

Giovedì 13 novembre 1980

# CORRIERE ROMANO

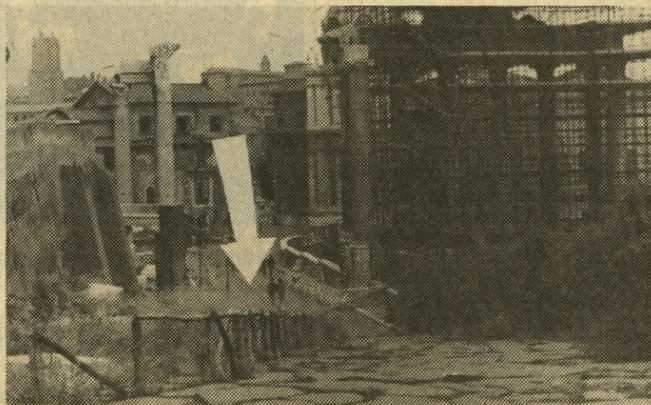
LA PROPOSTA AVANZATA AL SINDACO DAL «CORRIERE DELLA SERA»

## Anche il soprintendente è d'accordo per smantellare via del Foro Romano

Il professore La Regina favorevole a snellire le procedure burocratiche per l'avvio dei lavori - Si attende la risposta dell'amministrazione comunale

La soprintendenza alle Antichità e belle arti è favorevole alla proposta, avanzata domenica scorsa dal *Corriere della Sera*, di smantellare via del Foro Romano, la strada che corre alle spalle del Campidoglio fra via dei Fori Imperiali e via della Consolazione. Come veniva illustrato su queste pagine, il progetto tende a riunire il Foro Romano al Campidoglio, restituendo ai cittadini uno spazio di riposo e di cultura. La soprintendenza è favorevole allo snellimento delle procedure burocratiche, per avviare i lavori. Si attende ora una risposta dell'amministrazione comunale.

«I problemi — ha precisato in una dichiarazione a un'agenzia il soprintendente La Regina — non provengono dalla rimozione del terreno, ma dal ripristino della zona allo stato naturale per unire, seguendo le vecchie mappe, strade, clivi e scale interrotti dal piccone». Al termine dello scavo, cioè, si presenterà un



Via del Foro Romano (indicata dalla freccia)

dislivello da «riempire» e da «restaurare». Un altro problema facilmente risolvibile riguarderebbe il collettore, di cui è visibile lo sbocco, che potrà essere deviato e collegato con altri impianti esistenti.

La spesa prevista, secondo i calcoli della soprintendenza,

non è eccessiva e rientra adeguatamente nello stanziamento di 180 miliardi, in cinque anni, per i monumenti della capitale. Come è già stato sottolineato, non esistono problemi per quanto riguarda il traffico, poiché la strada è già chiusa alle automobili.

Dal punto di vista tecnico-operativo, lo smantellamento della strada, come si osserva presso la soprintendenza, non presenta grossa difficoltà, anche perché la via è realizzata in sostanza con terreno di riporto. Le opere di rimozione del terreno non verrebbero attuate secondo la tecnica degli scavi archeologici, cioè a strati, poiché già si conosce il livello da raggiungere.

La legge per i monumenti della capitale, intanto, sta seguendo il suo iter burocratico. Nonostante i solleciti lanciati dalla soprintendenza, che vede procrastinarsi l'inizio delle opere di consolidamento e di restauro dei monumenti antichi «ingabbiati», il provvedimento non è ancora arrivato al varo definitivo, con l'approvazione del disegno di legge presentato dal ministro dei Beni culturali, Oddo Biasini, a favore della capitale. Frattanto, comunque, si potrebbe procedere alla demolizione di via del Foro Romano.

---

*Cheruzzi* 13-11-1980

## Traffico e monumenti

# Sarà rimossa la strada tra Campidoglio e Foro

Da oltre un anno via della Consolazione è chiusa alle automobili, senza gravi conseguenze per il traffico. Per quanto disturbata dalla presenza del tracciato stradale si è così ricreata una continuità tra il Campidoglio e il Foro Romano. Una volta accertato che la circolazione può fare benissimo a meno di via della Consolazione, la sovrintendenza alle antichità ha proposto di smantellare del tutto la carreggiata tracciata nel secolo scorso per riportare alla luce le antiche vestigia sommerse sotto il terreno di riporto e ripristinare l'originario livello del suolo.

Una volta tanto il progetto è stato accolto con unanimi consensi e si attende ora di cominciare i lavori utilizzando i fondi stanziati dai Beni culturali per il restauro dei monumenti della capitale.

Il disegno di legge per questo finanziamento speciale attende ancora l'approvazione del Parlamento e, come sottolinea il sovrintendente Adriano La Regina, c'è solo da sperare che ciò avvenga al più presto, anche per non ritardare il già avviato restauro di tanti monumenti.

Se lo smantellamento di via della Consolazione attende con ansia il varo della legge speciale, lo stesso non può dirsi di un altro apprezzabile progetto, di cui da troppo tempo si discute e si annuncia l'imminente attuazione. Parliamo dell'allontanamento del traffico veicolare dal Colosseo e dall'arco di Costantino, già duramente provati dalle vibrazioni e dall'inquinamento. Cosa impedisce al Comune di passare dalle parole ai fatti?

---

# CORRIERE ROMANO

CONTRO IL PIU' FOLLE ERRORE URBANISTICO DEL FASCISMO VINCONO LE RAGIONI DELLA CULTURA

## Petroselli: «Chiuderemo via dei Fori Imperiali»

**L'amministrazione fa suo il progetto di riunificare il centro archeologico-monumentale di Roma - Si andrà per gradi, cominciando con lo smantellamento di via del Tulliano e la pedonalizzazione del Colosseo - Perché fu fatto lo stradone**

«Non dico che si farà domani, ma in prospettiva la decisione è presa: chiuderemo al traffico via dei Fori Imperiali, nel tratto compreso tra piazza Venezia e l'incrocio di via Cavotti. Alla chiusura potrà seguire forse lo smantellamento: quindi la riunificazione del sistema dei fori, dai mercati di Traiano fino al Campidoglio e fino al Colosseo. E per cominciare, tempo qualche settimana o al massimo qualche mese, cancelleremo via del Tulliano, già pedonale da un anno, ricostituendo il percorso antico della via sacra che scende dal Campidoglio all'arco di Settimio Severo. E sgomberemo dal traffico la parte bassa di piazza del Colosseo, eliminando la corsia che oggi separa l'anfiteatro dal clivo di Venere Felice e dal resto dell'area archeologica».

E' Luigi Petroselli che si assume, con questo, un impegno formale per conto della maggioranza comunale. Poche parole scambiate velocemente ieri mattina in margine alla conferenza stampa sui vigili urbani, che dichiarano vinta una delle più ambiziose e più incerte battaglie della cultura urbanistica romana, nazionale, mondiale. Dando ragione al drappello, un tempo sparuto e oggi sempre più numeroso e autorevole, di quanti non hanno mai smesso di condannare l'opera pubblica più insensata e devastatoria del regime fascista: volgere e cieca di fronte alle testimonianze antiche che copriva d'asfalto, devastante per il tessuto edilizio medievale e rinascimentale e per i suoi abitanti deportati in periferia, deleteria per la funzionalità viaria dell'intero centro storico.

Antonio Cederna è stato probabilmente il primo a proporre di cancellare lo scempio, di cui ha recentemente documentato i contorni storici nel saggio su «Mussolini urbanista». E dopo di lui vanno almeno ricordati Italia Nostra e Italo Insolera, col suo «Roma moderna» Voci nel deserto. Anche ultimamente, quando il soprintendente archeologico Adriano La Regina e lo stesso sindaco Argan hanno tentato di sondare la disponibilità intorno a un piano del genere,

le acque sono rimaste immobili. Mentre il ben più modesto progetto di Vittoria Calzolari, assessore al Centro storico, che un anno fa suggeriva di modificare l'assetto del traffico per evitare il progettato allargamento del terrapieno superiore del Colosseo, è stato lasciato cadere senza nemmeno un pubblico dibattito.

La verità è che nessun amministratore aveva mai preso seriamente in considerazione, prima d'ora, nemmeno l'ipotesi di distare lo stradone. INAUGURATO il 28 ottobre del 1932, decennale della marcia su Roma, dopo appena un anno di frenetici lavori, il *Giornale d'Italia* lo definì la nuova «via sacra della nazione fascista». «Roma ha ora, al suo centro, la strada veramente adatta per le sue grandi parate militari, finora confinate in periferia o in campagna», disse Mussolini. Non ci fu chi sollevasse dubbi sulla sensatezza dell'operazione: osannanti i giornali, schierati in blocco intellettuali, storici, archeologi. Il massimo della critica venne da Vincenzo Cardarelli, che la chiamò «via del consenso». Mentre Antonio Munoz, responsabile per le belle arti e le antichità del

governatorato, scrisse su *Capitolium* che quella non doveva essere «una passeggiata archeologica. No: la via dell'Impero è anzitutto e soprattutto una magnifica strada moderna. Staremmo per dire che sarebbe bella anche se i ruderi dei Fori Imperiali non vi fossero» (citato in «Mussolini urbanista»).

Dove c'è tutto il modernismo sciocco e provinciale con cui si pretendeva di giustificare un intervento culturalmente inaudito. Si vantò di aver riportato alla luce antiche vestigia prima sommerse da sudice casupole e di aver circondato di «splendido isolamento» i monumenti della Roma imperiale. Il che non solo è contrario ai principi di conservazione del tessuto storico complessivo che si impongono in qualunque operazione di restauro, ma è anche falso. Ricorda infatti Insolera che i Fori Imperiali coprivano un'area di oltre 80 mila metri quadrati: ne furono scavati circa 76 mila e risepelliti quasi 64 mila, pari all'84 per cento dell'area scavata. E di questo trafficare hanno fatto le spese cinquemila stanze, abitate da quattromila persone, nonché 300 mila metri cubi di roccia, terra e antichità.

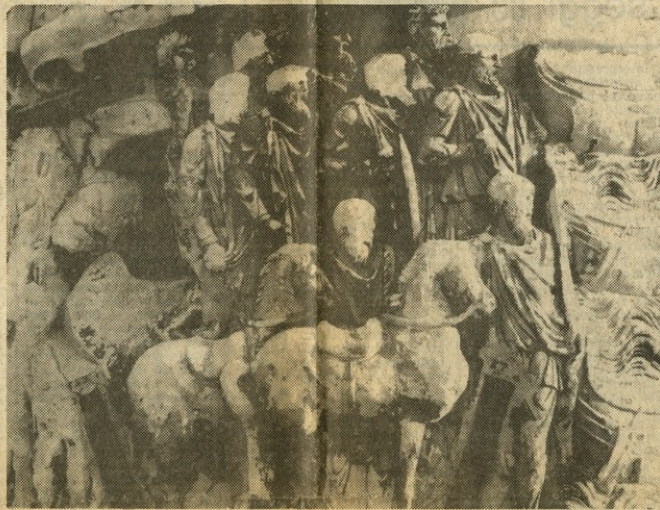
Ma dalla guida di Roma del Touring, nelle edizioni più recenti, traspare ancora ammirazione per il Colosseo visibile da piazza Venezia e per la grande arteria che vivifica il cuore della Capitale. E perfino gli amministratori più attenti alle ragioni della cultura, fino a ieri, interpellati sulla possibile chiusura scuotevano le spalle.

Che cosa dunque è cambiato? Certo si può pensare che l'avvicinarsi delle elezioni induca la giunta comunale a giocare una carta che le conquisterà risonanza e consensi di livello internazionale. Eppure finora l'idea era stata scartata ritenendola impraticabile, e dunque ragionando che una chiusura di via dei Fori Imperiali guasterebbe, anziché migliorarla, l'immagine dell'amministrazione. La spiegazione verrà, speriamo, insieme ai particolari sui tempi e i modi del progetto.

Francesco Perego



Via dei Fori Imperiali e, sotto, la Colonna Antonina: sono visibili i danni dello smog



### Il programma per il recupero del Tevere

I programmi 1981 del Comitato per la salvaguardia e il recupero del Tevere sono stati illustrati al ministro Signorello nel corso di un incontro svoltosi nei giorni scorsi. Il programma si articola in cinque punti.

- 1) La realizzazione di una conferenza interregionale.
- 2) una mostra di apparecchiature antinquinamento.
- 3) l'inizio della navigazione sul Tevere a nord di Roma con finalità turistico-ecologiche;
- 4) una manifestazione intesa a celebrare San Francesco d'Assisi nell'8° centenario della nascita.
- 5) una serie di gite ai laghi ed ai fiumi del Lazio.

# Cronaca di Roma

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

**Sui ponteggi in visita ai danni da smog: documentario su un patrimonio in rovina**



Sotto le ingabbiature e i teli verdi di plastica che da anni coprono le testimonianze di epoca romana, sono in restauro danni gravissimi causati dall'inquinamento da traffico. Una mattinata in queste «trincee» consente di toccare con mano



## I monumenti, piaga per piaga

di PIERO BOTTALI

Che i monumenti romani stiano male lo sanno ormai tutti, ma quanto grave è la loro malattia lo si può scoprire solo vedendoli da vicino. Basta arrampicarsi (e lo può far chiunque, la Sovrintendenza archeologica è ben lieta di queste visite) sui ponteggi che li avvolgono, oppure salire lungo le ampie spirali del cantiere verticale della Colonna Traiana, di quella di Marc'Aurelio, ed osservare ad un palmo di naso la ragnatela di fenditure e lo spesso strato di smog e porcherie varie di questa nostra era della polluzione atmosferica. Smog depositato nel breve arco di vent'anni, e fenditure provocate dalle vibrazioni dell'incessante carosello di macchine ed autobus.

Una mattinata passata «in trincea», come si dice in gergo, cioè nei cantieri aperti attorno ai nostri massimi monumenti di epoca romana è altamente istruttiva e deprimente insieme. Sì, perché a vederli da lontano, anche attentamente, oppure dal basso, sembrano un po' sporchini, questi marmi, con qualche fessura, le facce dei bassorilievi un tantino obiterate dalla lima del tempo. L'opinione pubblica, i turisti, gli specialisti d'arte sono stufo (giustamente) di questi tralicci, ingabbiature, teli verdi di

plastica, che coprono tutti i monumenti da anni, ma sul posto è possibile e facile constatare lo stato miserando dei manufatti e quindi l'opera gigantesca ed elaboratissima (e perciò lunga) che la loro salvezza — ormai siamo a questo punto — richiede. Da qui l'invito della Sovrintendenza archeologica: venite a «controllare» come procedono i lavori.

E' facile: basta andare la mattina sul tardi alla sede, di fianco alla chiesa di Santa Francesca Romana, e domandare il permesso di essere accompagnati sui ponteggi dei monumenti che interessano. La scelta è, purtroppo, ampia: Arco di Costantino, Colonna Traiana, Tempio di Saturno, Tempio di Romolo, Colonna di Marc'Aurelio, per non citare che gli esempi più appariscenti.

Ci fa da guida l'arch. Giangiacomo Martines dell'Ufficio tecnico della Sovrintendenza: primo in lista l'Arco di Costantino. Superato l'intrico dei neri tubi Innocenti che fanno gabbia, appaiono le statue-bassorilievo della base: ormai sono solo fantasmi di soldati e divinità: i visi sono spariti, le mani e le braccia limiate: un telo di plastica trasparente li avvolge come un sudario. «E pensare», dice Martines, «che vent'anni fa erano ancora in stato soddisfacente». Al primo



piano del ponteggio, all'interno dell'arco, il restauro sta a buon punto: dopo le molteplici analisi si è proceduto a togliere la crosta di nero calcificato, e sotto sono apparsi i contorni netti, i particolari, i drappaggi. Qua e là ci sono curiose appic-

Primo piano dei danni sull'Arco di Costantino e sulla Colonna Traiana. Nella foto piccola: un tecnico indica una lesione da smog

cature bianche: «Sono veri e propri cerotti di carta di riso — spiega Martines — che servono a tenere al loro posto i frammenti più piccoli che tendono a cadere per le vibrazioni» (che continuano ad esservi nonostante le promesse mai

mantenute di deviare la circolazione nella parte alta del Colosseo, n.d.r.).

La porzione restaurata termina con un taglio netto: dall'altra parte della riga le solite croste nere, durissime, attendono di essere tolte, facendo un pensiero al Padreterno che assieme a loro non venga via anche il marmo «buono».

Prossima tappa il Tempio di Romolo in pieno Foro. Qui non ci sono bassorilievi, ma solo fregi ornamentali di delicata fattura: «Qui abbiamo uno splendido esempio di moderna corrosione mista acqua-anidride solforosa: si faccia caso, infatti, che la parte superiore dell'architrave, contrariamente alle aspettative è relativamente in buono stato: l'acqua è scivolata giù, si è combinata correttamente con l'anidride solforosa delle automobili, ed assieme ad essa ha corroso, incrostato, mangiato i fregi; in quanto alle fessure (preesistenti) l'acqua più smog ha fatto il suo dovere: ha allargato le fenditure in modo superbo».

L'ultimo appuntamento della mattinata è con quello che unanime viene definito il più illustre monumento della Roma antica: la Colonna di Traiano. «Qui il danno è ancora più grave — assicura l'arch. Martines — anche se dal

basso si vede poco o niente: non si deve dimenticare che fino a duecento anni fa circa la metà della colonna era circondata da edifici, che l'hanno protetta dai venti costanti (quelli del sud) e quindi la parte più colpita è quella della metà superiore».

Salire su per le rampe elicoidali (anch'esse aperte al pubblico che ne fa richiesta) è un po' come salire il Calvario: ad ogni tornata le superfici passano a eccessivamente levigate, a consumate, a orribilmente bucherellate come se qualcuno le avesse mitragliate: verso la tredicesima spirale, di questo capolavoro che narra minuziosamente le imprese dell'imperatore Traiano contro i Daci, i visi sono solo maschere grottesche, non ci sono più i nasi, le mani, i piedi, le spade, e tutto quanto sporge un poco rispetto alle superfici attorno.

«Questo guasto è opera recentissima, roba di vent'anni, trenta al massimo — dice Martines — da quando si è avuto il boom dell'automobile, usata anche per fare un chilometro».

Guardi le crepe che investo intere spire: adesso provvederemo a stuccarle con polveri di carbonato di calcio misto a resine: ma a che serve, se le automobili continueranno a buttarci sopra tonnellate di smog al giorno?».

# Cronaca di Roma

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

Il progetto del sindaco di ripristinare nel tratto asfaltato le antiche vestigia romane

Massimiliano 18-11-1980

## Ma che succederebbe chiudendo via dei Fori?



Via dei Fori dal Colosseo

Benemerita culturale o semplice utopia? Concreta iniziativa in difesa del patrimonio artistico o abile mossa di propaganda elettorale?

L'intenzione manifestata da Petroselli di chiudere al traffico un tratto di via dei Fori Imperiali e, perché no, di smantellare l'imponente opera del fascismo per riunificare il sistema dei Fori, è bastata da sola a vivacizzare un pacchetto di interventi per il traffico condito di iniziative spesso trite e ritrite. Prendendo alla lettera l'annuncio del sindaco, le agenzie di stampa straniere hanno diramato in tutto il mondo le foto del nastro d'asfalto che dal 1932 unisce piazza Venezia al Colosseo e degli antichi monumenti che l'inquinamento atmosferico e le vibrazioni stanno inesorabilmente portando alla rovina (come da noi documentato ieri).

Al di là delle vere quanto insondabili intenzioni che hanno spinto Petroselli a dichiarare contate le ore, i mesi o gli anni del transito automobilistico nel tratto di via dei Fori Imperiali tra via Cavour e piazza Venezia, c'è da dire che il progetto di allontanare il traffico dalla zona monumentale, con la creazione di

un immenso parco archeologico che dal Campidoglio raggiunge l'Appia Antica, è da anni motivo di dibattito, magari poco convinto, tra urbanisti e archeologi. Per restare agli episodi più recenti, basti ricordare il sogno della «grande spina verde» accarezzato dal prof. Agnelli in risposta al grido di allarme lanciato due anni fa dal sovrintendente La Regina sul male inesorabile che ha contagiato i marmi romani.

Ma come ben ricorda lo stesso La Regina, un progetto per la creazione di un grande parco archeologico esisteva addirittura 91 anni fa, molto prima che via dell'Impero (oggi Fori Imperiali) venisse progettata e realizzata. Oggi però la realizzazione di quel progetto si presenta a dir poco ardua. Come scrive Italo Insolera, più di tre quarti degli antichi Fori sono stati nuovamente sepolti sotto la banchina di calcinaccio e le aiuole che fiancheggiano la carreggiata, spezzando la continuità tra il Foro di Cesare e quello di Augusto, tra il Foro Repubblicano e quello di Traiano. Via dei Fori Imperiali è in ogni caso diventata una delle maggiori arterie di scorrimento della città e piazza Venezia l'ombelico del traffico romano.



Disegno di Alfonso Artioli

Pur convinti dell'importanza e del carattere altamente qualificante del progetto enunciato da Petroselli sarebbe perciò indispensabile chiarire come si possa chiudere un tratto di via dei Fori Imperiali senza disastrose conseguenze per la circolazione. Come alternativa basterà il progettato cavalcavia di via Ciliaia oppure occorrerà completare l'attrezzaggio dei lungotevere. Anche Leonardo Benevolo vagheggia da 10 anni un grande parco archeologico e lo smantellamen-

to dell'opera fascista. Ma in contropartita prevede la costruzione di un'arteria di scorrimento che ha tutta l'aria di un nuovo traforo del Monte Bianco.

In attesa che qualcuno soddisfi una curiosità che certo accomuna tutti i romani, ripetiamo al sindaco un quesito: perché non cominciamo a realizzare il meno ambizioso ma altrettanto importante allontanamento del traffico dal Colosseo e dall'Arco di Costantino.

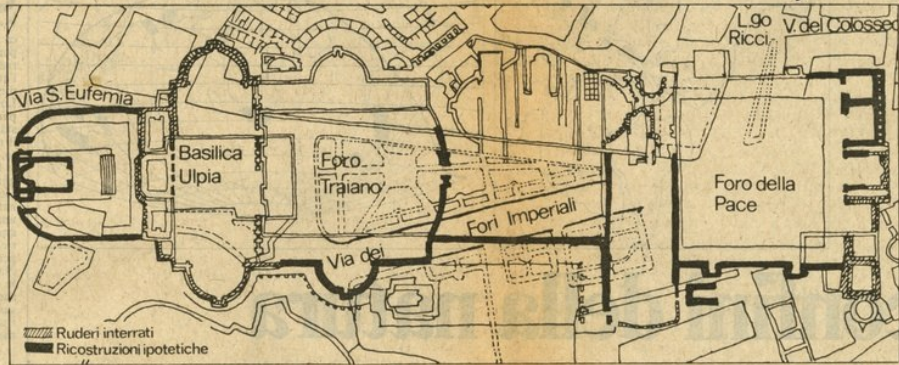
e la Via dei Fori Imperiali?

# Cronaca di Roma

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

19-11-1980

**Chiudere o no via dei Fori?**  
Secondo gli esperti vale senz'altro la pena smantellare l'asfalto, fatte salve soluzioni adeguate per il traffico



La piantina, ripresa dalla Guida di Roma del Touring Club Italiano, indica, seppur con qualche approssimazione, le costruzioni di età romana che costituivano originariamente il grandioso complesso dei Fori. Dall'eventuale smantellamento di un tratto di via dei Fori Imperiali difficile dire cosa si recupererebbe della basilica Ulpia, del resto del Foro di Traiano e del Foro della Pace o di Vespasiano.

## «Là sotto sono nascoste meraviglie»



I lavori di smantellamento in una foto d'epoca

di PIERO BOTTAI

L'intenzione vagheggiata dal sindaco Petroselli di chiudere al traffico il tratto di via dei Fori Imperiali che va da Largo Corrado Ricci a piazza Venezia, ha fatto sorgere immediatamente un interrogativo: cosa c'è sotto l'ampio stradone monumentale voluto dal regime fascista? Più particolarmente, i ruderi sepolti sotto la nuova arteria (che forse dopo l'eliminazione dell'agglomerato caotico di costruzioni medioevali ivi esistenti), sono tali da giustificare il gigantesco sventramento della "Via" che unisce piazza Venezia al Colosseo con conseguente nuovo assetto per la circolazione?

Sotto questa strada — dicono alla Sovrintendenza archeologica — c'è ancora sepolta parte della zona monumentale più rappresentativa di Roma; specialmente dalla parte dei giardini leggermente sopraelevati che stanno in prossimità della Colonna di Traiano sono interrate e coperte varie costruzioni (fondamenti in calcestruzzo appartenenti al Foro Traiano, poi i vasti vani ancora vuoti della grande biblioteca fatta costruire verso il II secolo dall'imperatore vincitore dei Daci, infine vari grandi frammenti marmorei appartenenti al Foro di Nerva e di Cesare, che ora — dopo la scansie di via dei Fori Imperiali — si trovano completamente ed artificialmente separati dal complesso originario. Non bisogna dimenticare, inoltre, che sotto la suddetta via passano dei collegamenti...

**Per pochi ruderi vale la pena di eliminare quest'arteria?**

«Per i ruderi presi in se stessi, cioè avulsi dal contesto storico-monumentale, forse no — dice l'architetto Martines dell'ufficio tecnico della Sovrintendenza — ma se si pensa che con la creazione di questa strada si è diviso in due quello che duemila anni fa era un tutto unico, allora la risposta è certamente affermativa. D'altronde non si tratterebbe proprio di uno sventramento o di un'eliminazione totale, bensì si potrebbe riprendere in considerazione un progetto dell'architetto francese Le Corbusier, il quale — già una quarantina d'anni addietro — propose la creazione di un viadotto su piloni che permettesse sia la visione (seppur parziale) dei Fori, sia lo scorrimento del notevole traffico della zona. In ogni caso — ha aggiunto Martines — di là delle esigenze estetiche-archeologiche, varrebbe la pena di riprisinare la continuità dei Fori se non altro per acquisire nuovi spazi fruibili per il verde e per iniziative culturali collocate laddove oggi vi sono centinaia di tonnellate di terra e strutture moderne quasi scalinate e panchine poggianti sopra i ruderi».

### Cento milioni del Comune per cominciare i lavori

I lavori in via del Foro Romano cominceranno subito. Lo ha deciso ieri la giunta comunale stanziando cent milioni. Si comincerà col disseccamento del manto stradale del tratto di via del Foro Romano compreso tra via del Tulliano e piazza della Consolazione.

Questo primo intervento consentirà alla Sovrintendenza ai monumenti di cominciare

dove oggi vi sono centinaia di tonnellate di terra e strutture moderne quasi scalinate e panchine poggianti sopra i ruderi».

Dello stesso parere il professor Cairoli Fulvio Giuliani dell'Istituto di topografia antica dell'Università, che collabora con la Sovrintendenza archeologica sta effettuando i rilievi della Roma monumentale. «Dal punto di vista archeologico l'eliminazione del tratto terminale di via dei Fori Imperiali è validissima: là sotto (strada, aiuole) abbiamo il più grande complesso archeologico del mondo che, anche se sezionato in mille pezzi, deve essere messo in luce e conosciuto.

Senza contare che, con questa moderna copertura, ci è ancora del tutto ignoto il complesso sistema di comunicazioni fra i vari Fori ed i collegamenti fra l'antico quartiere popolare della Subura e la zona di massima espansione dell'attività civile dell'epoca».

### Dibattito

**Severi (Psi): «Bella idea ma Petroselli ci deve dire come attuarla»**



**Lo sventramento Così scriveva Bottai: «Un prodigio della tecnica costruttiva»**

In Campidoglio, l'intenzione manifestata dal sindaco Petroselli di chiudere via dei Fori Imperiali e ricostruire l'unità della zona archeologica, ha destato consensi e perplessità. È l'inizio di un dibattito che — è facile prevedere — vedrà parecchi interventi. Pierluigi Severi, capogruppo del Psi nell'aula di Giulio Cesare, è già intervenuto, con una dichiarazione in cui, come si vede, ha posto alcuni interrogativi allo stesso Sindaco.

Ecco quanto scrive Severi.

«Sulle forse precipitose dichiarazioni del sindaco Petroselli riguardanti la ventata chiusura al traffico della via dei Fori Imperiali, ripristinando dov'è il manto asfaltato le antiche vestigia romane, è utile precisare:

— L'idea di Petroselli ha un indubbio fascino; si deve considerare però che la strada dei Fori è attualmente arteria importantissima e vitale per il traffico del centro storico, legata com'è ad altre strade e piazze importanti, come piazza Venezia, via Cavour, il Campidoglio, via Quattro Novembre, corso Vittorio.

Bene, dunque, per quanto riguarda l'idea del Sindaco di indubie ambizioni culturali, purché sia chiaro che si tratta di un vecchio progetto che ogni tanto si riaffaccia all'opinione pubblica e per la sua difficile fattibilità ricade puntualmente, da decenni, nel dimenticatoio.

L'indicazione del Sindaco Può essere un fatto di novità e acquisita ben altra concretezza e segno positivo se ci dice come si può arrivare ad un simile risultato. Risultato che, a prima vista, comporta l'esigenza di rimuovere la «direzionalità» nella misura massima possibile nel centro di Roma. Faccio esplicito riferimento a i ministeri, enti, banche ecc. Tanto più in quanto la metropolitana, come rete di collegamento non attraversa il centro storico.

Poniamo dunque l'interrogativo: come rimuovere questo grossissimo problema? E, se non si risolve, come può essere, senza danno, realizzata l'idea del Sindaco?

Queste questioni debbono essere poste, con realismo, all'inizio di un dibattito di prevedibile risonanza com'è quello sollevato.

Fori da ogni pur affascinante utopia, il Sindaco fa queste affermazioni avendo esaminato la questione con l'assessore all'Urbanistica? Con quello del Traffico? Con l'assessore al Centro storico? Esiste qualche progetto tecnico che non conosciamo, fino ad oggi tenuto in riserbo? Dove si è discusso, a livello amministrativo, di questa affascinante idea non priva di interrogativi? Per non essere fraintesi, intendo subito dire che non pongo questioni di metodo, sulla scelta politica, quanto mi preoccupa che l'idea giusta, non rimanga soltanto un'idea.

Come socialisti avanziamo delle richieste su una questione di tanto respiro e significativo; si riferisca subito nelle commissioni competenti, in Giunta e in Consiglio su eventuali progetti, chiedendo questioni aperte da tempo quale in primo luogo la direzionalità strettamente connessa con l'eventuale recupero di un'area archeologica nella zona indicata».

Il raschiamento del quartiere medioevale e rinascimentale che sorgeva sulla sinistra del monumento a Vittorio Emanuele e la posa del grande manto d'asfalto che spaccava i Fori romani, fu attuata durante il fascismo sotto l'egida del Ministero della cultura. Il titolare, Giuseppe Bottai, più tardi, nel libro «Politica fascista delle arti», 1940, Signorelli editore, così illustrava e magnificava l'operato degli sventatori.

«Della Via dell'Impero sarebbe quasi superfluo parlare, tanto è nota questa magnifica opera, che è riuscita al tempo stesso un'arteria di grandissima importanza per la viabilità e una passeggiata mirabile, che permette allo sguardo d'abbracciare, in una visione d'insieme, il più grande complesso di monumenti di Roma Imperiale. Basti ricordare il prodigio, che tale opera rappresentò dal punto di vista della tecnica costruttiva: infatti, nel termine ristretto di soli sette mesi, si sono demoliti ben 500 metri di terreno, si sono scavati e asportati 300.000 metri cubi di terreno, di cui la metà parte, circa, costituita da roccia e da vecchi calcestruzzi romani; infine, nello stesso periodo di tempo, vennero costruiti 12.000 metri cubi di muri di sostegno e venne fatta la pavimentazione permanente con sottofondo in calcestruzzo per l'intera rete stradale.

Altra opera di minor rilievo, ma pure perfettamente riuscita, fu l'allargamento a venti metri della Via di San Marco, preliminare per la creazione d'una parallela a Via del Plebiscito e al primo tratto del Corso Vittorio Emanuele, che si va ora completando con l'ampiamiento di Via delle Botteghe Oscure. L'allargamento di Via di San Marco implicava il taglio del Palazzo dei Gesù e d'un altro fabbricato fronteggiante, di interesse artistico, con un lavoro minuzioso d'utilizzazione dei materiali di demolizione, si è ricostruita più indietro la facciata del Palazzo dei Gesù; e la ricostruzione è così perfetta, che non è possibile riconoscere il rifacimento dalla vecchia costruzione; anche sul fronte opposto la ricostruzione ha egregiamente ripreso le linee del fabbricato precedente.

L'assetto delle rampe attorno al Colosseo — fatto nello stesso torno di tempo — ha permesso di regolare la viabilità e ha soppresso lo sconio d'una sistemazione provvisoria con transenne in cemento armato, ridicolo contrasto con la maestà del monumento romano. La prosecuzione, infine, dell'isolamento del Campidoglio ha permesso di dare alle adiacenze del Teatro di Marcello un assetto del tutto degno, in cui grandeggiano, in subberba solitudine, i resti degli antichi monumenti.

Tutti questi lavori, e altri di minore importanza, furono inaugurati il 28 ottobre dell'anno X. Venero, allora e dopo, sempre più numerosi, Italiani e forestieri ad ammirare il rinnovamento di Roma. Fu tale l'afflusso che, come ebbe a dire il Duce, nel suo discorso alla seconda assemblea quinquennale del Regime, «la Nazione intera ha già recuperato almeno venti volte la somma spesa, poiché milioni di stranieri sono venuti e verranno per mirare questo prodigio, ideato, voluto, realizzato dal Regime Fascista».



# La Storia sotto l'asfalto

### Via del Foro verrà disselciata. Tante rovine seppellite dai picconi del duce. La Regina: un vero restauro urbanistico

### A Villa Cesarini, a Lanuvio. Il museo ancora non c'è, ma già spariscono i «pezzi»

Decorazioni romaniche del XIII secolo trafugate da una stanza. Il centro voluto dall'amministrazione comunale



Uno dei reperti rubati a Lanuvio

Ommi è deciso. I lavori cominceranno tra breve. Nel giro di qualche giorno, Via del Foro Romano — quella tratta di strada che taglia in due l'area archeologica centrale della città, ai piedi del Campidoglio — verrà assottigliata. Disselciata. Tornerà così alla luce una parte importante delle vestigia romane scavate e poi (subito) sepolte sotto un manto di calcestruzzo negli anni '30. In piena atmosfera di impero fascista.

Si voleva, allora, tirare fuori la gloria delle antichità. Si finì, invece, per fare l'esatto contrario. In totale picconi del duce scavarono più di 70 mila metri quadrati di rovine. Ma, detto e fatto, oltre l'ottanta per cento di ciò che fu «recuperato», venne di nuovo sommerso. I monumenti, i resti seppelliti sotto via del Foro Romano, ebbero quella sorte. Ora torneranno fuori.

Non solo. Con il «via e da» della amministrazione comunale — la spesa prevista è di cento milioni — sarà possibile (finalmente) ricostruire una visione unitaria, la continuità di tutta la zona del Foro.

Un'operazione di recupero, di restauro? Certamente. Ma c'è anche qualcosa di più. Con i lavori, decisi dal Comune si mette davvero mano a un vero e proprio intervento di risanamento urbanistico. Si fa un passo — piccolo in sé, però significativo — verso la creazione di una grande «spina verde» nella fascia archeologica tra piazza Venezia e l'Appia Antica.

Più o meno corre per tutta la lunghezza del «Tabularium». Sotto le rovine che sorreggono il palazzo senatorio, il Campidoglio. Via del Foro Romano — la strada che sarà disselciata — va dal tempio di Saturno al teatro di Marcello. In un'area di circa 100 mila metri quadrati, tra pochi giorni, tecnici e operai del Comune inizieranno a scavare. Ma cosa torneranno fuori? Quali resti romani verranno alla luce? La strada — spiega Adriano La Regina, soprintendente ai monumenti — corre in parte il lato capitolino e in parte lo interno. Insieme, comunque, si ritroverà che congiunge la via Sacra col Foro Romano e con il colle capitolino. In pratica, nasconde monumenti importanti ai margini del Foro. Di cose c'è il sotto esistono disegni e fotografie. Con i prossimi lavori di disselciamento, insomma, non si sa — continua La Regina — all'ispezione. Alla scoperta di cose sconosciute.

Si farà, invece, un intervento di restauro urbanistico. La strada, infatti, si sovrappone alla gradinata del tempio delle Concordie che ora non è visibile integralmente. Potrebbe il tempio di Vespasiano e la sopra di tracciato del sito capitolino.

Non ci saranno sorprese, dunque. La rimozione stessa

della strada non presenta, dal punto di vista tecnico, grossi problemi e difficoltà. Si tratta — insiste il professor Lo Russo — di un intervento recente. I problemi saranno altro. «Vale la pena», nel «raccontarsi di adattare con la zona esterne, dopo aver liberato» via del Foro Romano. «Stiamo a rilancio la questione — dice La Regina — insieme con l'assessore al centro storico del Comune, Vittoria Casolari. Che anche l'ipotesi di aprire un altro ingresso ai Fori dal lato della Curia».

Quello che è stato fatto e lo sottolineato — prosegue il soprintendente — è la volontà dimostrata dalla amministrazione capitolina. Conoscere la strada attuale, riportare alla luce quanto c'è sotto, è un'opera di risanamento. Piccola, senza dubbio, per l'entità dei lavori. Non è davvero una grande impresa. Ma diventa importantissima per il significato che ha. Per le prospettive sulla qualità di un'architettura. E poi conta il risultato concreto. Chi guarderà il «Tabularium» alando nel Foro Romano, tra poco, non avrà più una visione improvvisamente interrotta.

Ne ci saranno cambiamenti per il traffico automobilistico. La strada è chiusa infatti più da un'ora per i lavori prodotti dal terremoto. Bene, quel divieto di circolazione — afferma La Regina — ha dimostrato come le critiche, le perplessità manifestate da qualcuno non assessero ragione di essere. Il traffico non sarà migliorato, ma certo non è servito neppure dissanguando via del Foro Romano non è più transitabile.

Per i monumenti, per le aree archeologiche di Roma, si cominciano quindi a vedere i risultati. Iniziativa e non solo progetti. Del patrimonio artistico della capitale si sta parlando anche al Senato. A palazzo Madama, è in discussione la legge speciale per la salvaguardia dei beni di Roma. Il soprintendente La Regina sarà ascoltato oggi dalla commissione che ha in esame il progetto.

Sull'argomento è interessato, ieri, lo stesso ministro dei beni culturali e ambientali, Odoardo Biasini. Si è detto «assolutamente favorevole» alle limitazioni del traffico nel centro storico. In particolare — ha dichiarato Biasini — la zona del Foro Romano e quelle adiacenti vanno colorizzate il più possibile.

Il ministro ha, infine, parlato della legge speciale preparata nel mese di maggio. I 120 miliardi stanziati in cinque anni per i monumenti di Roma che sono in pericolo — ha detto — sono pochi, ma è già qualcosa. Solo che di tempo se ne è perso già abbastanza. Sono mesi che della legge si discute e non se ne fa nulla.

## Così traffico e verde intorno al Colosseo

Le macchine non passeranno più a fianco dell'Arco di Costantino, ma deflueranno — nei due sensi — solo da un lato del Colosseo, in corrispondenza di via Labicana e di via Claudia. Lo prevede un nuovo progetto studiato dalla Ripartizione del traffico del Comune. Il progetto ha già avuto l'approvazione da parte della soprintendenza alle antichità della capitale. Si tratta, in sostanza, di un ulteriore passo in avanti verso la realizzazione della grande spina verde e auspiciata da Giulio Carlo

Argan. L'ipotesi, che adesso diventerà realtà, prevede in sostanza, l'unificazione totale della zona archeologica del Foro da piazza Venezia al Parco del Celio. Il primo passo era stato compiuto ieri dal Campidoglio con lo stanziamento di cento milioni per smantellare l'inutile tratto di strada-sbarramento che unisce via dei Fori Imperiali a via della Consolazione che viene chiusa al traffico per proteggere i monumenti collocati nella scossa di terremoto. In sostanza, lo stesso il-



La zona che è in sostanza — quello attuale. Per consentire il doppio senso, cioè in via Celio Ulpiana che attorno al Colosseo, lo studio-progetto prevede l'allargamento della sede stradale con la realizzazione di quattro corsie di marcia e un marciapiede a sostegno per pedilanti turistici. Una parte del verde verrà assorbita dall'asfalto, ma in compensazione il lato del Colosseo dalla parte dei Fori verrà trapiantato in isola pedonale. For-

se, in futuro, in giardino con aiuola e fioriere. Non sono previsti lavori a lunga scadenza, ma «semplici rifacimenti» come, per esempio, l'abbattimento degli attuali pilastri che sostengono le balaustrate in ferro e l'allargamento della sede stradale. Per realizzare questi lavori non sarà necessario interrompere il traffico poiché i cantieri non interesseranno le attuali zone di scorrimento. Un'altra «isola verde» è prevista in corrispondenza di via Claudia-via Capo d'Africa per consentire alle auto di defluire con maggiore facilità. Per quanto riguarda i mezzi pubblici, sempre per quanto riguarda la corrente piazza Venezia-Fori Imperiali, le fermate sono state previste lungo un tratto di strada da chiudere.

Quando hanno buttato giù la parete, la sorpresa: dalla stanza dove sono scrostate le opere d'arte del museo, sono scomparsi fregi, bassorilievi, statue. Qualcuno li ha rubati. Tutto è accaduto nella villa Cesarini Borgia a Lanuvio. Una villa antichistica, ma che l'amministrazione democratica, con l'assassinamento della Provincia, sta ristrutturando per allestirvi un museo. I lavori cominceranno più di un anno fa. Alla ditta che vince la gara d'appalto la sovrintendenza ordinò di «rimuovere» in una stanza tutti i pezzi provenienti dalla chiesa di Santa Maria Maggiore. L'ordine fu eseguito e nessuno più pensava al recupero. Poi, ieri, terminata la ristrutturazione di un'altra del edificio, la società avrebbe dovuto trasferire il tutto in un'altra stanza. Quando a colpi di piccone è venuta giù la parete di sé è subito accorti che dall'incrinatura c'as-

chi pezzi. Il comune ha avvertito la sovrintendenza alle Belle Arti, che domani manderà a Lanuvio un funzionario per fare un inventario della cosa che manca. I giovani di Lanuvio, quelli che si sono impegnati a allestire il museo, già sanno però quello che è andato perduto. I fregi si sono portati via alcune decorazioni romaniche del XIII secolo. Opera, sostengono gli esperti, è uniche e nel loro genere. La particolarità consiste nel fatto che le decorazioni erano firmate dagli autori: alcune sono di Drasio di Trevi, altre del Vassallo. Anzi, il reperto di Lanuvio era importantissimo proprio perché aveva permesso agli studiosi di conoscere Drasio di Trevi. Il «marmoraro» (si chiamavano così quelli che lavoravano nel marmo) firmò la sua opera. Il suo nome non c'era più nel fregio, ma era riconoscibile.

Rivedrà la luce la zona archeologica più preziosa del mondo

# Come salvare l'antica Roma?

## “Via l'asfalto dai Fori imperiali”

Il progetto interesserà la parte del centro storico che va da Piazza Venezia al Colosseo. Soprintendenza e Comune stanno lavorando insieme da mesi. Uno stanziamento di 180 miliardi proposto dal governo

di VANNA BARENGHI

ROMA — Una parte di Roma cambierà faccia. E non una parte qualunque, ma la zona archeologica più preziosa del mondo intero. Quella che va da piazza Venezia fino al Colosseo. Con i suoi fori, romani e imperiali. Il «progetto» è grandioso, soprintendenza archeologica e Comune stanno lavorando insieme da mesi e pare che vada in porto. Anche in tempi brevi.

«E domani Roma rinascerà più bella e più superba che pria». Così diceva Ettore Petrolini quando, vestito con i pantaloni di Nerone, faceva il verso a Mussolini e ai suoi sogni di imperiale grandezza che avrebbero scomolto proprio quella zona della città. Ma forse oggi Petrolini potrebbe dirlo senza troppa ironia. Almeno per quanto riguarda quei pochi chilometri quadrati. Perché il patrimonio archeologico di Roma, bistrattato da sempre, comincia ad essere preso in seria considerazione. E non soltanto da quei pochi intellettuali (Benevolo, Inso-lera, Cederna) considerati fino a qualche anno fa «degli stravaganti utopisti» che attribuivano — nientemeno — maggior valore alla «cultura della storia» che a quella dell'automobile.

No. Adesso anche gli amministratori comunali e perfino il governo — che proprio ieri in Senato ha proposto uno stanziamento di 180 miliardi — si sono accorti che così non si può andare avanti. E che bisogna fermare quello sfacelo profondo, dopo millenni, in poche decine d'anni. Fermarlo perché purtroppo indietro non si torna.

Allora: da una parte ci sono questi soldi che, diluiti in cinque anni (e sempre che le cose non cambino) serviranno a tamponare qualcosa che in nessun paese civile del mondo si sarebbe mai verificato. La distruzione lenta e inesorabile della storia del mondo: la sparizione letterale delle sculture che la raccontano. Scolpite in un marmo che è diventato, per un processo chimico dovuto all'inquinamento da traffico e dal tipo di riscaldamento usato, semplice gesso che si sfarina, cacciando a pezzi. La storia dei popoli di Romania sulla colonna di Traiano, quella dei Germani su

quella di Marco Aurelio, e del popolo di Israele sull'arco di Tito. Tutto, tutto va scomparendo. E il mondo intero è in allarme: giornali giapponesi e brasiliani, americani e tedeschi, inglesi e francesi titolano a grosse lettere «Roma muore». Perché, insieme a Roma, muore anche una parte della loro storia.

E, finalmente, se ne è accorta anche Roma. Così anche il Comune è sceso in campo sembra con grande decisione. Sul «progetto» la giunta sembra essere d'accordo. E di che si tratta ce lo racconta Luigi Petroselli, sindaco della città. Appoggiato al balcone stupendo del suo ufficio, davanti alla distesa del foro romano (e in fondo spunta il Colosseo) assieme a Vittoria Calzolari, assessore al centro storico e promotrice di questa grossa iniziativa, ci parla delle «tre fasi» che la compongono.

### Ricostituire il «continuum»

La prima, immediata, sbancherà una piccola strada costruita un po' nell'800 e un po' da Mussolini che separa il foro dal Campidoglio, tagliando in due la «via sacra» dove i romani vittoriosi passavano in trionfo. In questo modo si potranno recuperare le rovine sepolte e ricostituire la continuità perduta cent'anni fa. La piccola strada (si chiama in due modi diversi: via del Tulliano, o via del Foro romano) è già chiusa al traffico per via del terremoto dell'anno scorso. Il «finimondo» tanto tenuto non si è affatto verificato e dunque, dice Petroselli, «non ci saranno problemi».

Ma, per ricostituire quel «continuum» del tempo passato bisognerà sottrarre al traffico automobilistico anche la parte bassa del Colosseo, quella che dà sul Palatino. «E questo sarà fatto entro l'anno», assicura Petroselli.

Poi, la terza fase. Quella più ambiziosa e difficile da realizzare. La chiusura al traffico della prima metà della via dei Fori Imperiali (partendo da

piazza Venezia per arrivare a via Cavour).

Per quanto riguarda il traffico, Petroselli, è abbastanza ottimista. «È chiaro che dovremo studiare e molto attentamente dei percorsi alternativi. Ma abitare a Roma è ancora un privilegio. E i privilegi si pagano. La gente — del resto in tutto il centro storico — dovrà abituarsi a camminare con i mezzi pubblici. Non è vero che non ci sono, abbiamo comprato in quattro anni ben 750 autobus».

«Certo, si tratta di una svolta storica», gli fa eco dal suo ufficio Adriano La Regina, soprintendente archeologica di Roma. E un filo invisibile lega sindaco e soprintendente che, se si affacciarono contemporaneamente potrebbero scambiarsi un benevolo saluto dalle loro rispettive finestre: una sul Palatino, l'altra sul Campidoglio. E, in mezzo, il foro romano dolce e splendido.

La Regina, giovane e molto stimato, ha l'aria lievemente circospetta di fronte a questa improvvisa «inversione totale di tendenza». Ricorda un po' il Charlie Chaplin di «Luce della città»: amato e vezzeggiato dal ricco signore ubriaco ma sempre timoroso di essere cacciato, così come regolarmente avveniva, non appena il ricco signore si riprendeva dalla sbornia. «In effetti qualche timore ce l'ho», dice il soprintendente. «Tutte queste iniziative — del governo, del Comune — mi sembrano qualcosa di straordinario. Sa, noi siamo sempre stati considerati «quelli che fermano tutto per quattro insignificanti pietre», questo si è sempre detto di noi. E mica era piacevole, sa. Ma, debbo dire che mi sembra che le cose stiano davvero cambiando. Da un po' di tempo non sento più le resistenze di sempre e ho l'impressione che l'opposizione nei nostri confronti — che altro non era se non segno di incultura — abbia lasciato il posto alla consapevolezza dei doveri che tutti noi abbiamo nei confronti del nostro patrimonio archeologico. Quindi, speriamo bene. Che tutto vada in porto: sia la legge Biasini, quella dei 180 miliardi, che le iniziative del Comu-

ne che hanno un peso culturale immenso».

Mentre parla, La Regina tira fuori da una cartellina verde una serie di incredibili fotografie. Ma chi si era accorto di quello che stava succedendo ai nostri monumenti? Chi, dall'automobile, ha mai avuto il tempo di guardare quei visi scolpiti ora trasformati in teschi dalle orbite vuote e privi di naso? «Se tocca una di queste sculture», dice La Regina, «si trova in mano della polvere. Si può andare avanti così?».

No, non si può. E su questo sembrano, oggi, essere tutti d'accordo. La chiusura al traffico del centro storico e in più il cambiamento dei combustibili usati per riscaldare case ed edifici: dalla nafta si sta già passando al metano. Una decisa decisione presa per risparmiare ma che potrebbe risolvere anche il grande problema della distruzione archeologica. E, in prospettiva, si parla del grande parco archeologico che dovrebbe arrivare fino all'Appia antica. Ma queste sono cose di là da venire.

### «Eliminare quella spaccatura»

«Per ora contentiamoci di questo progetto», dice Antonio Cederna, giornalista, archeologo e scrittore, «che è davvero una cosa di straordinaria importanza. Si rende conto di cosa significa eliminare quell'orrenda spaccatura voluta dal «duce» per le sue maledette parate? E poi tirare fuori sessanta-quattromila metri quadrati di rovine che quell'imbecille ha ricoperto di asfalto?». Cederna è nel suo studio, sommerso di documenti, carte, ritagli di giornali. Da anni si batte come un crociato solitario contro gli scempi urbani che Roma subisce da oltre un secolo. Nel suo libro ultimo «Mussolini urbanista» sviscera fino in fondo e impietosamente le maledette del regime. Ma adesso è tutto contento, si vanta. E, per dio, si comincia con il restituire dignità ambientale a questa incredibile

cosa che è il centro archeologico di Roma. Pensi cosa sarà. Poter camminare, nel silenzio, dal Colosseo fino al Campidoglio tra le rovine e il verde. Senza quel traffico che è una fonte sia di scuotimenti miserandi che di inquinamento. Perché qui stiamo parlando di una tragedia vera e propria: se non si fa qualcosa, entro vent'anni sarà tutto. Ma per fortuna mi sembra che si cominci a capire che tutte quelle puttanesche sul traffico debbono essere subordinate ai tesori che abbiamo. Purtroppo ce ne accorgiamo adesso che vanno in malora. Ma, come si dice, meglio tardi che mai».

Già, tardi. Ieri mattina in Campidoglio Biasini, ministro dei Beni culturali e Adriano La Regina, soprintendente, sono stati intervistati da una televisione che serve ottanta paesi nel mondo. Una parte di quel mondo che si riconosce nella storia di Roma. Hanno dovuto spiegare perché il cavallo di Marco Aurelio si sta mestamente piegando sulle sue stesse gambe. E che, probabilmente, ci sarà ben poco da fare per salvarlo.

● ROMA — «Sono assolutamente favorevole a qualsiasi limitazione del traffico nel centro storico di Roma, anche se il problema non riguarda il ministero da me presieduto, ma l'Amministrazione capitolina. In particolare sto seguendo la polemica sviluppatasi in questi giorni relativa al Foro Romano».

Così ha dichiarato il ministro dei Beni Culturali ed ambientali on. Oddo Biasini. Il ministro ha aggiunto «che è ovvio che come ministro di questo dicastero, tutti i possibili interventi che salvaguardino e valorizzino questo settore sono visti positivamente. In particolare — ha aggiunto Biasini — la zona del Foro Romano e le zone adiacenti debbono essere il più possibile valorizzate, attraverso una disciplina del traffico diversa da quella attuale che, ripeto, è un problema dell'Amministrazione comunale».



Un particolare dell'arco di Costantino

Tempo 29-11-1980

Traffico e monumenti. L'assessore De Felice propone un esperimento a partire da gennaio

# Chiudiamo via dei Fori solo la domenica

«Irrealizzabile per ora il blocco totale della strada  
Mancano alternative valide per la circolazione»

«Allo stato dei fatti non ritengo possibile chiudere al traffico via dei Fori Imperiali». Dopo gli entusiasmi suscitati dall'idea, rilanciata dal sindaco Petroselli, di ripristinare l'originaria continuità del complesso dei Fori con il dirottamento della circolazione e il successivo smantellamento di un tratto della grande arteria realizzata 48 anni fa dal fascismo, l'assessore comunale al traffico interviene con un secco quanto polemico invito a un maggior realismo.

«Al di là delle fughe in avanti — osserva Tullio De Felice — non sono per il momento realizzabili altri progetti che lo smantellamento di via della Consolazione, e l'allontanamento del traffico dal Colosseo e dall'Arco di Costantino. Con l'attuale assetto viario è al contrario irrealistico pensare di dirottare altrove gli oltre quattromila veicoli che

transitano ogni ora in via dei Fori Imperiali, nei due sensi di marcia.

«La chiusura di questa importante arteria — sottolinea l'assessore al traffico — implica necessariamente l'esistenza di valide alternative. Attualmente queste mancano e non credo che sia sufficiente neppure attendere la costruzione del cavalcavia di via Cilicia. In ogni caso occorrerà predisporre un attento studio per valutare l'entità delle opere o delle discipline alternative indispensabili».

Al di là di un abbastanza chiaro intento polemico nei confronti di Petroselli, l'intervento dell'assessore De Felice non aggiunge in verità molto a quanto si è già detto in questi giorni e alle ammissioni dello stesso sindaco, che non si è certo sognato di chiudere e smantellare via dei Fori Imperiali dall'oggi al domani.

L'assessore socialista lancia in compenso una proposta di grande interesse: «Chiudiamo in via sperimentale via dei Fori Imperiali la domenica e i giorni festivi e organizziamo magari qualche occasione di richiamo per la popolazione. Si potrebbe cominciare già da gennaio, in modo da avviare anche, senza grossi traumi, una prima analisi delle conseguenze sulla circolazione».

Quanto all'altro importante provvedimento per la tutela e la valorizzazione del patrimonio archeologico — allontanamento del traffico dal Colosseo e dall'Arco di Costantino — De Felice annuncia una discussione in giunta nella prossima settimana per superare i tentennamenti e le discordanze che hanno finora ostacolato la realizzazione di un progetto già pronto da tempo.

«Una volta isolato l'Arco di Costantino e smantellata via della Consolazione, potremo dire di aver messo in salvo quasi tutti i monumenti maggiormente in pericolo. Resta, è vero, la colonna Antonina, ma il problema purtroppo è più difficile da risolvere, visto che implicherebbe la chiusura completa al traffico, autobus compresi, di via del Corso e di piazza Colonna».

## Il dibattito

## Starita (Dc): risolvere altri problemi

*Nei giorni scorsi abbiamo ospitato le considerazioni di Pier Luigi Severi (psi) e Antonello Filomi (pci), sulla proposta avanzata dal sindaco Luigi Petroselli di chiudere al traffico via dei Fori Imperiali, oggi registriamo il punto di vista del capo gruppo della Dc, Giovanni Starita.*

Un conto è la questione relativa al recupero di via della Consolazione, altra cosa è invece l'intenzione del sindaco — ripresa con grande evidenza dalla stampa — di chiudere via dei Fori Imperiali, per restituirla alla zona archeologica. L'idea, non priva di suggestione — anche se non nuova — pone altri grossi problemi che devono ovviamente essere risolti, prima di andare a una qualsiasi decisione, se non si vuole piombare nel caos.

Intendo riferirmi ai problemi del traffico intenso che viene sopportato e assorbito dalla importante arteria che collega il settore est della città, con il centro storico; problemi che

si legano alla necessità di affrontare il discorso della direzionalità che oggi sembra finalmente essere «riscoperto», quando per anni — soprattutto in questi ultimi anni — è stato completamente ignorato.

Che senso ha la proposta o «idea», se non si pone mano a questa importante operazione che dovrebbe decongestionare il centro storico con il trasferimento delle attività che potrebbero essere svolte altrove: credito, pubblica amministrazione e via dicendo. Queste sono le riflessioni immediate, suscitate da una prima valutazione della proposta che, se non si vuole che rimanga una semplice intenzione, per giunta velleitaria, necessita di un più serio e attento approfondimento.

In proposito — e mi sembra importante — questa «idea», mi chiedo, è della giunta comunale (non ci risulterebbe) o del sindaco e di alcuni suoi assessori, anche se autorevoli e sempre, s'intende, del Pci?

Crede che su questioni di così rilevante importanza, per la città, la sede del dibattito non dovrebbe essere quella angusta e riservata a pochi «intimi», ma quella istituzionale delle commissioni consiliari e del consiglio comunale o una sede dove tutte le forze politiche possano esprimere il rispettivo punto di vista, coinvolgendo le componenti culturali e sociali della città. A meno che questa iniziativa, per la risonanza che potrebbe assumere anche a livello internazionale — e che però ha tanto la parvenza di una cortina fumogena intesa a nascondere ben più gravi e immediati problemi — non rientri tra quelle che vengono lanciate in questo periodo attraverso la stampa, senza un preliminare dibattito, come avvio di una campagna elettorale per il Comune di Roma, che si annuncia già vivace e senza esclusione di colpi di mano o... di testa.

# Stavolta il Comune toglie la prima pietra

Una strada che taglia via il Tabularium e il Campidoglio dal grande scenario dei Fori - Un progetto che sarà realizzato subito - I lavori costeranno in tutto cento milioni - Si tratta di un'operazione di «restauro urbanistico»

**Rinviato  
(ma di poco)  
il viaggio  
di Marc'Aurelio**

Le prove di carico sono state eseguite, ma lo spostamento della statua equestre di Marc'Aurelio è nuovamente slittato. «Saremo in grado — ha precisato il professor La Rocca della commissione tecnica — di trasferire il monumento tra il 30 novembre ed il 10 dicembre».

Le prove di carico sono state effettuate a Pomezia, all'interno dello stabilimento dei fratelli Belardi. Calcolato il peso del cavallo e del cavaliere, è stata allestita una speciale cisterna e riempita d'acqua sino a superare le venti tonnellate necessarie, cioè duecento chili in più del peso dei pezzi da rimuovere. La cisterna è stata successivamente sollevata e poggiata su uno speciale rimorchio simile a quelli usati dalle ferrovie dello Stato per trasportare vagoni-merci, ma allestito con appoggi ed una particolare «sella metallica», adatti ad ospitare statua e cavallo in maniera che non subiscano oscillazioni o scosse pericolose durante il tragitto dal piazzale del Campidoglio all'istituto di San Gabriele in Trastevere dove verranno effettuati i lavori di restauro.

L'operazione è stata eseguita con apposite gru, alla perfezione, senza che l'acqua nella cisterna venisse mossa. Infatti, durante tutte le manovre, un tecnico della Belardi, ha costantemente vigilato che il «pelo dell'acqua» non subisse increspature o movimenti. Una operazione eseguita al rallentatore, con tutte le dovute precauzioni che dovrà essere ripetuta sul piazzale del Campidoglio.



Eccola qui via del Foro, una barriera d'asfalto e di selciato «finto antico» sistemata proprio in mezzo a spezzare e dividere quello che era unito. Cento metri di strada (anche sul nome non tutti sono d'accordo: qualcuno la chiama via del Tulliano, qualcun altro via della Consolazione e le guide turistiche della città gli danno l'appellativo di via del Foro Romano, perché domina come un terrazzo il grande complesso archeologico) messi lì inutilmente, stupidamente in una epoca in cui i monumenti si diceva di amarli e invece li si interrava. Una operazione di restauro, insomma, che non durerà molto e costerà, in tutto, cento milioni.

A lavori ultimati finalmente torneranno alla luce pezzi interi di templi oggi sommersi. Ma forse il risultato più grosso sarà proprio nella ricomposizione unitaria di una zona intera, sarà nel fatto che potremo vedere con un solo colpo d'occhio e senza gradini o barriere il Ta-

bularium il tempio di Vespasiano e Tito, quello della Concordia. E riemergeranno anche i tratti della vecchia strada che dai Fori saliva su verso il Campidoglio col suo percorso fatto di grandi lastroni.

Una operazione di «risanamento urbanistico» l'ha definita il soprintendente Adriano La Regina, piccola ancora in sé, ma che avvia (e dà il segno) una prospettiva nuova per l'intera zona dei Fori. Se infatti la «demolizione» di via del Foro si farà subito, il sindaco Petroselli ha anche messo tra i piani del Campidoglio la chiusura di almeno una parte di via dei Fori Imperiali (scusate il pasticcio dei nomi) che certo avverrà in tempi più lunghi, ma che esce dal piano delle idee per trasformarsi in progetto concreto ed attuabile.

Qualcuno, scherzando, ha scritto che con questa «demolizione» si apre nuovamente l'epoca del «piccone». La differenza è che questa volta va via l'asfalto e il calce-

struzzo messo sopra ai monumenti, mentre in passato il piccone i monumenti li buttava giù o, nel migliore dei casi, li nascondeva sotto terra. Una bella differenza. Pensate che negli anni 30 per riportare alla luce una parte dei Fori nascosta sotto i vecchi quartieri medievali e rinascimentali vennero buttati a terra palazzi e caseggiati interi, in tutto 5.500 stanze. La città pagò un prezzo durissimo, ma si disse che era servito a riscoprire grandi e fondamentali monumenti, templi, palazzi, opere d'arte dell'età imperiale e di quella repubblicana.

Passarono soltanto pochi anni e fatto l'inventario di tutti i ritrovamenti, portate nei musei tutte le opere «trasportabili», tutto o quasi quello che era stato fatto riemergere venne messo sotto la via dei Fori Imperiali, un rettilineo inutile realizzato solo per dare lustro ai fasti imperiali del fascismo, per conferire a piazza Venezia (e al suo bal-

cone) una «centralità» che non aveva.

Ora ci ritroviamo con quella strada che nel frattempo è diventata una asfittica arteria sempre piena di macchine e intasata, una grande via che ha avuto il compito infelice di far convergere ancora più traffico sul centro storico. Il progetto del Campidoglio annunciato dal sindaco Petroselli parla di andare ad una chiusura almeno parziale e ad un lavoro di recupero archeologico e urbanistico. Certo per farlo occorre superare molti problemi, primo di tutti quello della viabilità e quindi la chiusura dei Fori Imperiali non si pone come un problema dei domani immediato ma neppure come un piano «futuristico». Leonardo Benevolo proponeva ieri sul «Corriere della Sera» di realizzare i collegamenti est-ovest all'interno delle mura Aureliane soltanto attraverso una «linea automobilistica» che passi all'altezza di via Druso e una destinata al tra-

sporto pubblico che corre lungo i binari del tram fra viale Aventino e via Labicana. Altri invece parlano della necessità di aprire prima di tutto il cavalcavia sull'Appia antica che congiunge via Marco Polo e via Cileicia. Ieri l'assessore al traffico De Felice in una sua dichiarazione invitava ad evitare «rughie in avanti» affermando che sui Fori Imperiali transitano ogni ora 4.000 autovetture.

Sono problemi e preoccupazioni tutti da vedere e da studiare tenendo presente però una cosa fondamentale. La chiusura di questa strada col progetto enunciato dal sindaco entra nel campo della fattibilità reale. E poi il traffico non è una «variabile indipendente» non è insomma il solo punto di riferimento. Tra monumenti e automobili — diceva Argan — noi scegliamo i monumenti.

NELLA FOTO: via del Foro Romano tra il Tabularium e la grande zona archeologica.

# Cronaca di Roma

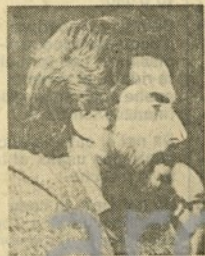
27-11-1980

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

L'architetto Italo Insolera interviene nel dibattito sulla via dei Fori Imperiali. Per la prima volta lo Stato e il Comune sembrano d'accordo. Occorre approfittarne. Se la strada voluta da Mussolini fosse cancellata, il traffico in centro sarebbe alleggerito.

## Si deve fare, ecco come

Far funzionare le vie adiacenti e decentrare. Molti i monumenti che si potrebbero disseppellire



di ITALO INSOLERA

Le decisioni prese dalla Giunta comunale in merito alla zona archeologica dei Fori sono di eccezionale importanza: le ragioni sono molte e vorrei qui limitarmi alle tre di più immediata evidenza.

Innanzitutto la più breve e apparentemente la più semplice: il Comune e lo Stato sono d'accordo. Le dichiarazioni del sindaco Petroselli e del ministro dei Beni culturali Biasini sono perfettamente concordi: dietro loro gli assessorati e la soprintendenza archeologica. Il Comune ha deliberato il primo stanziamento, al Senato è in discussione la legge per gli stanziamenti speciali e urgenti per proteggere mari e mattoni del centro archeologico di Roma. Sappiamo tutti — politici, amministratori, tecnici, semplici cittadini — quanto rara sia questa convergenza e quanto frequente sia all'opposto l'insabbiarsi di interventi anche importantissimi proprio perché qualche ruota dell'ingranaggio non gira. Funzionari e intellettuali non potranno questa volta addossare responsabilità ai politici e questi — il sindaco Petroselli soprattutto — dovranno insistere nel bloccare ogni inerzia e rallentamento.

Poi c'è l'impostazione di un discorso storicamente coerente. Percorriamo brevemente la storia di questo pezzo di Roma. La sua caratteristica geografica è stata sempre di essere una zona bassa, poco al di sopra del livello del Tevere, inondata da questo nelle massime piene. Non a caso una delle più antiche opere costruite a Roma è la Cloaca Massima, ossia appunto il sistema di drenaggio della valle tra il Palatino, il Campidoglio, il Quirinale. Una volta bonificata nei primi tempi della Repubblica la valle poté diventare il Foro Romano. Nei secoli successivi questo fu via via ampliato: Giulio Cesare, Augusto, Nerva, Vespasiano costruirono i Fori che portano i loro nomi. Per ultimo agli inizi del II secolo Traiano costruì il Foro

Italo Insolera è nato a Torino nel 1929. Si è laureato a Roma nel 1953 e dal 1954 è libero docente di urbanistica. Dal 1954 al 1968 ha insegnato nelle facoltà di architettura di Roma, Firenze e Venezia e dal 1971 alla scuola di architettura dell'università di Ginevra. Ha scritto numerosi libri, fra i quali il più famoso è «Roma moderna. Un secolo di storia urbanistica», divenuto in breve un testo classico per lo studio delle vicende economiche, sociali, culturali e politiche che hanno determinato lo sviluppo urbanistico della capitale.

più sontuoso con la grande colonna: la sua altezza indicava la sommità della sella tra Campidoglio e Quirinale che l'imperatore aveva fatto sbancare per ottenere lo spazio necessario in una città ormai saturata e congestionata.

Nel medioevo la Cloaca Massima si intasa e la zona si allaga come dieci secoli prima: viene perciò chiamata dei Pantani e questo nome si ritrova ancora oggi (Arco dei Pantani). Nella seconda metà del Quattrocento tutta la zona è proprietà dell'Ordine dei Cavalieri di S. Giovanni di Gerusalemme (poi sovrano militare ordine di Malta) che durante Paolo II (1464-1471) costruirono sui vecchi ruderi la loro sede e fortezza. Un secolo dopo, durante Pio V (1566-1572), i Cavalieri vi costruirono un quartiere («lottizzazione» diremmo oggi); per far questo devono però eliminare i pantani e rialzavano perciò tutto il suolo per oltre 3 metri utilizzando i monumenti circostanti. Il quartiere che sorge su questa spianata era uno dei primi e dei più grandi della Roma papale; costruito in pieno Rinascimento aveva visto all'opera gli artisti più famosi; comprendeva palazzi, chiese, conventi. Al centro c'erano due vie che tutti i romani oltre i cinquant'anni ricordano certo benissimo: via Alessandrina e via Bonella.

### Mussolini arrivò a cavallo

Cinquant'anni fa — alla fine degli anni Venti — abitavano in questo quartiere circa 5500 persone: nell'area all'incirca tra il Foro di Traiano, il Foro Romano, l'imbocco di via Cavour e l'attuale via Alessandrina. Mussolini fece radere tutto al suolo in due anni e il 28 ottobre 1932 inaugurava su un cavallo bianco via dell'Impero. Voleva avere la strada



Una rarissima veduta aerea di Roma. È una foto scattata nel 1912. Via dei Fori Imperiali sarebbe stata inaugurata venti anni dopo, cancellando palazzi, chiese e monumenti, il dove abbiamo disegnato le linee tratteggiate.

per le sfilate della Milizia e di quelle case non emersero le gloriose vestigia dell'antico Impero, come recitavano le cronache ufficiali. Venne fuori il 3% del Foro di Traiano, il 46% di quello di Augusto, il 15% di quello di Nerva, lo zero per cento di quello di Vespasiano. Tutto il resto fu lasciato sottoterra e sepolto anzi sotto la cortina di asfalto della via dell'Impero e delle sue adiacenze.

E' lì sotto — come il Soprintendente La Regina e tutti gli archeologi intervenuti in questi giorni hanno esattamente indicato — che si trova da scoprire la più gran parte della antica Roma imperiale... Infine — terzo punto — il traffico: l'interrogativo al riguardo che tutti si pongono è legittimo. Ma intanto ridimensioniamolo: il traffico passa al centro, sulla via oggi ribattezzata dei Fori Imperiali, forse in omaggio al fatto che ne è la pietra tombale. Ai lati ci sono altre strade di prestigio abbastanza inutili e spazi alberati: l'area di vero traffico copre sì e no il 10% del totale. Si potrebbe quindi mantenere la strada al centro e scavare gli altri nove decimi. Di fronte a questa ipotesi devono scomparire le riserve dei difensori a oltranza del traffico, ma è anche facile prevedere che le persone che per prime si mossero fin dagli inizi degli anni Sessanta anticipando la linea assunta dal sindaco Petroselli, non siano d'accordo con un compromesso riduttivo di questo tipo. E hanno ragione: Leonardo Benevolo, Antonio Cederna e pochi altri (tra cui piace ricordare Luigi Piccinato, da sempre il più feroce critico di piazza Venezia) hanno sempre insistito sul fatto che

la eliminazione di via dei Fori Imperiali è anche un provvedimento a favore del traffico, anzi necessario proprio per il traffico. Il traffico che percorre via dei Fori Imperiali va a finire a piazza Venezia: una piazza per metà risolta da una rotatoria incrociata e per l'altra metà affidata all'ultimo vigile rimasto al posto dei semafori. Un nodo da far rizzare i capelli non solo al suddetto vigile, ma a chiunque tentasse di applicare un manuale di tecnica del traffico.

Fino a un secolo fa era una piccola piazza alla fine del Corso, davanti al palazzo Venezia, chiusa in fondo dalle pendici del Campidoglio. Era grande meno di un quarto della piazza attuale. Poi fu costruito il monumento a Vittorio Emanuele II e la piazza fu raddoppiata per adeguarsi a tanto fondale. Sulla piazza confluirono da una parte l'asse della nuova Roma (via Nazionale, via IV Novembre), dall'altra l'asse sventrato dentro la vecchia Roma (corso Vittorio Emanuele II, via del Plebiscito). Da una, le strade affluenti alla piazza diventarono tre: tutte e tre da una parte.

Col fascismo arrivarono dall'altra parte via del Mare e via dell'Impero (che in un primo momento doveva chiamarsi via dei Monti); e le strade divennero cinque; da tutte le parti. Ed erano — e sono — tutte strade importanti: dal «mare» e dai «monti» arrivano tutti gli abitanti nei quartieri est e sud, cioè nell'enorme periferia dalla Tuscolana al mare; via Nazionale porta alla stazione e ai «quartieri alti»; corso Vittorio a San Pietro e ai quartieri ovest. Tutta Roma converge lì, anche se non c'è più Mussolini.

Se voi fate convergere tutti i tubi di casa vostra in un unico lavabo, questo si ostruirà e l'acqua allagherà tutta la casa. E' semplice: bisogna levare qualche tubo e mandarlo nella vasca da bagno, nel bidet, nell'acquario in cucina. Le nostre città funzionano male — per il traffico, ma non solo per

questo — anche perché sono stati commessi tanti errori nel recente passato in nome della speculazione edilizia e petrolifera. Uno dei rimedi per farle funzionare meglio è anche — dove possibile — di correggere questi errori; di distruggere la loro presenza nella città.

Per far funzionare il traffico a piazza Venezia — e nel centro storico e anche in tante parti recentissime della città — bisogna come suol dirsi «alleggerirlo»: cioè allontanare quel traffico che corrisponde ai tubi in più del nostro lavabo. Ecco perché in linea generale tagliare il tubo di via dei Fori Imperiali, può andare benissimo.

### Una politica che imponga sacrifici

In pratica quali provvedimenti occorrono perché si possa sopprimere questa via e il traffico che oggi la percorre? Due tipi di provvedimenti:

1) far funzionare più all'esterno altre vie che incanalino il traffico che oggi va a piazza Venezia e in centro solo per attraversarsi e finire poi all'estremità opposta del centro o della città. A questo dovrà servire il collegamento tra viale Marco Polo e i quartieri est;

2) ridurre il ruolo di attrattore di traffico del centro, allontanando da questo quelle attività che in parte possono trovare sistemazione più conveniente — per sé e per tutta la città — altrove: è quello che si chiama il «decentramento». A questo dovrà servire il futuro complesso direzionale di Centocelle e Pietralata.

Ma sono sufficienti questi provvedimenti, e altri analoghi che potranno seguire? Io direi di no: ad essi si deve accompagnare una politica del trasporto che affronti globalmente tutta la città e adegui vera-

mente il quadro dei nostri spostamenti quotidiani alla città. Inutile sperare che a un certo momento la bacchetta magica di un sindaco, di un assessore, di un vigile possa permettere a tre milioni di persone di passeggiare in automobile come ognuno vorrebbe e desidererebbe.

Organizzare il traffico, disciplinarlo significa imporre dei sacrifici, delle rinunce: ma la politica finora seguita — non solo a Roma — è stata quella per non scontentare nessuno, di imporre sacrifici a tutti con provvedimenti casuali, dispersi, contraddittori, equivalenti ai famosi pannelli caldi. Tutti così sono perennemente scontenti: chi va con la sua macchina e chi va con i mezzi pubblici. Decidiamo invece cosa sacrificare, cosa ridurre per far funzionare bene e meglio ciò che non sacrificiamo, che non riduciamo, ma al contrario potenziamo e miglioriamo. In questo modo ci sarà un'alternativa: si rinuncerà a una cosa che non funziona, per un'altra che funziona. E la scelta è obbligata: per ragioni urbanistiche ma anche economiche, di salute, di energie ecc. Bisogna sacrificare ed eliminare tutto ciò che ostacola il funzionamento dei mezzi pubblici.

La scena della città a cui dobbiamo abituarci è quella di autobus, filobus, tram che percorrono velocemente e regolarmente le arterie cittadine: appoggiandosi su alcune linee di forza a metropolitane e ferrovie. Piaccia o non piaccia questa è l'unica alternativa all'instato completo di mezzi pubblici e privati.

Ripensiamo anche a piazza Venezia, a via dei Fori Imperiali, a via del Mare in questa ottica. Allontaniamo dai monumenti il traffico privato e rendiamo elettrico quello pubblico: troviamo per questo degli itinerari che valorizzano la città e il suo uso, non che trasformino la città nel supporto del traffico quasi che non fosse questo uno strumento per vivere in quella, ma il contrario.

# Cronaca di Roma

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

**Via dei Fori Imperiali.** Gli archeologi sono in prevalenza favorevoli allo smantellamento. Occorre però un piano organico ed una totale copertura finanziaria. L'allontanamento del traffico, nella capitale greca, ha salvato i monumenti

## Seguire l'esempio di Atene

Lo scavo dei Fori potrebbe essere completato.

di SERGIO RINALDI TUFFI  
Chiedere al traffico automobilistico via dei Fori Imperiali? Asportarla del tutto, completando lo scavo dell'area dei Fori, la zona archeologica più importante del mondo? Durante il fascismo furono proprio alcuni archeologi a favorire e promuovere la distruzione di chiese e palazzi per aprire la strada verso il Colosseo. Oggi, ecco cosa ne dicono gli specialisti di archeologia e di topografia antica.

A Filippo Coarelli, autore di numerosi studi topografici su Roma antica, nonché di una fortunata «Guida archeologica di Roma», domando se ritiene utile l'eventuale asportazione della grande arteria. «Senza dubbio», dice Coarelli, «consentirebbe di portare fino in fondo uno scavo che, praticato in fretta e caoticamente per sgombrare il campo fra il Colosseo e Palazzo Venezia, non è stato mai realmente completato. Non si sa nulla, ad esempio, della reale connessione tra Foro di Cesare e Foro di Augusto. Si realizzerrebbe poi concretamente un largo settore del grande parco archeologico dal Campidoglio all'Appia, più volte proposto. Come prima fase di attuazione, sarebbe già estremamente positiva l'eliminazione del traffico».

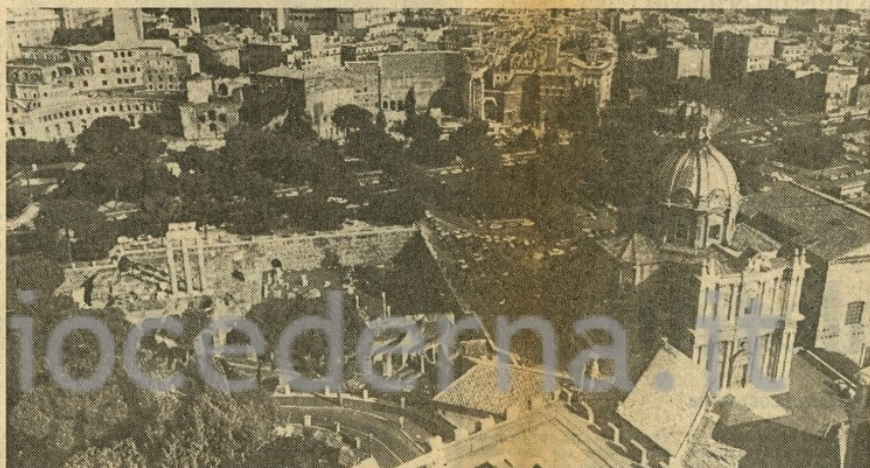
«Per giudicare il progetto, bisognerebbe conoscerlo nel dettaglio», dice Maria Floriani Squarciapino, ex soprintendente e ora professoressa presso l'Istituto di Archeologia dell'Università. «Il problema del traffico andrebbe risolto nella sua totalità, e non solo localmente. Per un intervento così impegnativo, poi, dovrebbe esserci la sicurezza di una copertura completa dal punto di vista finanziario: che non succeda come con le impalcature intorno all'arco di Costantino, alla Colonna Traiana e così via, interrotte per mancanza di fondi (anche se ora sembra che i lavori possano riprendere). Inoltre, se si tolgono via dei Fori Imperiali e via del Tulliano, come si risolve la situazione della chiesa di S. Luca e Martina, che è alla loro quota?».

Antonio Giuliano, professore di archeologia e storia dell'arte greca e romana all'Università di Roma, ha più volte posto l'accento su quella che dovrebbe essere una premessa della pedonalizzazione (e a maggior ragione dell'asportazione) di via dei Fori: la trasformazione delle funzioni del centro storico. Dovrebbe espi-

re istituzioni culturali, e specialmente universitarie, che trarrebbero profitto dalle numerose strutture (biblioteche, musei, ecc.) di cui il centro è già dotato. «Per l'asportazione di via dei Fori», dice però Giuliano con molta cautela, «se un progetto preciso esiste, è necessario che sia illustrato al più presto. Altrimenti alcuni dettagli non si capiscono: prendiamo il caso della collina della Velia, che digradava dolcemente verso la Basilica di Massenzio e che è stata distrutta negli anni '30: qui è evidentemente impossibile ripristinare l'aspetto di età romana; e allora che si fa?».

Domandare a Adriano La Regina, soprintendente archeologico di Roma, che cosa pensa dell'asportazione di via dei Fori sarebbe quasi provocatorio: è lui che ha rilanciato un paio di anni fa l'idea del parco dall'Appia al Campidoglio (insieme con l'ex sindaco Argan), e quindi su questo progetto non può che concordare. Sentiamo invece che cosa dicono il suo predecessore Gianfilippo Carettoni e il suo «collega» greco Georgios Dontas eforo (cioè soprintendente) dell'Acropoli di Atene, in questi giorni a Roma. «Dividerei il problema in due aspetti», dice l'ex soprintendente Carettoni. «Fra piazza Venezia e via Cavour, fermo restando che prima bisognerebbe ristrutturare il traffico automobilistico, procederei senz'altro: si completerebbe la conoscenza del Foro Traiano, il più grande dei Fori imperiali, con la Basilica Ulpia; oltre che del Foro di Cesare, dove già molto tempo fa si era progettato di scavare. Fra via Cavour e il Colosseo, sarei più cauto: non c'è da aspettarsi molto dallo scavo del Foro della Pace».

E Dontas che, su invito del direttore dell'Istituto di Archeologia dell'Università, Sandro Stucchi, ha tenuto conferenze in questi giorni nel nostro Ateneo, ha illustrato importanti aspetti del restauro dei famosi monumenti dell'Acropoli anch'essi minacciati dall'inquinamento: «Da quando si è vietato il traffico automobilistico su per le strade che portano all'Acropoli e si è tentato di modificare gli impianti di riscaldamento circostanti — ha detto fra l'altro — la percentuale di sostanze nocive nell'aria è diminuita del 30%. È un promettente inizio, un risultato forse modesto ma concreto: forse, un esempio da seguire al più presto».



Così via dei Fori Imperiali dalla torre del Campidoglio. Un'immagine che un giorno, forse, potrà essere completamente trasformata. In basso, già chiusa al traffico, via del Tulliano

**Dibattito. Parla Antonio Pala (Psdi) ex assessore al traffico**

## «D'accordo, ma occorre cambiare l'intero assetto della città»

Basterebbe applicare il Piano regolatore

In Campidoglio, fra i gruppi politici che occupano i banchi dell'aula di Giulio Cesare, il problema continua a provocare consensi e perplessità. Dopo gli interventi del socialista Severi, del comunista Faloni e del democristiano Starita, ecco l'opinione di Antonio Pala, socialdemocratico ed ex assessore al traffico.

L'idea di eliminare Via dei Fori Imperiali e la strada di scorrimento compresa tra il Colosseo e il Palatino per ricreare l'unità del vasto complesso Fori-Colosseo è di indubbio interesse. Si tratta, in sostanza, di completare il Parco Archeologico dell'Appia ideato da Bacelli fin dalla fi-

ne del secolo scorso (Appia Antica, Caracalla, Palatino, Fori) restituendo al visitatore la possibilità di godere il vasto complesso archeologico e ambientale senza l'intrusione del traffico d'oggi, fonte di disturbo, di inquinamento e di modifica dell'ambiente.

Mi permetto di ricordare che, ormai da tre lustri nella mia qualità di assessore al traffico, fui il primo a proporre ad attuare isole pedonali per permettere appunto di godere complessi monumentali e ambientali nelle condizioni più simili alle originarie; ricordo la chiusura al traffico di Via Frattina, di Piazza Navona, di Piazza S. Maria in Trastevere; coerentemente, quindi, il concetto non può che trovarmi consenziente.

L'esperienza però mi insegna che provvedimenti del genere debbono discendere da attenti studi e vaste consultazioni, tanto più in questo caso che investe una zona così ampia e nevralgicamente situata.

Per quanto riguarda l'eliminazione del tratto di Via del

Foro Romano compreso tra Via del Tulliano e Piazza della Consolazione non esistono problemi e si può agire subito.

L'eliminazione di Via dei Fori Imperiali, sia pur per gradi, presenta invece problemi non indifferenti.

La realizzazione del cavalcavia Via Marco Polo-Via Cilia arrecherà certamente benefici effetti al traffico della zona; la soluzione integrale, però, sta nella restituzione del centro storico alla funzione di residenza e rappresentanza voluta dal Piano Regolatore mediante il decentramento delle attività direzionali lungo l'Asse Attrezzato Centocelle-Tiburino-Pietralata-Eur. Soltanto l'attuazione del nuovo assetto della città previsto dal Piano ci può permettere di portare a realizzare idee ambiziose come l'unità dei Fori.

Sui criteri di realizzazione, poi, occorrono accurati studi affidati a specialisti dei vari settori. Se si vuole ricreare l'ambiente antico, occorre ricordare che, a quanto sembra, nel luogo ove oggi insiste il

tratto di Via dei Fori Imperiali compreso tra Piazza Venezia e Largo Ricci esisteva una collina, poi gradualmente distrutta in varie epoche, che impediva la vista del Colosseo dalla zona di Piazza Venezia. E, tanto per esemplificare, nel determinare l'andamento viario intorno al Colosseo non possiamo trascurare che le vibrazioni indotte dal traffico sul monumento non credo raggiungano l'intensità delle vibrazioni determinate dalla sottostante metropolitana e che la zona retrostante il Colosseo è ricca di monumenti di varie epoche che potrebbero essere irrimediabilmente danneggiati da un incremento del traffico in quel settore.

Progetto rilevante, dunque, già maturato dalla cultura pre-fascista, che, per la sua completa attuazione, abbisogna di approfonditi studi e della generale crescita qualitativa della città attraverso la realizzazione della grande viabilità e delle zone direzionali previste dal Piano Regolatore. Non precipitiamo quindi.

LA CHIUSURA AL TRAFFICO E' IL PRIMO PASSO DA COMPIERE

# Gli scavi in via dei Fori Imperiali non presentano difficoltà tecniche

Per la prima volta nella sua storia Roma concepisce un grande progetto di trasformazione della città - Il recupero del patrimonio sepolto

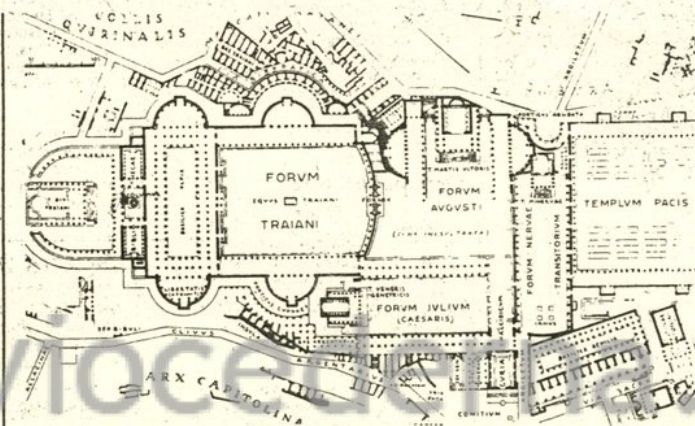
Per la prima volta nella sua storia Roma concepisce, e si propone di attuare, un grande progetto di trasformazione della città, di se stessa. E' un progetto inteso a rendere produttivo sotto ogni aspetto, sociale ed economico, un patrimonio urbano di immenso valore la cui potenzialità è stata finora misconosciuta, sottovalutata o volutamente screditata.

E' questo il vero significato del programma annunciato dal Sindaco di Roma mediante il proposito e l'impegno di affrontare il tema dell'abolizione della via dei Fori Imperiali e del recupero, che diviene allora possibile, dello straordinario complesso monumentale costituito da un sistema di aree lastricate, di piazze dunque, delimitate da edifici, il quale può ora tornare a svolgere una funzione determinante nella vita della città. Giaccono infatti sotto la strada, e sotto gli spazi verdi che la contornano, il Foro di Traiano, il Foro di Augusto, il Foro di Nerone, il Foro di Cesare, il Tempio della Pace.

Non si tratta più dunque di acquisire singole entità monumentali e di valorizzare la funzione specifica nell'ambito di un assetto urbanistico sostanzialmente immutato, ma di introdurre trasformazioni radicali nell'assetto stesso della città. Alcuni tra i nostri migliori urbanisti si sono pronunciati, e da tempo, sulla necessità di procedere in tal senso, e non è il caso quindi di riprendere qui tutte le argomentazioni ormai note. Ciò che soprattutto merita di essere messo in evidenza, adesso, è che finalmente sembra possibile una ricomposizione tra il sapere scientifico, la conoscenza, da una parte, e la progettualità politica, la capacità amministrativa dall'altra.

Il Comune ha già deliberato, e stanziato i fondi necessari per la rimozione di quell'assurda strada moderna che porta il nome di via della Consolazione e che, passando tra il Tempio di Saturno ed il Tempio di Vespasiano, tra l'Arco di Settimio Severo ed il Tempio della Concordia, ha creato un'aberrante cesura tra il colle capitolino ed il Foro romano. Risultati non meno importanti si avranno con la nuova sistemazione, ormai prossima, dell'area del Colosseo il quale con l'Arco di Costantino verrà ricongiunto al complesso monumentale del Palatino, dopo la soppressione dell'ultimo braccio di traffico che ancora scorre nella piazza. Ma al di là di questi provvedimenti, in sé importantissimi, si sta procedendo ora nell'esame delle concrete modalità di attuazione della parte certamente più ardua dell'intero progetto di recupero del centro monumentale antico.

Si è sempre sostenuto che non vi è possibilità di ripristinare condizioni ambientali idonee alla conservazione del patrimonio archeologico esistente concentrato tra Piazza Venezia ed il Colosseo



L'area dei Fori Imperiali compresa tra piazza Venezia e via Cavour

finché resterà in funzione quella grande autostrada urbana che è ormai la via dei Fori Imperiali. E' questo dunque — la soppressione del traffico intenso che la attraversa — il primo passo da compiere, e con ogni urgenza, ai fini della conservazione del patrimonio archeologico. E' evidente che, raggiunto questo obiettivo, l'operazione potrà assumere un significato ben più ampio, ossia non solamente di difesa immediata da un danneggiamento in atto, bensì anche di recupero in senso pieno, con la graduale riacquisizione dei complessi monumentali interrati.

Non vi sono, né vi possono essere, all'origine di questo programma aspirazioni di natura strettamente archeologica. Su questo è necessario che vi sia la massima chiarezza. I problemi di ordine conoscitivo, che vi sono naturalmente e che attendono chiarimento da ricerche archeologiche, non presuppongono per una loro soluzione un'operazione di così vasta portata. Esistono oggi possibilità di eseguire scavi in condizioni di estrema difficoltà operativa. Ne abbiamo un esempio nei lavori che l'Istituto Archeologico Germanico ha eseguito in Campo Marzio per l'esplorazione del «solarium Augusti». Nessuno pensa tuttavia di mettere in luce l'intero Campo Marzio, per quanto cospicua possa essere la consistenza dei resti monumentali ivi sepolti. Tanto meno vi sono dunque difficoltà tecniche per l'esplorazione delle aree archeologiche che si trovano sotto i giardini di via dei Fori Imperiali o sotto la sede stradale. E' solo un problema di disponibilità finanziaria.

La questione è dunque un'altra: è opportuno che questo immenso complesso monumentale di cui la città potenzialmen-

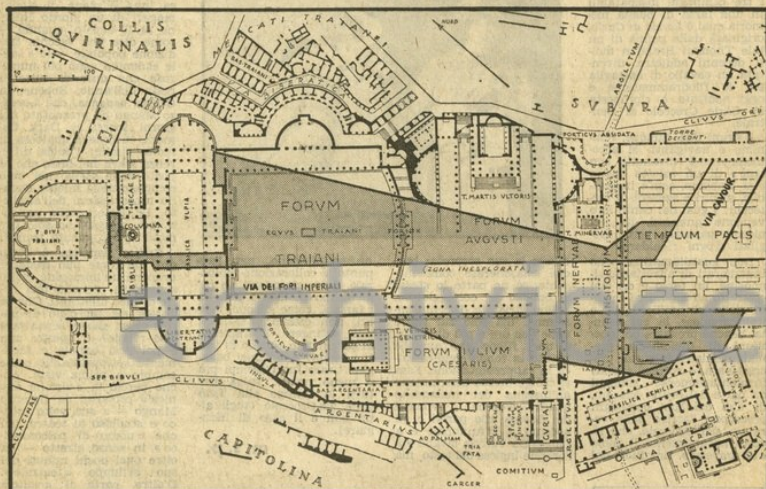
te dispone continui a restare inutilmente sepolto qualora la via dei Fori Imperiali venisse preclusa al traffico automobilistico? Certamente no. E vediamo perché.

Nella attuale sistemazione l'area monumentale sepolta, compresa tra Piazza Venezia e Via Cavour, svolge solamente funzioni di raccordo; è un'area di transito dunque. Queste funzioni possono rimanere inalterate per il transito pedonale anche ripristinando il livello antico e raccordandolo opportunamente con le zone circostanti in modo da ridare sbocco alle vecchie strade ora interrotte dai dislivelli. Lo scavo metterebbe in luce, come si è detto una serie di grandi piazze organicamente collegate tra loro, che possono essere restituite all'uso in quanto tali. Esse costituirebbero un elemento di sutura tra la città e l'area archeologica del Foro Romano e del Palatino, che per le sue caratteristiche richiede maggiore protezione ma non isolamento quale ora essa ha. Lo scavo consentirebbe inoltre di ricomporre i frammenti ora visibili ma smembrati, incomprendibili, affossati, dei Fori Imperiali, e soprattutto restituirebbe leggibilità alla più straordinaria sequenza di monumenti che esista al mondo e che si estende dai Mercati di Traiano, dal Quirinale dunque, fino al Circo massimo e poi oltre, fino all'Appia antica.

Sembra assurdo che la riacquisizione di tale patrimonio sia stata finora ostacolata soprattutto dall'incapacità di risolvere un problema di traffico automobilistico. Ma questo patrimonio prima che archeologico è da considerare «urbano», perché il risanamento economico e la valorizzazione delle funzioni culturali della città passano anche attraverso il suo recupero.

A. LA REGINA

# Lunedì il Campidoglio toglierà la prima pietra Via della Consolazione «salta» subito, per i Fori appuntamento a presto



Ecco che c'è sotto via dei Fori Imperiali. In grigio le zone occupate dai giardini: qui i lavori inizieranno prestissimo

La chiusura al traffico di via della Consolazione, la rimozione dei sampietrini e l'inizio degli scavi archeologici non è una mossa ad effetto. Sarà invece il primo passo di un processo che gradualmente dovrà portare al recupero di tutta l'area archeologica dei Fori, obiettivo irraggiungibile senza l'eliminazione della brutta «autostrada» che collega il Colosseo a piazza Venezia. Non è il caso di parlare di «grandi programmi», perché questo presupporrebbe la conoscenza di tutti i dati sin dall'inizio, e invece in questo caso troppo c'è ancora da scoprire, troppe sorprese gli scavi stessi riservano.

E' giusto parlare, invece, di una concreta, reale inversione di tendenza nel rapporto tra la città e il suo patrimonio archeologico, di una cultura nuova nel modo di affrontare questo problema e tutti quelli che vi sono collegati, primo tra tutti il traffico.

Il convegno organizzato dall'Arcei in Campidoglio sul recupero e la riurbanizzazione dell'area archeologica dei Fori ha messo in luce tanti problemi, ma anche fornito risposte. Il sindaco Petroselli, parlando a nome dell'amministrazione comunale, ha annunciato scadenze precise che fanno uscire definitivamente questo impegno dall'indeterminato.

Lunedì prossimo, tanto per cominciare, partiranno i lavori per dissestare via della Consolazione. Gli operai del Comune arriveranno con gli attrezzi alle dieci. Comincerà così quel lavoro che in capo a poco tempo dovrà riurbanizzare quella parte dei Fori al colle del Campidoglio.

Il giorno successivo, martedì, quasi sicuramente la giunta comunale discuterà la delibera che dovrà trasformare in isola pedonale lo slargo a valle del Colosseo.

E via dei Fori Imperiali? E' possibile ipotizzare una sua eliminazione? E in quali tempi? Certo, come ha affermato l'assessore De Felice, una simile decisione richiede che vengano prima risolti enormi problemi di traffico, ma la giunta vuole impegnarsi anche su questo obiettivo. Tanto per cominciare, ha detto Petroselli, sin dai prossimi mesi cominceremo a sperimentare la chiusura di via dei Fori un giorno alla settimana, la domenica. Così i romani cominceranno ad abituarsi alla idea che quella strada può anche scomparire.

Intanto, sarà insediata una speciale commissione che

dovrà affrontare tutte le questioni che sono collegate alla sua chiusura: i tempi e i modi con i quali gli scavi dovranno procedere, come e dove conservare i reperti che verranno alla luce (un problema enorme questo, sul quale si sono soffermati quasi tutti gli archeologi che hanno partecipato al convegno), la riorganizzazione del traffico appunto. Ma un obiettivo più ravvicinato — ha aggiunto Petroselli — è l'inizio degli scavi nelle parti «sommerse», oggi dai giardinetti e dalle vie laterali. Un lavoro che non crea problemi di traffico ma che intanto può restituirci (e aiutarci a capire) un pezzo e grosso dei Fori seppelliti dal fascismo.

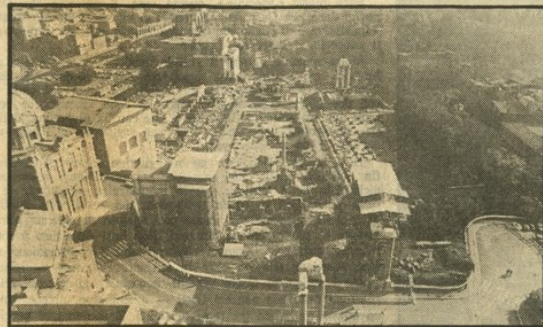
A questo proposito, l'assessore Piero Della Seta si è chiesto se veramente via dei Fori Imperiali sia indispensabile, o se non sia proprio la sua stessa esistenza è chiesto se veramente via dei Fori Imperiali sia indifferente che accompagnare gli automobilisti nel cuore della città per poi abbandonarli a se stessi davanti all'intreccio di vicoli e stradine del centro storico. E poi non bisogna dimenticare che altre misure del genere (chiusura di via della Consolazione, di ponte Milvio, dei quattro settori del centro) in un primo momento hanno suscitato sconcerto, ma poi si sono rivelate utilissime.

Tutte queste scelte, comunque, non vengono fatte in un vuoto di prospettive, ma proprio mentre l'amministrazione comunale affronta i «problemi strategici» (così li ha chiamati Petroselli) dell'uso del centro storico: differenziazione degli orari di uffici, scuole e negozi, grande vivibilità tangenziale.

Il problema, è stato detto più volte, è quello di drenare traffico dal centro, di alleggerire la pressione sul cuore della città. Prima che finisca la legislatura, ha detto il sindaco, questa amministrazione avrà messo a disposizione della città gli strumenti urbanistici per realizzare i nuovi centri direzionali, primo passo verso il superamento della struttura monocentrica, a raggera di Roma.

Al convegno — concluso da Argan — sono anche intervenuti Bernardo Rossi Doria, gli assessori Calzolari e Nicolini, il soprintendente La Regina, l'archeologo Andrea Carandini.

g. pa.



## Un «tubo» per automobili ma non fu solo un errore

Via dei Fori Imperiali? Solo un canale, un tubo pieno di automobili. Lì c'erano le case nate secolo dopo secolo sopra ai Fori, erano una parte viva della città e il fascismo ha tagliato un «arto sano» per sostituirlo con una protesi fasulla. Il giudizio che Giulio Carlo Argan ha espresso nelle sue conclusioni al convegno di ieri è stato netto. Mezzo secolo fa si è lavorato col piccone e con l'asfalto contro la città. E questa assurda via dei Fori Imperiali era il completamento dell'operazione vittoriana: un bruttissimo monumento, una pessima strada. E così artificialmente piazza Venezia diventa (senza esserlo storicamente mai stata) il centro di Roma, con la sua scenografia fasulla e il palazzo delle assicurazioni costruito come un grottesco «pendente» accanto alle macerie del palazzo medievale buttato giù per allargare la visuale.

Riparare di quegli sventramenti di quella politica urbanistica è forse un po' troppo facile. Ma stavolta — mentre si sta voltando pagina e ci si prepara a scrivere una nuova — serve a darci la misura della differenza, il senso concreto di quello che significa mettere le mani su via dei Fori Imperiali. E il discorso non è di scelta tra «bello e brutto» ma tra due modi diversi di concepire la città.

Questa strada, costruita sulle macerie di un quartiere antico e sui ruderi risepolti della Roma repubblicana e imperiale, non era soltanto un errore. Preparava una città, un centro storico strangolato dal traffico e da una direzionalità caotica. Preparava l'espulsione degli abitanti e l'invasione degli uffici, la chiusura delle botteghe artigiane per fare posto al centro degli affari. E' la Roma triste e ingolfata, stretta negli ingorghi e circondata da una periferia grigia e inutile (l'altra faccia della medaglia) che tutti noi conosciamo bene per esperienza diretta.

E allora — ha detto Argan — il problema di chiudere



via dei Fori Imperiali non è tanto quello di recuperare una striscia di zona archeologica. Sarebbe un obiettivo importante ma parziale, un cambiamento di forma che non intaccerebbe a fondo la sostanza. L'obiettivo è quello di far crescere il livello culturale della città. Si tratta quindi di pensare da capo, di rifinalizzare il centro storico. Prima di tutto decongestionandolo. Come? Lo Stato — ha detto Argan — potrebbe fornire i fondi necessari ad espropriare quei nuclei che nei vecchi rioni sono elementi di attrazione, calamite inutili come grandi banche, mega-ministeri con migliaia di impiegati.

Un altro esempio: a pochi metri da Palazzo Chigi e dal Parlamento, dal cuore politico di questo Paese c'è il palazzo della Rinascente. Ma a che serve lì? Una collocazione stupida non solo urbanisticamente ma persino dal punto di vista della logica economica di un grande magazzino. Questo mentre non c'è spazio per un grande centro della stampa nazionale e internazionale.

Alla vecchia idea della città della politica e degli affari affermata — al di là della retorica imperiale — mezzo secolo fa come destino del centro storico bisogna sostituirlo

quella nuova di un centro rivitalizzato, nel cui tessuto dare spazio alle istituzioni culturali, a nuclei dell'università, oltre alle tradizionali sedi politiche.

Spazio per le istituzioni culturali, spazio per i musei. Nel convegno non hanno parlato in molti indicando qui uno dei problemi da scegliere. E il Campidoglio anche in questo vuol dare il «buon esempio». Proprio intervenendo nella sala della Protomoteca l'assessore alla cultura Renato Nicolini ha annunciato un progetto per liberare una parte consistente degli edifici che oggi ospitano gli uffici dell'amministrazione comunale dalle scrivanie per trasformarli in musei. Ci sono proprio alle spalle del palazzo dei Conservatori il palazzo Clementino, c'è l'ex sede dell'istituto archeologico germanico, quella del vecchio ospedale teutonico, ci sono i grandi edifici dell'avvocatura e della tesoreria.

Sono uffici che possono trovare una sede e una collocazione più idonea altrove — magari non lontano, nella zona dell'anagrafe — restituendo così spazi storici ad una funzione culturale. Ma il problema non è soltanto di spazi, così come per i Fori la questione vera non è tanto quella di scavare e di portare alla luce un altro pezzo della Roma antica. La questione aperta — la più difficile — è quella di far sì che questo patrimonio nuovo la gente lo possa capire, lo sappia leggere e far suo. Un museo didattico, ha detto Nicolini, scavi comprensibili, usabili, ha detto l'archeologo Carandini. E tutta l'operazione dei Fori Imperiali ha bisogno di questo carattere, di questa consapevolezza. E' anche qui nel metodo che si afferma una diversità, l'inversione di una vecchia tendenza, la rottura con una politica urbanistica fatta per vent'anni dal fascismo con il piccone, le «deportazioni» e la retorica imperiale e per altri trenta dalla Dc con la mano libera alla speculazione, il privilegio della rendita e l'enfasi stupida della «città eterna».

**Fori Imperiali.** La creazione di un unico grande parco archeologico alla base della coraggiosa iniziativa di chiudere la via al traffico

# Dal Campidoglio all'Appia Antica

di MAURO PICCOLI

«VIA DEI Fori Imperiali non è stata mai niente per Roma, tranne che un canale di traffico». La frase è di Giulio Carlo Argan e fotografa bene quello che lo stradone mussoliniano ha significato per la città in quasi cinquant'anni di vita: uno spazio di transito da percorrere velocemente e in macchina, solo uno sguardo distratto all'area archeologica che si stende qualche metro sotto.

In compenso questo «falso urbanistico» ha funzionato come simbolo di un'ambizione imperiale poggiata sul nulla e di uno sviluppo cittadino ciecamente rovesciato all'interno della città storica attraverso sventramenti e speculazioni.

Anche oggi la proposta del sindaco Petroselli e della giunta di chiudere la grande strada e di sbancarla (al di là della necessità di garantire la sopravvivenza dei monumenti aggrediti dallo smog e dell'occasione di usare i 180 miliardi stanziati da una legge vicina all'approvazione) ha il valore di un simbolo. Per chiudere credibilmente via dei Fori Imperiali bisogna impostare e portare avanti le linee di un disegno urbanistico nuovo, rovesciare e cominciare finalmente a governare lo sviluppo della città.

Ecco, in questa prospettiva di centro storico decongestionato, di direzionalità trasferita all'est della città, di viabilità tangenziale, di trasporto pubblico realmente alternativo a quello privato, l'area archeologica Colosseo - Fori - Campidoglio può diventare qualcosa di drasticamente diverso dalla «fossa per turisti» o dallo «spartitraffico più illustre del mondo».

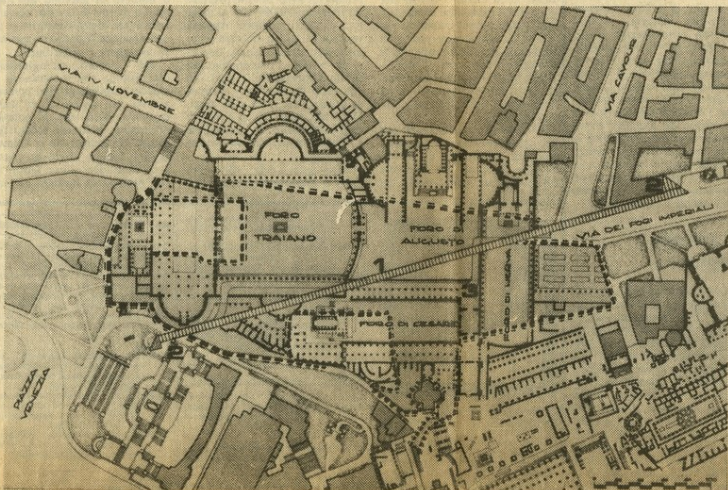
Prima di tutto c'è da cogliere un'occasione archeologica. Sotto le decine di migliaia di metri quadri scavati e frettolosamente reinterrati dagli urbanisti di regime giacciono i resti (completamente o parzialmente coperti) dei Fori di Traiano, Augusto, Nerva, Cesare, della Basilica Ulpia, del Tempio della Pace. «Lo scavo — ha scritto recentemente il soprintendente ai beni archeologici di Roma Adriano La Regina — metterebbe in luce una serie di grandi piazze organicamente collegate tra loro, che possono essere restituite all'uso in quanto tali...

Consentirebbe inoltre di ricomporre i frammenti ora visibili ma smembrati, incomprensibili, affossati, dei Fori Imperiali, e soprattutto restituirebbe legittimità alla più straordinaria sequenza di monumenti che esista al mondo».

Lo scavo — hanno detto varie voci di archeologi al convegno recentissimo organizzato dall'Archi-Lega per l'ambiente — dovrà essere fatto senza fretta, dovrà affrontare complessivamente tutta l'area e solo dopo la chiusura (senza partire con interventi parziali, «smozzicati»), dovrà soprattutto essere uno scavo «didattico», aperto al pubblico, corredato via via di mostre e percorsi guidati.

Una campagna di scavi che se non presenta difficoltà tecniche (come ha dichiarato Adriano La Regina), dovrà essere in linea con la futura gestione del «parco archeologico». Ne ha fatto il tema centrale del suo intervento, sempre al convegno dell'Archi-Lega per l'ambiente, Bernardo Rossi Doria. L'accorpamento Campidoglio-Fori, quello Fori-Colosseo e, in prospettiva, lo stierzo di via dei Fori Imperiali rappresentano le prime tre tappe verso la creazione di un grande parco archeologico che, attraverso il Circo Massimo e la Passeggiata Archeologica, connetta il Campidoglio al parco dell'Appia Antica.

Un'operazione enorme che non può passare senza il consenso della città e che dunque deve essere spiegata passo per passo. Prima di tutto devono essere spiegati i monumenti della Roma antica, oggi illeggibili per chi non abbia una cultura specializzata. Servono mostre permanenti, percorsi attrezzati, visite guidate. Occorre riportare nelle «grandi piazze organicamente collegate tra loro» che emergeranno dagli scavi manifestazioni, spettacoli, occasioni di incontro. E così acquista senso la proposta di sgomberare dagli uffici comunali alcuni stabili del Campidoglio per fare spazio ai Musei capitolini e alle collezioni dell'Antiquarium, inagibili da quarant'anni.



**Proposta**  
**Tappeto mobile**  
**10 metri**  
**sopra**  
**i Fori**

COME SARANNO i Fori del «dopo scavo»? Ne hanno tracciato i lineamenti tre giovani architetti, Francesco Febbraro, Fabio e Pierluigi Limiti, con un progetto che propone l'attraversamento di tutta l'area archeologica dalla Basilica di Massenzio all'Altare della Patria. «Un campo archeologico dove i volumi sono scomparsi — dicono — può essere letto solo in planimetria, cioè dall'alto». Ecco dunque l'ipotesi di una passerella coperta lunga 450 metri che parta dalla scalinata del Muñoz alle spalle del Convento occupato e che atterri su una piazzola a mezz'altezza del Vittoriano.

La passerella (nel disegno qui a fianco) scavalcherebbe a quasi cinque metri di altezza l'incrocio Fori Imperiali — via Cavour — per guardare poi a quota dieci metri la fossa dei Fori. Si reggerebbe su nove piloni metallici e sarebbe formata da una trave reticolare alta tre metri, coperta da uno scudo di plexiglas e affiancata da due corsie di tappeti mobili. Il tempo di percorrenza previsto è di quattro minuti, apposte interruzioni nel nastro dei tapis roulants consentirebbero di fermarsi a guardare. «Una struttura leggera, smontabile facilmente, che sovrappone all'antico un segno del nuovo — dicono i tre progettisti — ma che possa essere rimossa senza problemi».

Nella mappa: 1) la passerella; 2) i punti d'entrata e uscita; 3) dentro la linea tratteggiata le zone archeologiche attualmente interrate.

### Colloquio con Argan

## Ritrovare il centro storico per una nuova idea della capitale

I ruderi messi in gabbia dietro cancelli e muretti. Lo stradone di sampietrini a quattro corsie che parte dritto dal Colosseo. Le macchine e i pullman dei turisti in colonna che prendono la rincorsa tra un semaforo e l'altro fino a perdersi nel nodo inestricabile di piazza Venezia. Monumenti più automobili; lo accostamento cinquant'anni fa a qualcuno sembrò perfino ardito e moderno, alla maniera di Marinetti. Le Corbusier venne a Roma giusto nel '30 per un ciclo di conferenze e volle fare e rifare in macchina quella via dei Fori Imperiali appena inaugurata. Tornò a Parigi entusiasta.

Mezzo secolo dopo le automobili stanno ancora in mezzo ai Fori in fila in un «ingorgo veloce» che comincia la mattina alle 8 e finisce dodici ore più tardi. Intanto i monumenti stanno agonizzando. Il gas di scarico fa saltare il marmo come fosse gesso, gli archi e le colonne perdono pezzi giorno dopo giorno, un naso, una faccia che ieri c'era e oggi non si legge più. Intanto il centro storico di Roma è diventato una specie di informe city di negozi, banche, uffici, ministeri e il torrente di macchine che proprio questa vecchia strada sputa tra i vicoli e le vie dei rioni si avvia ad una paralisi progressiva.

Il processo cominciato cinquant'anni fa si è completato e la città è ad un punto di non ritorno. Quanto ci metterà l'arco di Settimio Severo (o quello di Costantino) a perdere le sculture? Poco, pochissimo. Si deve intervenire urgentemente. A giorni verrà tolta di mezzo via della Consolazione, una stradina costruita nell'800 a spezzare in due i Fori dal colle capitolino con la massicciata e i sampietrini messi a coprire un pezzo di tempio e il tracciato in salita della via Sacra. Ma è un'altra Roma quella che si vuole far nascere, una città messa nelle condizioni di ritrovare il suo centro storico. Un'idea affascinante, un programma audace e previdente che contrasta con la passività, il fatalismo e l'inefficienza di tanta parte dello stato.

Il piano prevede un parco archeologico che partendo dal centro giunga fino all'Appia Antica. E' prevista la chiusura di via dei Fori Imperiali in un lungo tratto. Al posto dell'asfalto si riportano fuori parti intere del tessuto della città antica, il foro di Nerva, quello di Cesare, templi, colonne, fondamenta che durante il fascismo furono riportate alla luce (a prezzo della distruzione di un intero quartiere medievale e della deportazione di 5.000 persone verso le borgate di periferia) e frettolosamente ri-sepolte. Certo, i problemi non mancano; certo, sarà da risolvere la questione traffico, ma l'operazione si deve fare.

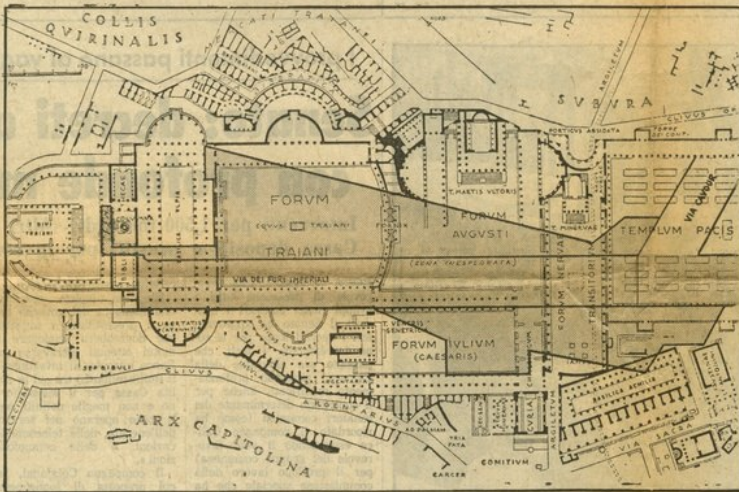
«Via dei Fori Imperiali — dice Giulio Carlo Argan — dal punto di vista urbanistico è stata un errore gravissimo, tanto quanto corso Rinascimento e via della Conciliazione. Qui, a ridosso dei Fori, c'era un quartiere, un tessuto sociale vivo, vitale ed è stato amputato per sostituirlo con un rettilineo d'asfalto. Era la stessa logica con cui si era costruito l'«altare della Patria» (costato altri sventramenti), con cui si era realizzata una assurda piazza Venezia, che diventava un immaturo centro della città». Una scelta urbanistica

La zona delimitata dal tratteggio, da piazza Venezia al Colosseo (sullo sfondo), comprende i Fori Imperiali, diverrà parco archeologico. La Via dei Fori Imperiali scomparirà



# Scavare le radici per un'altra Roma

Via dei Fori imperiali è un grave errore urbanistico - L'allarme per i danni provocati dal traffico ai monumenti - Un patrimonio di storia sotto l'asfalto - Il parco archeologico



La cartina mostra i monumenti dell'antica Roma, fra l'attuale piazza Venezia e il Colosseo. La zona in grigio indica quelli ancora ricoperti che dovranno essere portati alla luce, ricostruendo l'originale assetto

che apriva la strada a profonde trasformazioni sociali e urbane, che prefigurava una funzione nuova per i vecchi rioni. Un tempo residenziali e popolari, diventavano una specie di centro direzionale. «E' da anni — dice Argan — che abbiamo coscienza della gravità di questo «errore» urbanistico. Ma oggi c'è un elemento di allarme in più, che impone di agire subito: lo stato dei monumenti è gravissimo. E questo è il segnale del grado di incompatibilità che c'è fra centro storico e centro direzionale».

E allora si capisce che l'operazione su via dei Fori Imperiali non è solo una questione di monumenti. «Chiudere questa strada — aggiunge Argan — non serve solo a recuperare una striscia archeologica. Certo anche questo conta: è importante restituire una unità spezzata ai Fori, è importante arrivare ad una lettura migliore, ad una conoscenza più profonda del tessuto urbano della città antica. Ma con questa operazione si punta più in alto, si costruiscono le condizioni per un mutamento di qualità di Roma, in questo le-

riqualificazione del suo centro storico». E' questa allora la chiave per leggere anche il progetto dei parchi archeologici dell'Appia Antica e di Vejo, due cunei di verde che penetrano da sud e da nord fino al centro della città. «E' la rottura — dice Argan — dell'anello di contenimento in cui è chiusa Roma. Un cerchio grigio di periferia che stringe ed affoga il centro e al tempo stesso fa da barriera al rapporto tra la capitale ed il suo territorio». Ed è anche qui uno dei mali urbani di Roma, in questo le-

gamo impari tra una città gonfiata per decenni dall'esterno e che ora sta «esportando» nel suo hinterland (nella zona dei Castelli) problemi e contraddizioni enormi e drammatiche. «Mezzo secolo fa — continua Argan — dietro al grande sventramento di via dei Fori Imperiali non c'era solo mediocrità culturale, non solo la retorica trionfale della romanità ma anche e soprattutto una politica di apertura alla speculazione. Questa strada non aveva funzione né di qualità. Non erano gli Champs Elysées, era un tu-

bo per automobili la cui funzione di massimo prestigio erano, figurarsi, le riviste militari. Ma riusciva al contrario a mettere in moto un processo di trasformazione, tutto negativo, della capitale segnato profondamente dalla logica della rendita parassitaria e da quella dei palazzinari. Chiudere i Fori Imperiali significa incrociare una tendenza ed anche affrontare per la prima volta su scala così vasta e in modo nuovo il rapporto tra città antica e moderna. L'operazione che ora lancia coraggiosamente il sindaco Petroselli può segnare l'anno di una revisione di tutto il programma urbanistico della capitale».

Un mutamento che investe assieme centro e periferia, ma che certo tocca innanzitutto i vecchi rioni. Trasformati, imbruttiti, ingolfati di macchine, di ministeri con migliaia di dipendenti che spendono ore della propria vita chiusi in macchina in mezzo agli ingorghi. Ma che significa cambiare questa funzione direzionale del centro? Un esempio viene proprio dal Campidoglio: c'è un progetto per trasferire la grande maggioranza degli uffici amministrativi dagli antichi edifici che sorgono in cima al colle. E questo darebbe uno spazio nuovo ai musei, alle istituzioni culturali, sacrificate, malconce, funzionanti a mezzo servizio e magari con le cantine piene di opere d'arte lasciate lì in frigorifero.

«Io credo — afferma Argan — che sia questa l'occasione anche per cercare strade nuove di intervento pubblico nelle questioni urbanistiche. Per una riqualificazione in senso politico e culturale, penso ad esempio allo stanziamento di

fondi da parte dello Stato (quello stesso Stato che questi problemi ha contribuito sino ad oggi ad ingigantire) per andare rapidamente all'esproprio, per fini di pubblica utilità, di alcuni nuclei direzionali particolarmente dannosi. Ho già fatto altre volte un esempio illuminante. Tre anni fa Palazzo Poli, proprio dietro Fontana di Trevi, stava per essere trasformato nella sede centrale di una grande banca. La giunta capitolina impose l'acquisto da parte dello Stato e ora lì al posto di impiegati e uffici (ovvero: di nuovo traffico, di nuova asfissia) c'è la Calcografia nazionale. Un altro esempio: di fronte a Palazzo Chigi oggi c'è il grande edificio della Rinascenza. Che senso ha un grande magazzino in una zona chiusa al traffico, dove persino trasportare la merce diventa un problema? Questo mentre non c'è spazio per una adeguata sede della stampa nazionale e internazionale, che oggi è costretta in una specie di soffitta». E stiamo parlando della trasformazione di un centro storico dove già sono avviati cambiamenti seri, dove già il Comune punta a restituire isolati e palazzi fatiscenti ai vecchi abitanti, invertendo anche per questa via la logica dello spopolamento e della speculazione.

Mutamenti profondi, di sostanza, che si misurano sui tempi medi e lunghi. Intanto, qualcosa sta cambiando via la logica dello spopolamento e della speculazione.

Roberto Rosconi