano, di Augusto, di Nerva, il Foro Romano, il Foro di Cesare. La prima impressione riportata passeggiando in quelle ore di «isola pedonale» è stata proprio di non essere più in una strada, in uno scorrimento, in un attraversamento, ma al centro di un «calmo» tra Quirinale, Palatino, Campidoglio. Un catino di cui però, domenica scorsa, si poteva sfruttare solo il pezzo centrale. L'«isola pedonale» sperimentale infatti coincide con le aree percorse nei giorni feriali dal traffico e quindi si arresta sui muri e le cancellate di cinta delle zone archeologiche. Per entrare in queste bisogna raggiungere gli unici due ingressi esistenti e pagare il biglietto uno dei due ingressi (quello ai Fori di Augusto) è dalla parte opposta dell'«isola pedonale». Per il Foro di Traiano il giro è ancora più lungo. La gente, daut-

que, non ha trovato l'«isola» come era illustrata negli schizzi dei giornali, dal Circo Massimo, da via di San Teodoro, dal Campidoglio fino alla salita del Grillo, alla basilica di Massenzio, a via di San Gregorio. Si è trovata come su uno scoglio galleggiante dentro al parco archeologico. Da qui la richiesta — sentita in giro da molti — di estendere l'esperimento a tutto il futuro parco: di unire sperimentalmente e provvisoriamente tutte le aree che nel parco archeologico dovranno essere unite, per cominciare a toccarlo con mano. E anche per avere elementi più completi da valutare nell'esperimento in corso. Sarebbe infatti parziale un esperimento che si limitasse ad aprire un belvedere — pedonale, pulito, invitante — ma staccato dal panorama intorno. Domenica scorsa i romani sono andati a passeggio nel silenzio e hanno guardato con calma e tranquillità i ruderi visti sempre passando in fretta attraverso i finestrini degli autobus e delle auto. Ma dopo dieci minuti avanti e indietro l'«isola pedonale» era esaurita: lo sguardo possibile ai Fori anche, troppo poche le panche-



Disegno di ALFONSO ARTOLI

ne (e molte rotte). Noi proponiamo di allargare subito l'esperimento caratterizzandolo nella direzione che gli è specifica. Il Comune non ha creato una «isola pedonale» ma l'«isola» che costituisce insieme l'ingresso e il centro del Parco dei Fori. La domenica i Fori devono essere gratuiti e direttamente collegati con questa area che essendo ad essi centrale non può non mutarne l'uso. Proponiamo di fare subito due passerelle provvisorie, in tubi Innocenti e legno, che scendano dal muro del Foro Romano verso l'Arco di Settimio Severo e verso la basilica Emilia, senza attendere siste-

mazioni più definitive che verranno con i restauri in corso e con la fine dei lavori a via della Consolazione. Altre tre scale, ugualmente provvisorie, si possono fare dall'altra parte per scendere nel Foro di Traiano, in quello di Augusto, in quello di Nerva. Passerelle e scale, aperte solo la domenica, devono essere collegate con degli itinerari di visita rapidi e parziali: percorsi «domestici» per i romani che abitano qui intorno tutto l'anno e possono vedere i vari pezzi della Roma imperiale una domenica dopo l'altra, senza l'angoscia del turista che deve vedere tutto in un'ora, prima che il pullman

dell'agenzia di viaggio riparta per il sol levante. Bisogna ritrovare — e far ritrovare — il ritmo con cui utilizzare questa antica Roma: bisogna — parafrasando una frase ormai da anni famosa — «dar del tu ai Fori e ai ruderi». Itinerari semplici, brevi, comprensibili con scritte, cartelli, pannelli indicatori. C'è un mucchio di cose da dire e tutti hanno voglia di vedere, di apprendere, di sapere di sperimentare questa nuova possibilità. Forse servono anche delle guide per accompagnare e illustrare. Si concentrino qui, nelle prossime domeniche, le iniziative dei tanti istituti che organizzano

visite: l'Istituto di studi romani, Italia Nostra, ecc. E si istruiscano studentesse e studenti dei licei, di storia, di storia dell'arte perché a turno la domenica siano lì a disposizione dei vari capannelli che domenica si formano spontaneamente. Il passo che è stato fatto è stato forse il più difficile: non solo perché era il primo ma perché aveva di fronte il mito dell'immobilità del traffico. Si è visto — ed era del resto ampiamente previsto — che nei giorni festivi questo problema è secondario, con un po' più di informazione a distanza le domeniche prossime anche i pochi automobilisti trovatisi di colpo e sprovvedutamente di fronte alla transenne, cercavano per tempo altre vie. A questo proposito l'esperimento del Parco dei Fori potrebbe suggerire un'altra considerazione, Roma come tutte le città — nei giorni di festa è diversa; ed è diversamente usata dai suoi abitanti. Ma questa diversità è notturna, casuale, episodica. Non vi sono anche in periferia, anche nei quartieri del 3000 e del fascismo, delle vie, delle piazze che si potrebbero chiudere al traffico la domenica? Che potrebbero, la domenica, partecipare del tempo libero e di riposo degli abitanti del quartiere, in modo diverso da come nei giorni feriali partecipano del loro tempo di lavoro? Non si potrebbe ricercare questa Roma festiva, questa Roma dei cittadini e per i cittadini? Non potrebbero i comitati di quartiere, le circoscrizioni proporre le aree, le zone, le vie dove sperimentare se esiste un modo semplice e soddisfacente di usare dei quartieri della città?

TESTA & C.
MAGLIERIE
Via Santa Chiara, 13
FINO AL 7 FEBBRAIO
sconto 20%
Comunicazione est. 14-1-81 al servizi legge 80

Cesari VIA BARBERINI
PARTICOLARE ATTENZIONE ALLA TRADIZIONALE VENDITA ANNUALE
Biancheria da casa e corredi sconti da 20 a
Biancheria per signora sconti da 20 a
Sopraporte trapunte - Cuscini sconti da
Accappatoi donna-uomo sconti da 20 a
Com. est. 1-81 al servizi Legge 80

andré laug
bOUTIQUE
SALDI
abiti - mantelli - tailleurs
scampoli - tessuti alta moda
Via della Croce 76 - Tel. 678.00.06
Com. est. 1-81 al servizi legge 80 - dal 12-1 al 8-2

MANFREDI
TENDE DA SOLE
Per questo mese anche a comodate rate.
Telefona subito
61.20.13
preventivi gratuiti senza impegno
Favorevole trattamento prestagiona
Grande raccordo anulare km. 24.50

8 VERE OCCASIONI GS TI ASPETTANO

GS 1220 CLUB	1976 L.	3.300.000
GS 1220 PALLAS	1974 L.	2.950.000
GS 1220 CLUB	1978 L.	4.200.000
GS 1220 BREAK	1976 L.	3.650.000
GS 1220 PALLAS	1979 L.	5.150.000
GS 1300 CLUB	1979 L.	6.100.000

Cronaca di Roma

GLI UFFICI DI CRONACA SONO APERTI AL PUBBLICO DALLE 11 ALLE 13 E DALLE 16 ALLE 1 DEL MATTINO - TELEFONO 4720



L'«isola» ai Fori. Non più solo una passeggiata lontano dalle auto

Da domani visite guidate banda musicale, marionette

C'è bisogno di idee vere non di aut-aut strumentali

Se abbiamo capito bene, a Roma è già cominciata la campagna elettorale per il Campidoglio. Non lo testimonia il fatto, indovinate, che alcuni partiti (il Psi e la Dc, sinora) abbiano presentato una loro ipotesi progettuale su Roma, ma dal tono eccitato ed esasperato che sta assumendo il dibattito su via dei Fori Imperiali, con titoli «opari» contro i sostenitori del parco archeologico, con minacce di referendum (magari fra gli automobilisti), e altro ancora.

E' ancora una volta il tentativo di lasciar le cose come stanno e di ostacolare chi dalle parole vuole passare ai fatti. Non provochiamo polveroni. Non scateniamo una insulsa «guerra» pro e contro via dei Fori, creando due inutili e insulsi partiti con artificioso manicheismo solo a chi si oppone a qualsiasi novità. La Giunta, a nostro avviso, ha fatto benissimo a chiudere via della Consolazione e fa benissimo a porre con decisione il problema della chiusura al traffico dell'ex via dell'Impero che mezzo secolo fa suggellò il massacro urbano e archeologico di Roma tagliando in due l'area dei Fori. Ora c'è bisogno di idee vere, non di aut-aut strumentali. Alternare — come affermava il «romantista» — che per salvare Roma antica dai micidiali gas di scarico, non serve chiudere lo stradone mussoliniano, ma che occorre chiudere l'intero centro storico, significa porre il problema nodale (forse) di Roma in modo da non affrontarlo mai. Certo, lo smog è essenziale per ogni pietra antica (così come per l'uomo), ovunque essa si trovi. C'è però la possibilità di creare una prima, grande difesa all'area più minacciata. Inoltre, il marino sta diventando gaso: perché non discuterla? Perché non sperimentarla concretamente? Perché aggirarsi contro, preventivamente, lo spauracchio della «voce popolare»? Eh, se avessero potuto parlare i borghesi e quanti altri la politica degli sventramenti deportò in massa per tanti anni. Oggi possono parlare, e parlano, intervengono, democraticamente. Che il dibattito dunque sia una cosa seria, adeguata al livello, alto, dei problemi. Non propaganda strumentale o attacco retro a posizioni e idee finalmente coraggiose. Dopo decenni di bassa macelleria urbanistica Roma è tornata al centro dell'interesse culturale nazionale per atti e fatti positivi. Non sprechiamo questa occasione.



I romani che domani mattina andranno in via dei Fori Imperiali non si troveranno più su uno scoglio galleggiante dentro al parco archeologico o su una strada pedonalizzata come tante altre su cui passeggiare o andare in bicicletta. La seconda domenica di chiusura sperimentale al traffico del tratto compreso tra largo Corrado Ricci e piazza Venezia fornirà più di un'occasione di un incentivo per prendere confidenza con quelle testimonianze dell'antica Roma che si è abituati ad ammirare distratamente dal finestrino

dell'automobile o dell'autobus. L'accesso all'intero complesso dei Fori sarà, per cominciare, gratuito. Archeologi del Comune e della sovrintendenza organizzeranno a partire dalle 10 visite guidate all'interno dei Fori repubblicani e dei Fori imperiali (che per l'occasione resteranno aperti anche nel pomeriggio). Guide comunali consentiranno anche di visitare il palazzo dei Conservatori e i musei capitolini.

Alle 11,30, con partenza dalla colonna Traiana, il prof. Insolera organizzerà un tour lungo via dei Fori Imperiali,

Le critiche anche violente e le polemiche spuntate in questi giorni contro l'iniziativa dell'amministrazione capitolina per dare concreta attuazione al progetto grande parco archeologico non sembrano impedire il sindaco Petroselli. «Non fosse altro per aver posto alla città e al paese un dibattito reale sulla difesa del patrimonio archeologico creato che la chiusura domenicale di via dei Fori Imperiali abbia già raggiunto un risultato eccezionale. Per questo sono convinto che certe critiche dei Romantisti siano sbagliate, oltre che sospette. Non abbiamo né fretta né pregiudizi. La commissione che abbiamo nominato e che si riunirà per la prima volta mercoledì prossimo non vuole certo soffocare un dibattito che è appena cominciato ma solo fornire a tutti gli interessati gli strumenti per approfondire la discussione. Si può discutere su tutto, se sia opportuno o no scavarne, sul tempo e sui modi di questi interventi. Un punto fermo comunque esiste: via dei Fori Imperiali non può più essere considerata l'autostrada di Roma. Ammesso e non concesso che si riveli inutile scavare, la chiederemo ugualmente al traffico e ci andremo a passeggiare la domenica. «Sono convinto — conclude il sindaco — che un'iniziativa come questa, per il suo valore simbolico, dovrebbe unire i romani, non dividerli con polemiche acrimoniose e sterili. Come non insospettirsi del fatto che per decenni non si è parlato del degrado del patrimonio archeologico e oggi, non appena ci decidiamo a fare qualcosa di concreto...».

Cesari VIA BARBERINI
PARTICOLARE ATTENZIONE ALLA TRADIZIONALE VENDITA ANNUALE
Biancheria da casa a corredi sconti da 20 a 40%
Biancheria per signora sconti da 20 a 40%
Sopraporte trapunte - Cuscini sconti da 20 a 40%
Accappatoi donna-uomo sconti da 20 a 40%
Com. aff. 5-1 a sensi Legge 80

cavaletto
a cura del Servizio promozionale della SIP Società Internazionale Pubblicità

Le mostre

GALLERIA LA BARCACCIA
Via delle Croci, 7
Tel. 87.57.25
Prosegue con vivo successo la personale mostra di **PIERRE**
La mostra sarà visibile fino al 10-2. Catalogo in gallesia. Orario: 10-13 e 16-19,30.

GALLERIA GIULIA
Via Giulio, 148, tel. 8542
In vista di inaugurare a nel mese di febbraio la mostra di **GIULIA ANGELES** sculture.

CASA D'ARTE
ELA GRADYAS
Via della Fontanella 6
(P.zza del Popolo)
Tel. 878.96.62
Si conclude oggi la mostra di **GIORGIO DE MICHELI**
MARCO MARINO
Martedì 10-2 ore 18 inaugurazione della mostra personale di **GIUSEPPE MARINO**

CENTRO D'ARTE «LA SPONDA»
P.zza Cervi, 25, tel. 858
BOLIA
porta a porta dall'artista presenta la sua opera del 5 febbraio 1981. Orario: 10-12 e 16-20.

GALLERIA RUSSO
Piazza di Spagna, 1
Tel. 879.36.61
Oggi alle ore 18 inaugurazione della mostra di **EDO POZZOLI**
La mostra sarà visibile fino al 10 febbraio. Catalogo in gallesia. Orario: 10-13 e 16-19,30.

BREVETTO MONDIALE

SISTEMA MINIPACK
La mini confezionatrice in tutto stabile dalle grandi possibilità bassissimi costi.

Siamo presenti Fiera: Salone della Cosm Palazzo del Congr ROMA E.U.R. Stand 223 Italdibi dal 7 al 10 feb 1981