

LA REGINA - Conferenza cittadini traffico  
23.1.80

Le condizioni in cui versano i monumenti antichi di Roma sono note, perché l'opinione pubblica ne è stata informata, ormai da più di un anno, ed anche perché tutti possono ora constatare che i lavori di protezione e di conservazione, che si impongono con ogni urgenza, sono già avviati, almeno nelle loro fasi preliminari. Tali monumenti, soprattutto quelli marmorei, ma certamente anche gli altri, stanno subendo una degradazione rapidissima, progressiva, che ne cancellerà la fisionomia nei suoi aspetti scultorei, se non in quelli architettonici, a meno che non vengano adottati provvedimenti adeguati che in molti casi dovranno essere di eccezionale drasticità.

Le indicazioni che ci sono pervenute dalle commissioni di studio, dai gruppi di lavoro, da studiosi e specialisti, concordano nell raccomandare come provvedimento indispensabile la protezione fisica dei monumenti più esposti all'azione devastante degli agenti inquinanti l'atmosfera, mediante coperture che impediscano alla pioggia di dilavare le superfici ormai trasformate in solfato di calcio (1000 volte più solubile in acqua del carbonato di calcio che costituisce la materia marmorea originaria) e che impediscano inoltre il ripetersi rapido del processo di trasformazione chimica. Queste strutture protettive, da costruirsi a ridosso dei monumenti e che possiamo considerare temporanee se vogliamo, ma che sono comunque destinate a permanere a lungo, se non altro per il tempo necessario alle operazioni di ripulitura e consolidamento delle superfici, dovranno avere la funzione di assicurare la conservazione dei monumenti per il tempo necessario da una parte all'espletamento delle ricerche intese ad individuare metodi di consolidamento sicuri e risolutivi, dall'altra all'adozione di tutti quei provvedimenti di ~~adegua~~ protezione indiretta, che consistono soprattutto nella riduzione delle cause che producono il danno. Tra queste cause è stata indicata anche quella costituita dal traffico di automezzi pubblici e privati.

Le cause del danneggiamento sono diverse e tra di esse combinate. Assai rilevante, ai fini dell'immissione nell'atmosfera di anidride solforosa è certamente quella della combustione del gasolio, dovuta soprattutto al funzionamento degli impianti di riscaldamento degli edifici, che però potranno essere trasformati in impianti a combustione di metano; essa è anche dovuta, in certa misura, al traffico di autobus pubblici e privati. Nel suo complesso il traffico di automezzi, incluse le automobili, è inoltre responsabile dell'immissione nell'atmosfera di polveri attive per un totale di 20 tonnellate annue per km<sup>2</sup>.

Se il traffico non è dunque il solo responsabile della degradazione monumentale, esso costituisce certamente la causa più difficile da rimuovere per la complessità dei problemi che ne derivano. Il traffico inoltre non solo contribuisce a produrre la degradazione fisica dei monumenti, ma costituisce in molti casi anche la più grave forma di degradazione ambientale, nel senso che esso sottrae ad un corretto gli spazi complementari alle singole entità monumentali; quegli spazi che consentono ai monumenti di <sup>essere</sup> diventare <sup>correttamente</sup> elementi attivi ~~nell'ambito della socialità urbana~~, piuttosto che <sup>diventi</sup> strutture ingombranti o, nel migliore dei casi, elementi di puro riferimento visuale nel paesaggio urbano.

Sotto il profilo della tutela monumentale abbiamo così due ordini di problemi: da una parte quelli che possono trovare una soluzione con provvedimenti di carattere locale, dall'altra quelli <sup>che coinvolgono in maniera più ampia il nucleo del centro e ~~di competenza~~ nel suo complesso</sup> che comportano <sup>un'eventuale appropriata trasformazione nella destinazione</sup> ~~la loro destinazione~~ <sup>utilizzati</sup> ~~di uso degli spazi urbani~~. I primi sono di semplice attuazione, e spesso non richiedono altro che la determinazione di adottare i necessari provvedimenti: ad esempio, la eliminazione dei parcheggi in Piazza Colonna, in Piazza di Pietra, presso l'arco quadrifronte al Velabro, ed anche la soppressione della corrente di traffico a ridosso dell'arco di Costantino possono trovare immediata attuazione. Anzi, è deludente che non l'abbiano ancora trovata. Si tratta certamente in questi casi di provvedimenti <sup>de</sup> ~~non~~ <sup>sono</sup> ~~risolutivi~~ <sup>car confront</sup> nei grandi problemi, che

non toccano all'origine il fenomeno del traffico, ma che tuttavia incidono beneficamente sia nel ridurre ~~l'aggressione~~ l'aggressione diretta dell'inquinamento, sia nel ripristinare la possibilità di utilizzare diversamente spazi che ora sono adibiti al transito o al parcheggio di autoveicoli, sia infine nel restituire dignità al contesto ambientale in cui si inseriscono i valori monumentali. L'area del Colosseo è un esempio evidente di questa situazione. L'ampio spazio delimitato dal Colosseo, dall'arco di Costantino, dal tempio di Venere e Roma, ha tutti gli elementi per divenire una delle piazze più belle e più importanti di Roma, ma la fortissima corrente di traffico che lo attraversa interrompe la continuità del complesso monumentale e soprattutto determina danni notevolissimi all'arco di Costantino.



ben altre dimensioni hanno invece i problemi che interessano in qualche modo il sistema generale del traffico, la cui soluzione implica pertanto operazioni complesse e tempi lunghi di attuazione. In tali casi non si potrà tuttavia fare affidamento solo su criteri intesi a migliorare lo scorrimento del traffico stesso, nella sua attuale consistenza e nel suo attuale sistema di correnti, senza introdurre profonde modificazioni nella destinazione d'uso degli spazi urbani. Solamente così si potrà tentare di frenare quel processo di degradazione generale del centro storico di Roma, che è indotto da ben altri meccanismi, di cui il volume di traffico è solamente una conseguenza. E' infatti illusorio pensare di poter determinare in questa città una migliore qualità della vita se non si impedirà al centro storico di trasformarsi sempre di più in una city di affari e in un centro burocratico-amministrativo, a tutto danno della sua tradizionale fisionomia abitativa e delle sue tradizionali attività culturali. Anche sotto questo aspetto, dunque, la migliore conservazione e la valorizzazione dei complessi monumentali potranno svolgere una funzione determinante nei confronti di quello che deve essere il ruolo del centro storico nel più ampio contesto urbano.

La grande zona monumentale antica che si estende ininterrottamente dal Campidoglio fino al comprensorio dell'Appia antica costituisce di fatto un grandioso parco archeologico, che ha ricevuto la sua attuale destinazione mediante una serie di provvedimenti adottati alla fine del secolo scorso. Essi ne prefiguravano appunto la creazione che poi è stata gradualmente realizzata secondo il progetto iniziale, con l'eccezione delle devastanti manomissioni compiute negli anni trenta. Proprio in conseguenza di tali manomissioni questo comprensorio è ora attraversato da ingenti correnti di traffico che ne hanno totalmente snaturato la fisionomia originaria. Riconvertire tutta questa zona in un parco che possa essere interessato solamente dal traffico ad esso funzionale è certamente impresa difficile, ma non impossibile, se attuata con scadenze graduali ma con provvedimenti coerentemente intesi a tale obiettivo.

Il nucleo costituito dall'area compresa tra il Campidoglio ed il Colosseo, tra via dei Fori imperiali e l'Aventino, deve costituire il primo obiettivo, da raggiungere in tempi brevi. Esso è, di fatto, già attuabile adesso, con l'apertura della nuova linea della metropolitana, e comporta la soppressione del traffico nella Piazza del Colosseo presso l'arco di Costantino, in via dei Cerchi, e l'abolizione definitiva della via del Foro romano, che taglia assurdamente in due l'area del Foro alle pendici del Campidoglio.

Ai fini di una sistemazione complessiva del centro monumentale, che sarà possibile ottenere solo mediante interventi che vadano ben oltre l'ottica locale, il problema più grande è naturalmente costituito dalla via dei Fori imperiali; da questa assurda autostrada urbana che raccoglie un volume di traffico devastante all'interno dell'area in cui vi è la massima concentrazione di beni monumentali che esista al mondo. L'apertura di questa strada ha determinato una situazione non reversibile, per le demolizioni e gli sventramenti operati, ma che al tempo stesso non deve essere considerata per questo definitiva.

In prospettiva futura, ed in connessione con l'esigenza di ridurre drasticamente il volume di traffico che interessa questa zona, la via dei Fori imperiali può essere considerata diversamente nei suoi due tratti compresi da una parte tra Piazza Venezia e lo sbocco di via Cavour, ove le demolizioni non hanno raggiunto i livelli antichi, e dall'altra tra via Cavour ed il Colosseo, ove la sede stradale è stata in gran parte ricavata sbancando l'altura che congiungeva il colle Oppio con il Palatino.

Il primo tratto della strada, con tutti i suoi adiacenti spazi verdi, si sovrappone al Foro Traiano, al Foro di Augusto, al Foro di Cesare, al Foro di Nerva, ossia alla parte più cospicua di quel sistema di piazze che costituivano il complesso monumentale più rilevante della città antica in epoca imperiale. La distruzione dei quartieri medioevali e moderni che sorgevano su questi spazi può essere ora compensata solamente recuperando i livelli antichi e determinando così nuovamente l'unità del complesso monumentale costituito in antico dai Fori imperiali e dal Foro romano. In parte già scavati e coperti con solai di cemento armato, in parte mai esplorati, tutti questi spazi possono essere recuperati non solo sotto il profilo strettamente monumentale, ma proprio in considerazione della loro conformazione e della loro originaria natura di luoghi aperti, di piazze, essi possono essere facilmente sistemati per la libera circolazione e per l'attraversamento da parte del pubblico.

Diversa è la situazione dell'altra parte della strada, quella compresa tra via Cavour ed il Colosseo. L'opportunità di lasciare uno sbocco a via Cavour, e di consentire la comunicazione in direzione di via Labicana, non contrastano tuttavia con l'esigenza di attuare anche in questo tratto una modificazione positiva dell'attuale assurda situazione. Lo sbancamento dell'altura ha <sup>provocato</sup> ~~causato~~ una serie di danni: in primo luogo distruggendo tutti gli elementi monumentali antichi che esistevano nello spazio dell'attuale trincea, ed a questo non vi è rimedio. In secondo luogo l'apertura della trincea stessa ha alterato, volutamente del resto, tutte le visuali nei confronti del

XXXXXXXX

Colosseo, e infine ha reso incomprensibili altri monumenti, di cui sono rimaste allo scoperto le strutture di fondazione, come nel caso del Tempio di ~~XXX~~ Venere e Roma. Tutto questo significa che la ricostruzione del volume originario dell'altura, nella parte tagliata dalla trincea, è possibile, mediante la creazione di una struttura articolata in modo che il livello attuale della sede stradale resti percorribile, ed i livelli superiori siano destinati ad ospitare tutti quei servizi necessari per attrezzare una zona che richiama ogni anno <sup>milioni</sup> ~~migliaia~~ di visitatori. Servizi per il pubblico ed al tempo stesso strutture per attività culturali potrebbero trovare ubicazione in un piano intermedio ed alla sommità di questa costruzione. Basti pensare alle manifestazioni che per mancanza di strutture adeguate si tenevano nella basilica di "assenzio, peraltro non idonea allo scopo. Si verrebbe così ad operare mediante un intervento architettonico una sorta di restauro ambientale, nel senso di ripristinare un giusto rapporto visuale con ~~la~~ i monumenti, ed al tempo stesso si creerebbero le attrezzature ora mancanti per il pubblico Il tutto senza impedire alla attuale sede stradale di svolgere le sue funzioni di collegamento tra via Cavour e via "abicana.

Il problema del parco archeologico consiste dunque soprattutto nella corretta qualificazione funzionale dei suoi spazi, perché nella sua sostanza il parco già esiste, e non ha bisogno di essere creato. Questo è però indispensabile che avvenga, se non vogliamo pagare il prezzo di perdere completamente il nostro patrimonio monumentale. E' infatti evidente che se nei confronti di alcuni dei monumenti più importanti sarà possibile adottare misure protettive, temporanee o permanenti, non è pensabile di conservare in questo modo il gran numero di monumenti che ~~esistono~~ esistono in questa zona.

La questione della tutela dei monumenti antichi di Roma si pone dunque in termini di drammatica emergenza, non solo al fine di assicurare la loro conservazione, ma anche e soprattutto affinché questa città possa riguardare, proprio mediante un rapporto corretto con quanto in ~~in~~ essa sopravvive della sua storia, coscienza del proprio

ruolo di meta di interessi culturali universali e, al tempo stesso, di capitale di uno stato che, anche tramite essa, può e deve offrire l'immagine migliore di sé.

I problemi di ogni giorno, sempre più gravi, in <sup>cui</sup> questa città come ~~in~~ ogni altra del resto, si dibatte possono indurre talvolta a sottovalutare questo ruolo, queste funzioni particolari che essa deve svolgere. Eppure ancora oggi nella coscienza di gran parte dell'umanità che, in un modo o nell'altro, trova in qualcosa di questa città un collegamento diretto con la propria tradizione culturale, permangono quei legami ideali che si istituiscono con ciò che ha contribuito in qualche modo alla nostra formazione. In questo senso sono ancora vere le parole che Goethe esclamava nel 1786 varcando la Porta del Popolo "finalmente sono giunto in questa capitale del mondo", perché nel mondo non vi è altra città come questa che sia capace di rievocare in tanta parte dell'umanità coscienza di legami, magari remoti ma pur sempre determinanti, con la propria storia. In questo senso, ancora, nei monumenti che custodiamo tuteliamo anche un patrimonio ideale che va ben oltre gli interessi cittadini, ben oltre i confini del paese.