

**STUDIO DI FATTIBILITA'
PER IL
PARCO DEI FORI**

LA VALORIZZAZIONE
DELL'AREA ARCHEOLOGICA CENTRALE
DI ROMA
NELL'AMBITO DEGLI INTERVENTI
PER IL GIUBILEO DELL'ANNO 2000

RELAZIONE PRELIMINARE

archiviocederna.it
Antonio Insalaco

INDICE

PARTE I - GLI INDIRIZZI DI INTERVENTO

DALL'UTOPIA AL PROGETTO.....	3
LE AREE URBANE DI BORDO	8
TEMPI E COSTI DI ATTUAZIONE.....	12

PARTE II - GLI INTERVENTI DI TRASFORMAZIONE

IL PASSANTE ESQUILINO.....	17
PIAZZA DEL COLOSSEO	20
L'AREA DELLA VELA.....	23
PALAZZO SILVESTRI RIVALDI.....	26
LARGO CORRADO RICCI.....	29
LO SCAVO DEI FORI	32
PIAZZA VENEZIA.....	38

BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE.....	41
-------------------------------------	-----------

PARTE PRIMA

**GLI INDIRIZZI
DI INTERVENTO**

archiviocederna.it

DALL'UTOPIA AL PROGETTO

Il Giubileo dell'anno 2000 costituirà un'occasione irripetibile per la valorizzazione del patrimonio artistico della città di Roma. Le previsioni sui 30/35 milioni di arrivi nella capitale impongono massicci investimenti per soddisfare una domanda di cultura a livello planetario. Tutti gli Enti interessati, dalla Chiesa allo Stato, dalla Regione al Comune, sono chiamati a svolgere un ruolo di altissima responsabilità.

Lo studio di fattibilità per la realizzazione del Parco dei Fori, che qui viene presentato in forma preliminare, investe direttamente l'area archeologica centrale: un settore assolutamente nevralgico nel cuore della città, ove le esigenze della moderna capitale si sovrappongono e si scontrano con quelle di un centro storico unico al mondo per la straordinaria ricchezza delle testimonianze storico-artistiche. Com'è ben noto intorno al problema dell'assetto da dare a quest'area si è sviluppato negli anni '80 un acceso (e spesso lacerante) dibattito politico e culturale. Il decennio ormai trascorso ha lasciato in eredità un ingente patrimonio di studi, ricerche ed elaborazioni progettuali svolti in particolare dall'Amministrazione Comunale e dalla Soprintendenza Archeologica di Roma. Ricordiamo qui in particolare: la predisposizione del bando di concorso internazionale di idee per la sistemazione delle aree di bordo dell'area archeologica centrale da parte della commissione incaricata dal Comune; l'elaborazione del progetto di sistemazione dell'area archeologica centrale da parte di un'equipe (coordinata da Leonardo Benevolo) commissionata dalla Soprintendenza. Il nostro studio non poteva certamente prescindere da tale patrimonio di idee rispetto al

quale tuttavia abbiamo operato un profondo ripensamento riguardo agli obiettivi da conseguire, alle modalità operative ed ai tempi attuativi. Pur nel grande fervore progettuale degli anni '80 infatti, la grande utopia urbanistica di un parco archeologico nel cuore della capitale moderna si è arenata su un problema di fondo: il destino da riservare a via dei Fori Imperiali, la cui abolizione è stata considerata il presupposto indispensabile per il riassetto dell'area. Su tale questione si è consumato uno scontro estremamente aspro tra fronti contrapposti: il risultato è stato per molti anni il mancato avvio degli scavi e la rinuncia a qualunque intervento di ampio respiro. Da tale questione intendiamo dunque ripartire, ribaltando totalmente i termini tradizionali del dibattito e riesaminando con prospettive più realistiche l'intera questione: solo così, riteniamo, potranno essere superate le roventi polemiche e le forzature utopistiche che hanno segnato e stravolto il confronto. Tale revisione è maturata riesaminando con sguardo più realistico le due variabili in gioco: la valorizzazione del patrimonio culturale e l'impatto con la vita della città moderna.

In primo luogo va operata sul piano operativo una netta distinzione fra i due tronchi stradali in cui di fatto si divide via dei Fori: il tronco nord fra largo Ricci e piazza Venezia e quello sud da largo Ricci a piazza del Colosseo. Ora, la chiusura al traffico (e conseguente abolizione) del tronco nord non può essere considerata l'operazione prioritaria e irrinunciabile per il riassetto dell'area archeologica. Infatti, a prescindere da qualunque valutazione urbanistica sull'ex via dell'Impero, le analisi sulla mobilità urbana (svolte fin dagli anni '80 tramite simulazioni computerizzate) hanno dimostrato che questo tratto

viario risulta sostanzialmente ineliminabile. Anche nell'ipotesi di una totale esclusione dal centro storico del traffico di attraversamento (circa il 50% del traffico totale all'interno delle Mura Aureliane), tramite deviazione su percorsi tangenziali, i flussi veicolari sul tronco interessato si manterrebbero molto intensi e comunque tali da non poter essere dirottati: non esisterebbe infatti un idoneo percorso alternativo. Neppure la realizzazione della linea metropolitana G nel tratto Colosseo-piazza Venezia (auspicata tra l'altro dal Progetto Benevolo) risulterebbe a nostro avviso risolutiva: le stesse analisi dimostrano infatti che una quota consistente della mobilità urbana (circa il 20-30%) non può comunque servirsi del mezzo pubblico. Questo "traffico privato non opzionale" interno e di scambio (cui si aggiunge una consistente aliquota di traffico di servizio ed emergenza) rimarrà nel Centro Storico anche dopo la realizzazione dello SDO, data la permanenza in esso di residenze e di attività politiche, economiche e culturali estremamente qualificate. Tutto ciò non significa rinunciare a qualunque intervento: al contrario, la strada da tempo imboccata della "fascia blu" si rivela alla luce di queste considerazioni come l'unica praticabile. Il traffico di attraversamento è stato effettivamente escluso dal tratto viario in questione, oggi di fatto riservato ai soli mezzi pubblici e veicoli privati con permesso d'accesso al Centro Storico.

Del tutto diversa si presenta la situazione per il tronco sud: in questo caso infatti esiste una valida alternativa viaria, rappresentata dal percorso via Nicola Salvi - via degli Annibaldi - via Cavour. Tale percorso è in realtà già parzialmente utilizzato, in quanto dal '94 via dei Fori è stata disciplinata nel tratto in questione a senso unico (ad

eccezione dei mezzi pubblici) in direzione del Colosseo: di conseguenza il percorso di cui sopra viene utilizzato, sempre a senso unico, nella direttrice inversa. La strada scelta quindi anche qui è quella giusta, ma in questo caso si deve e si può andare oltre poiché è in gioco la salvaguardia dei beni archeologici. Il tronco nord di via dei Fori induce infatti a nostro avviso un danno prevalentemente di tipo "indiretto", ovvero causato dalle emissioni gassose inquinanti che, combinandosi con le precipitazioni e l'umidità atmosferica, provocano la corrosione delle superfici lapidee. Riteniamo quindi che tale danno non potrebbe comunque essere limitato tramite la sola chiusura di via dei Fori, bensì attraverso la limitazione del traffico in tutto il centro storico ed in generale in tutta la città. Il danno causato dal tronco sud invece è senz'altro di tipo diretto sotto forma di vibrazioni scaricate dal traffico contro le fondazioni e le arcate del Colosseo, ancora sfiorate a pochi metri di distanza dal flusso veicolare che la nuova disciplina ha soltanto ridotto (e per meno del 50%): qui dunque la chiusura al traffico si dimostrerebbe davvero risolutiva per la salvaguardia del patrimonio monumentale. Si dovrà pertanto sfruttare il percorso alternativo (oggi a nostro avviso sottoutilizzato) al pieno delle sue potenzialità, allargando le sezioni stradali sottodimensionate e liberando dalla sosta veicolare quelle già adeguate.

Il totale ribaltamento delle ipotesi avanzate fin dai primi anni '80, riguardo l'utilizzo di via dei Fori come canale di traffico, va altresì operato anche riguardo al riuso dell'area interessata dalla via successivamente agli interventi sulla mobilità. In particolare, per quanto concerne il tronco nord, va evidenziato che il suo mantenimento non

impedisce affatto lo svolgimento delle indagini archeologiche. La spianata attraversata diagonalmente dall'arteria infatti è larga circa 100 metri, di cui solo 30 occupati dalla sede viaria ed il resto interessato da aiuole e strade secondarie adibite a parcheggio: le ricerche potranno quindi procedere senza alcun problema nelle vaste aree ai lati di via dei Fori, mentre i settori di scavo potranno essere collegati tra loro con sottopassi pedonali. Per quanto riguarda invece il tronco sud riteniamo che la sua chiusura non debba essere inevitabilmente seguita dal ripristino della collina Velia (tagliata nel 1932 per l'apertura di via dell'Impero) secondo la sua originaria morfologia. Prescindendo anche qui da qualunque valutazione urbanistica (che lasciamo agli esperti del settore), va comunque ricordato che tale ripristino è stato escluso esplicitamente dalla commissione incaricata dal Comune di predisporre il concorso di idee sulle aree di bordo. Ribaltando quindi la tradizionale ipotesi di "riempire" il vuoto creato dallo sbancamento della Velia con il ripristino della collina o con la creazione di volumi architettonici dall'analoga cubatura, riteniamo che tale vuoto vada ormai storicizzato e riutilizzato come tale. Liberato quindi dal traffico veicolare l'invaso dovrà trasformarsi nel percorso pedonale primario per l'accesso al Parco dei Fori.

Come si vede dunque le ipotesi avanzate in questo studio segnano un deciso ripensamento sull'intera "questione Fori", in particolare per quanto riguarda la ex via dell'Impero sulla cui sorte (mantenimento o cancellazione) più aspra è infuriata la polemica nel corso degli anni '80. Da tale ripensamento scaturiscono le proposte di intervento esaminate nella seconda parte dello studio.

LE AREE URBANE DI BORDO

Il progetto di realizzazione del parco archeologico dovrà prevedere non solo lo scavo e la sistemazione dei Fori Imperiali, ma anche il loro armonico inserimento nel tessuto della città moderna. L'obiettivo dunque non può certamente essere quello di creare una grande "necropoli" nel cuore della capitale come hanno polemicamente sostenuto nel recente passato i più tenaci oppositori del "Progetto Fori"; bensì quello di realizzare una nuova e positiva relazione fra l'area archeologica e la città odierna.

Il ruolo primario nella creazione di tale rapporto dovrà essere giocato dalle aree urbane limitrofe all'area archeologica o (più sinteticamente) aree di bordo. Esse infatti sono chiamate a svolgere una funzione di mediazione e di collegamento e dovranno sostenere adeguatamente l'impatto fra i due tessuti urbani. In tali aree sono oggi compresenti gli elementi più eterogenei e convivono strutture di epoche diverse, senza però che un'adeguata sistemazione urbanistica ed architettonica risolva adeguatamente il confronto fra passato e presente. Gli attuali bordi dell'area archeologica infatti sono prevalentemente il frutto delle sistemazioni operate negli anni '20 - '30, realizzate secondo la "filosofia" allora dominante a base dei grandi sventramenti: l'isolamento dei monumenti nel vuoto, per "giganteggiare nella necessaria solitudine", distruggendo totalmente il contesto ritenuto "minore" e quindi non degno di essere conservato ai posteri. Di fatto le grandi lacerazioni create dalle demolizioni nel tessuto urbano hanno scavato dei vuoti informi ed in gran parte irrisolti; creando così una profonda

architettonici) sia per l'effetto di isolamento che esse creano. Tale funzione dovrà quindi essere decisamente ribaltata in senso positivo, avendo come obiettivo finale il reinserimento del centro monumentale di Roma antica nel tessuto vivo della città moderna. Non si tratta certamente di sacrificare le esigenze della capitale a quelle del patrimonio culturale, bensì di conciliarle reciprocamente.

In particolare le aree di bordo dovranno sostenere il nuovo sistema d'accesso all'area archeologica. Esso non potrà essere certamente basato sulla prevalenza del trasporto individuale bensì sul trasporto pubblico collettivo. E' ormai chiaro infatti, anche a prescindere dalle esigenze di salvaguardia del patrimonio culturale, che lo sviluppo abnorme della motorizzazione privata conduce inevitabilmente alla crisi della mobilità urbana. Da qui la necessità di incrementare al massimo il trasporto pubblico ed in particolare quello su ferro ed in sede propria in quanto rapido e non inquinante. Nel contempo va adeguatamente sviluppata l'intermodalità, realizzando nodi di scambio connessi alle linee di trasporto pubblico ed in grado quindi di drenare efficacemente il traffico privato. Solo così si potrà correttamente impostare una politica di progressive limitazioni dei flussi veicolari all'interno del centro storico e dell'area archeologica, che non risultino solo misure di penalizzazione della mobilità urbana.

Tra le aree di bordo abbiamo individuato in particolare tre ambiti che dovranno svolgere la funzione di grandi porte d'accesso al Parco dei Fori. Esse sono piazza del Colosseo, piazza Venezia e largo Corrado Ricci. Piazza del Colosseo è chiamata a svolgere un ruolo assolutamente primario in relazione al nuovo sistema di accessibilità del parco archeologico. Già

oggi infatti essa risulta servita dalla linea metropolitana B e dalla linea tranviaria protetta, nonché da ben nove linee di autobus. In prospettiva (i tempi di realizzazione sono tuttora incerti) la stazione metro del Colosseo costituirà anche l'incrocio fra l'attuale linea B e la futura linea G, che deriverà dalla trasformazione dell'odierna ferrovia in concessione Roma-Pantano. In tempi brevi l'ambito verrà servito anche dal nuovo servizio di trasporto turistico, ovvero il cosiddetto "Archeotram". Com'è noto esso si snoderà dal Terminal Ostiense, ove verrà dislocato l'attestamento dei pullman turistici; da qui attraverso l'attuale percorso della linea tranviaria protetta (e ponendo a disposizione dei turisti vetture a loro riservate) raggiungerà l'area archeologica terminando quindi a piazza dei Cinquecento e servendo così anche il Museo Nazionale Romano. E' dunque chiaro che piazza del Colosseo, grazie a tali straordinarie condizioni di accessibilità sulla scala urbana anche in rapporto ai flussi turistici, dovrà svolgere il ruolo della più importante porta d'accesso al Parco dei Fori.

Sul versante della città rinascimentale e barocca piazza Venezia sarà chiamata ad una insostituibile funzione di interrelazione fra la città papale e quella imperiale; funzione da svolgere in presenza di una accessibilità garantita dall'incrociarsi nella piazza di un altissimo numero di linee di trasporto pubblico su gomma. Esse saranno tra breve integrate (ed in parte sostituite) dalla prevista linea tranviaria protetta che da via del Casaletto si atterrerà a piazza Venezia.

Terza, in ordine di importanza tra le porte d'accesso, l'area di largo Ricci: nodo di scambio e di relazione fra il parco archeologico e la città ottocentesca sull'asse portante di via Cavour.

TEMPI E COSTI DI ATTUAZIONE

Fra le cause primarie che hanno maggiormente ostacolato il decollo dei progetti finora elaborati per il riassetto dell'area archeologica vi è senza dubbio quella del fattore-tempo: le prospettive di lungo termine a suo tempo ipotizzate (si è parlato di venti anni per realizzare il Parco dei Fori) hanno senza dubbio contribuito a scoraggiare politici ed amministratori, a livello sia locale che nazionale, abituati a confrontarsi col breve volgere di instabili legislature. Anche qui occorre dunque operare un totale capovolgimento, individuando un diverso percorso che permetta di raggiungere in tempi brevi obiettivi apprezzabili e concreti. Nella fattispecie il termine di cinque anni che ci separa dal Giubileo del 2000 rappresenta a nostro avviso un lasso di tempo entro il quale è realisticamente possibile avviare e completare gli interventi esposti nella seconda parte dello studio.

Un'altra causa, non meno importante e comunque strettamente legata alla prima, è quella dei finanziamenti: a tutt'oggi le cifre stanziare per lo scavo e la sistemazione dei Fori (vedi il programma attuativo della legge per Roma Capitale) sono state assolutamente esigue e comunque non tali da poter realizzare programmi di ampio respiro. Anche qui dunque è necessario un capovolgimento dei presupposti di tutta l'operazione, puntando su una serie di interventi il cui costo complessivo risulti sostenibile da parte della pubblica amministrazione. In realtà i costi degli interventi sui beni culturali (scavi archeologici, restauri architettonici, allestimenti museali, ecc.) risultano molto inferiori a quelli necessari per i grandi interventi infrastrutturali.

Per quanto concerne i tempi attuativi le operazioni fattibili nel brevissimo termine (ovvero meno di cinque anni) riguardano le sistemazioni dell'arredo urbano nelle aree di bordo, che coincidono con la maggior parte degli interventi previsti: realizzazione del passante esquilino, riassetto di piazza Venezia, piazza del Colosseo, largo Ricci, area della Velia e sistemazione del parco di Palazzo Rivaldi. Non prevediamo infatti notevoli movimenti di terra, nè variazioni altimetriche di rilievo o demolizione di manufatti edilizi. Il riassetto del parterre nell'ambito delle aree di bordo potrà quindi essere celermente realizzato: mutando così radicalmente il contesto urbanistico dell'area archeologica e offrendo un preciso segnale di cambiamento, anche per quanto riguarda l'utilizzo delle superfici interessate. L'intervento morfologico infatti è strettamente legato alla realizzazione di aree e percorsi pedonali.

Si prevedono invece tempi più lunghi (ma comunque compatibili con il termine prefissato di cinque anni) per i due interventi di maggior impegno: la musealizzazione di Palazzo Rivaldi e la prima fase di scavo dei Fori Imperiali. In questi due casi la certezza dei finanziamenti e l'accelerazione delle procedure burocratiche eviteranno l'eventualità che improvvisi ostacoli rallentino o arrestino le operazioni in corso d'opera impedendone la conclusione in tempo utile. C'è da osservare poi che per quanto riguarda l'indagine archeologica, in cui maggiore è la possibilità di imprevisti, è stato già avviato il cantiere nell'area del Foro di Nerva: proprio a partire da tale area dovrà svilupparsi la prima fase (che andrà completata entro l'anno 2000) del progetto di progressiva esplorazione e riunificazione dei Fori Imperiali.

La quantificazione dei costi attuativi è piuttosto complessa. In questa fase preliminare ci limitiamo quindi a fornire alcune indicazioni di massima da verificare e precisare in un secondo momento. A tale scopo abbiamo estrapolato le due operazioni di maggior impegno (Palazzo Rivaldi e Fori Imperiali), rielaborando i dati di valutazione economica contenuti nel Progetto Benevolo che costituiscono un utile termine di confronto. Il costo degli interventi di sistemazione a terra incide in misura molto minore rispetto alla spesa complessiva, e quindi abbiamo evitato del tutto quantificazioni precise. I dati del Progetto Benevolo vanno considerati con estrema cautela: essi rappresentano dei valori "medi" approssimativi valutati nel 1988 al netto dell'IVA. Si deve quindi tener conto sia degli incrementi sul costo delle lavorazioni (pari negli anni '80 al 7,2% annuo) sia dell'incidenza data dall'IVA (all'aliquota agevolata del 2%).

Per quanto riguarda gli scavi stratigrafici il Progetto Benevolo stimava nell'88 un costo pari a £ 655.240 al mc, comprensivo di assistenza scientifica, documentazione, trasporto e restauro dei materiali. Per la prima fase di indagine abbiamo stimato necessario uno scavo per un volume complessivo di circa 37.000 mc.: proponiamo infatti di estendere l'area di scavo già interessata dal cantiere del Foro di Nerva fino a raggiungere una superficie di 7.400 mq., sapendo che lo spessore degli strati da esplorare è di 5 metri. Ne deriva una cifra complessiva, che va però rivalutata con gli incrementi dei costi dall'88 ad oggi e con l'incidenza dell'aliquota IVA, di £ 24.243.880.000. Come si vede chiaramente siamo ben lontani dalle cifre assolutamente esigue (3 miliardi appena) che la legge per Roma Capitale ha assegnato agli scavi nel Foro di Nerva.

Per quanto concerne invece la musealizzazione di Palazzo Rivaldi l'analisi è più articolata in quanto vanno distinte quattro voci diverse: l'acquisizione dell'immobile, il restauro architettonico, l'allestimento museale e la sistemazione del parco. Riguardo l'acquisto l'Ufficio Tecnico Erariale ha stimato l'edificio per un valore di circa 16 miliardi e mezzo. Va osservato che il Comune di Roma potrebbe procedere sia tramite esproprio per fini di pubblica utilità, sia tramite permuta di uno o più edifici di proprietà per un analogo valore: ne esistono diversi in aree limitrofe. Per le altre voci abbiamo utilizzato anche qui i dati forniti dal Progetto Benevolo che stima: £ 226.137 al mc per restauro; £ 778.533 al mq per allestimento; £ 198.865 al mq. per sistemazione. La stessa fonte calcola necessari interventi di restauro per complessivi 18.000 mc. ed allestimenti museali per 4.400 mq (3.600 nel palazzo e 800 nei cortili); per l'estensione del parco e la relativa sistemazione adottiamo invece i dati forniti dall'Ufficio Speciale Centro Storico del Comune (2798 mq). Ne deriva una spesa complessiva (al 1988 ed escluso l'acquisto) di £ 8.051.441.141 data dalla somma di £ 4.070.466.000 per restauro, £ 3.425.545.200 per allestimento e £ 555.429.945 per sistemazione. Anche queste cifre vanno ovviamente attualizzate e integrate di IVA come si è detto per i costi dell'indagine archeologica.

Pur con la cautela dovuta al carattere preliminare di questa fase dello studio, tali stime sui costi sono a nostro avviso estremamente significative: esse indicano infatti che i costi necessari per la realizzazione del Parco dei Fori corrisponderebbero a quelli appena sufficienti per la costruzione di pochi chilometri di nuova autostrada o di poche centinaia di metri di linea metropolitana.

PARTE SECONDA

**GLI INTERVENTI
DI TRASFORMAZIONE**

archiviocederna.it

IL PASSANTE ESQUILINO

La chiusura al traffico del tronco sud di via dei Fori (con la conseguente pedonalizzazione integrale di piazza del Colosseo) sarà resa possibile dalla realizzazione di un'alternativa viaria a monte, che proponiamo di denominare "passante esquilino" dal nome del colle attraversato. Il passante dovrà snodarsi attraverso via Nicola Salvi e via degli Annibaldi: già dal '94 esse smaltiscono (su unico senso di marcia) i flussi veicolari provenienti da via Labicana e via di S. Gregorio e diretti a via Cavour ed al tronco nord di via dei Fori; occorrerà quindi disciplinare questo percorso a doppio senso di marcia aumentandone la capacità oggi ridotta di circa il 50% rispetto alle potenzialità.

La chiusura al traffico del tronco nord di via dei Fori invece, in assenza di un'analoga alternativa viaria, come si è detto non è praticabile: ciò non significa però rinunciare ad escludere i flussi veicolari di attraversamento, che com'è noto rappresentano circa il 50% del volume totale all'interno delle Mura Aureliane. Andrà pertanto confermata e consolidata l'attuale "fascia blu", estendendo la "zona a traffico limitato" anche a via Cavour nel tratto compreso fra via degli Annibaldi e largo Ricci. L'intero percorso verrà così riservato esclusivamente al trasporto pubblico ed ai veicoli privati con permesso d'accesso al Centro Storico.

Teoricamente la soluzione ottimale per la realizzazione del passante esquilino consisterebbe in un percorso sotterraneo, che permetterebbe di riunificare il parco di Colle Oppio al Parco dei Fori. In realtà una simile opera (oltre ad avere costi di realizzazione e di gestione

estremamente onerosi) si rivelerebbe distruttiva proprio sul piano archeologico. Il tunnel infatti dovrebbe correre subito sotto l'attuale piano stradale per potersi raccordare con la rete viaria e per evitare l'incrocio con la galleria della metropolitana: di conseguenza gli strati archeologici verrebbero inevitabilmente attraversati e distrutti. La soluzione in superficie appare pertanto l'unica praticabile sia sul piano della fattibilità economica che su quello dell'impatto ambientale. L'istituzione del doppio senso di marcia renderà necessario l'allargamento e la rettifica di via Salvi, in quanto l'attuale sezione stradale non potrebbe altrimenti sopportare un incremento dell'attuale carico di traffico.

L'obiettivo sarà quello di allargarne e regolarizzarne la carreggiata, portandone la sezione (che oggi per lo più non supera i 6 m.) a 12 metri; articolandola così in quattro corsie, due per senso di marcia. Tale intervento (che non altererà in alcun modo il quadro paesistico delle pendici esquiline) è sostanzialmente analogo a quello attuato nel 1981 per l'allargamento di via Celio Vibenna, anch'esso finalizzato alla pedonalizzazione di piazza del Colosseo. Si prevedono quattro operazioni puntuali di entità molto limitata. Due sono previste nel tratto via Labicana - via delle Terme di Tito: l'eliminazione del largo marciapiede verso il Colosseo (sostanzialmente inutile in assenza di edifici su quel lato) e l'arretramento di 3 m. del terrapieno verso Colle Oppio (con lo spostamento dell'attuale marciapiede). Gli altri due interventi nel tratto via delle Terme di Tito - via degli Annibaldi: la riduzione dell'ampio marciapiede antistante il palazzo dell'INPS (all'angolo fra via Salvi e via delle Terme di Tito) e l'allargamento di 2 m. verso il Colosseo (anche

qui eliminando il marciapiede) del terrapieno sottostante via Salvi. Per quanto riguarda invece via degli Annibaldi andrà totalmente eliminata la sosta veicolare, che attualmente occupa in larghezza circa il 50% della carreggiata riducendone in proporzione le capacità di assorbimento del traffico.

La realizzazione del passante dovrà costituire un'occasione preziosa per la ricucitura del collegamento viario che fin dall'antichità univa la sommità dell'Esquilino alla valle dei Fori lungo l'attuale percorso via del Tempio della Pace - via dei Frangipane (cui potrebbe essere restituito l'originario toponimo di via di S. Pietro in Vincoli) - via delle Sette Sale. Questo tracciato infatti è stato troncato in due punti dall'apertura dei grandi assi viari moderni, trasversali rispetto ad esso: a monte, nel 1894, dalla trincea di via degli Annibaldi ed a valle, nel 1932, dagli sventramenti di via dell'Impero. Il percorso quindi dovrà essere anzitutto ricostruito nella sua integrità fisica, attuando una vera e propria operazione di "restauro urbano". Verrà quindi ripristinato il tracciato di via del Tempio della Pace (vedi oltre) mentre via dei Frangipane andrà riallacciata a piazza di S. Pietro in Vincoli. Questo secondo intervento richiederà la realizzazione di un cavalcavia pedonale a cavallo di via degli Annibaldi e la riapertura della rampa, attualmente murata, fra la piazza e via del Fagutale. L'intero tracciato andrà quindi pedonalizzato, permettendo così di restituire alla città un itinerario di collegamento dalla indiscutibile valenza storico-urbanistica.

PIAZZA DEL COLOSSEO

La bimillenaria piazza circostante l'Anfiteatro Flavio dovrà costituire il nodo di scambio primario fra la città moderna ed il Parco dei Fori, accanto alle altre due "porte" di largo Ricci e piazza Venezia. L'attuale assetto dell'invaso è frutto delle sistemazioni urbanistiche attuate nel 1933, le quali trasformarono l'area in una grande rotatoria fra gli assi stradali convergenti radialmente su di essa: in particolare tra le due grandi arterie aperte in quegli anni, la via dell'Impero e la via dei Trionfi. Di tale circolazione rotatoria l'anfiteatro fu assunto quale perno centrale: subendo così con l'abnorme incremento della motorizzazione avutosi nel dopoguerra, le vibrazioni scaricate dal transito quotidiano di circa 60.000 autoveicoli. La sistemazione puramente viabilistica della piazza comportò la demolizione degli elevati di due monumenti straordinari quali il Colosso di Nerone e la *Meta Sudans*. Il nuovo assetto provocò la totale decontestualizzazione del Colosseo, alterando il corretto rapporto fra l'interno e l'esterno dell'anfiteatro e distruggendo la morfologia originaria della piazza ridotta ad uno slargo informe. Il risultato è stato il totale isolamento del monumento dal resto della città.

La conspevolezza dei danni causati dal traffico ha portato, a partire dal 1977, ad un progressivo allontanamento dei flussi veicolari dal Colosseo: dapprima solo dal lato sud (verso il Celio), poi nel 1981 anche dal lato ovest permettendo così la parziale pedonalizzazione della piazza, la riconnessione dell'anfiteatro al Foro Romano e lo scavo di quanto della *Meta Sudans* era sopravvissuto alla demolizione. Nel '94 il

traffico è stato ridotto anche sul lato nord della piazza (verso Colle Oppio), che peraltro mantiene ancora la funzione di raccordo fra via dei Fori, via Labicana e via di S. Gregorio. Con la realizzazione del passante esquilino si dovrà giungere alla definitiva estromissione della circolazione veicolare da tutti i settori della piazza giacenti alla quota del monumento. Il settore orientale dovrà rimanere aperto al traffico, ma esso si apre sul piano della città moderna, in posizione rialzata rispetto al Colosseo. Solo con questo intervento sarà possibile isolare totalmente l'anfiteatro dalle vibrazioni che oggi ne minano le fondamenta, assicurando nel contempo una adeguata sistemazione dell'area all'altezza di un così straordinario monumento e del nuovo ruolo che l'intero ambito sarà chiamato a svolgere. Come si è detto infatti la realizzazione del servizio di interscambio turistico trasformerà la piazza nella più importante porta d'accesso al Parco dei Fori.

Una volta pedonalizzato l'intero invaso, saranno essenzialmente due le operazioni necessarie per ricucire l'originario rapporto fra l'interno e l'esterno dell'anfiteatro, distrutto dagli errati interventi degli anni '30. Una sarà la ricostruzione del tavolato ligneo che copriva i sotterranei dell'arena, intervento questo di competenza della Soprintendenza Archeologica di Roma, già programmato nell'ambito del restauro di tutto il monumento finanziato com'è noto dalla Banca di Roma. L'altra operazione dovrà essere il ripristino integrale del lastricato in travertino (ancor oggi in gran parte conservato sotto lo strato di asfalto) che circondava il Colosseo come un marciapiede a forma di corona ellittica, creandovi intorno una fascia di rispetto larga circa 6 metri e delimitata da cippi. Tale intervento investe direttamente la piazza e per

le sue implicazioni urbanistiche coinvolge direttamente l'Amministrazione Comunale: la riduzione della corsia carrabile a nord dell'anfiteatro attuata nel '94 ha avuto infatti anche tale finalità. Tale intervento tuttavia non è sufficiente da solo a ripristinare la morfologia originaria dell'invaso: questa infatti è gravemente alterata dall'ingombro delle due ~~rampe-carrabili~~ (larghe ben 20 m.) che verso est raccordano il piano antico della piazza a quello moderno, occultando parte dell'antico marciapiede. D'altra parte di tali rampe, funzionali all'uso viabilistico dell'area, una (quella sotto via Celio Vibenna chiusa già nel '77) ha già perso la propria ragion d'essere e l'altra (~~quella da chiudere sotto via Nicola Salvi~~) la perderà con il nuovo assetto: la prima andrà pertanto ~~eliminata~~ e la seconda ricalibrata trasformandosi in raccordo pedonale. In tal modo piazza del Colosseo tornerà ad essere un catino verde, qual'era fino al '33, complementare al volume cilindrico dell'anfiteatro: la grande ellissi del marciapiede in travertino regolarizzerà e limiterà il fondo della conca mentre le scarpate a verde di coronamento, opportunamente rimodellate, raccorderanno la piazza alle pendici dei colli circostanti.

L'AREA DELLA VELIA

Nel 1932 l'apertura di via dell'Impero comportò il superamento del grande ostacolo naturale che si frapponeva al collegamento prospettico fra piazza Venezia ed il Colosseo: la collina Velia, che univa le pendici dell'Esquilino alle propaggini del Palatino legando le due alture in un unico rilievo senza soluzione di continuità e separando la valle dei Fori da quella del Colosseo. Per realizzare la trincea necessaria al passaggio della nuova arteria viaria fu necessario uno sbancamento senza precedenti: 40/60 metri di larghezza, oltre 200 di lunghezza e 18/25 di altezza per un volume totale di oltre 250.000 mc. L'intera stratificazione archeologica della collina, che andava dalla preistoria al rinascimento, fu spazzata via senza conservarne neppure un'adeguata documentazione. Annientata così l'originaria sequenza di colline e di valli che caratterizzava la morfologia del centro monumentale di Roma antica, fu creato l'attuale corridoio visivo assolutamente arbitrario ed antistorico: esso ha assunto il Colosseo come punto di fuga di una prospettiva mai esistita prima del '32. La realizzazione del passante esquilino e la conseguente pedonalizzazione dell'area dovrà assicurarne il recupero ad un uso radicalmente diverso da quello viabilistico, gravemente lesivo nei confronti del Colosseo.

Come si è detto però nella prima parte dello studio il ripristino della collina Velia secondo la sua originaria morfologia non risulta in alcun modo proponibile: riteniamo quindi che l'unico riuso funzionale possibile di questo ambito sia la sua trasformazione nel percorso pedonale primario per l'accesso al Parco dei Fori. La realizzazione del nuovo

servizio di trasporto turistico conferirà infatti a piazza del Colosseo il ruolo di intercambio primario. Di conseguenza, com'è facile prevedere, ingenti masse di turisti provenienti dalla "porta" dell'anfiteatro e dirette verso i Fori si incanaleranno obbligatoriamente in quest'area. Essa andrà pertanto trasformata in un "corridoio pedonale" che costituisca dal punto di vista sia funzionale che formale un vestibolo all'altezza del Parco dei Fori. La soluzione progettuale propone sostanzialmente il mantenimento dell'attuale sede viaria (nella quota e sezione attuali) fra il Colosseo e via del Tempio della Pace. L'attuale carreggiata, una volta eliminato il transito veicolare, andrà riconvertita in una grande aiuola lunga 175 m. e larga 20 mentre i marciapiedi permarranno come controviali laterali. Le due testate del viale, verso l'anfiteatro e largo Ricci, andranno opportunamente ricalibrate per meglio riconnettersi alle aree ed ai percorsi pedonali contigui.

La grande aiuola centrale, che costituirà la spina dorsale del nuovo assetto, andrà opportunamente piantumata. L'idea progettuale è quella di fare del viale un grande *boulevard* pedonale che congiunga adeguatamente i Fori al Colosseo, una vera e propria "strada-parco" nel cuore dell'area archeologica: d'altronde già nella sistemazione del "Campo Vaccino", anteriormente all'avvio dei grandi scavi, il Foro Romano era congiunto all'Anfiteatro Flavio mediante una lunga *promenade* alberata dall'Arco di Tito all'Arco di Settimio Severo. La piantumazione proposta è quella di un duplice filare di alberature di alto fusto: ipotizzeremo la collocazione di grandi pini (*Pinus pinea*) in analogia alla sistemazione arborea dell'altro tratto di via dei Fori. La nuova "strada-parco" tuttavia non intende assolutamente offrire una soluzione di tipo prospettico. Al

contrario il volume compatto creato dalle chiome sempreverdi, alte 15/20 m. e fortemente ravvicinate, avrà proprio la funzione primaria di chiudere l'attuale prospettiva sul Colosseo; l'ombra densa sottostante le chiome completerà questo "effetto barriera" ottenuto unicamente con elementi naturali. In tal modo il corridoio visivo che oggi taglia in diagonale l'area dei Fori verrà eliminato, pur rinunciando al ripristino morfologico della Velia. Tale riassetto potrebbe tra l'altro offrire una nuova collocazione alle piante d'alto fusto che dovranno essere necessariamente rimosse dalle aiuole interessate dagli scavi nel tronco nord di via dei Fori: solo quelle ai bordi della sede stradale infatti potranno essere conservate sul posto per mantenere in quel tratto viario l'attuale sistemazione a *boulevard*. Andrebbe infine mutata anche la denominazione del tronco sud di via dei Fori, che la nuova sistemazione scinderebbe totalmente dal tronco nord sul piano formale e funzionale rendendone improprio ed obsoleto l'attuale toponimo: proporremo dunque, in ricordo della collina scomparsa, il nome di "viale della Velia".

PALAZZO SILVESTRI RIVALDI

Uno scavo delle dimensioni e dell'importanza di quello nell'area dei Fori non è neppure ipotizzabile in assenza di una idonea struttura museale di supporto alle indagini. L'esplorazione dei Fori si configura infatti come la più grande operazione di archeologia urbana finora avviata in Italia ed il metodo di scavo stratigrafico dispiegherà qui tutta la sua efficacia scientifica. Il risultato finale dunque non sarà esclusivamente il recupero di frammenti della decorazione scultorea ed architettonica di età imperiale come avvenne negli anni '20 e '30; bensì quello di ricostruire la storia plurisecolare del sito tramite le più minute testimonianze della cultura materiale come è avvenuto recentemente per la *Crypta Balbi*. E' dunque necessaria una struttura di dimensioni adeguate, anche per assicurare i servizi indispensabili ad un museo moderno: spazi per esposizioni sia temporanee che permanenti, laboratori di restauro, depositi ordinati, biblioteche specialistiche, sale per convegni ma anche *bookshop*, servizi di ristoro per il pubblico e così via. Tale struttura inoltre andrà dislocata entro l'area archeologica o in un'area limitrofa, per conservare i reperti musealizzati in prossimità del contesto di provenienza.

Il Comune di Roma ha avviato la sistemazione del Museo dei Fori all'interno dei Mercati di Traiano. A nostro avviso però tale sede, pur integrata da altri spazi di servizio e di supporto (ipogei dell'edera arborea est di piazza Venezia, Palazzo Tiberi e Tor de' Conti) non è comunque adeguata: sia per la limitatezza delle superfici disponibili rispetto alla mole di reperti che emergerà dallo scavo; sia per la

difficoltà di adeguare le strutture già individuate ad una moderna funzione museale. A nostro avviso quindi tali spazi andranno piuttosto riservati alla esposizione dei reperti rinvenuti negli anni '20 - '30 e sottratti finora alla pubblica fruizione. Riteniamo quindi che i materiali provenienti dai nuovi scavi andranno collocati in una diversa sede museale, da ricavare all'interno di Palazzo Silvestri Rivaldi.

L'edificio in questione è infatti in grado di soddisfare tutte le esigenze che abbiamo indicato. In primo luogo per la dislocazione strategica: esso sorge fra via del Colosseo, via del Tempio della Pace e via dei Fori, ovvero lungo il bordo del parco archeologico. L'accessibilità è pienamente garantita dalla vicinanza di piazza del Colosseo (cui il palazzo verrà direttamente collegato dal viale della Velia), già servita dalla linea metropolitana B, dalla linea tranviaria protetta ed in futuro anche dal previsto servizio di trasporto turistico.

La sede è senza dubbio del massimo prestigio: il palazzo costituisce un esempio, piuttosto raro a Roma, di palazzo nobiliare cinquecentesco giunto fino ad oggi nel suo aspetto originario pressochè inalterato. Esso fu realizzato da Antonio da Sangallo il Giovane per Euriolo Silvestri, cameriere di Paolo III, fra il 1547 ed il 1551. L'edificio passò quindi ad Alessandro de' Medici che chiamò a ristrutturarlo, intorno al 1586, noti artisti fra cui Jacopo Del Duca. Dopo ulteriori passaggi il complesso fu ceduto nel 1662 al Conservatorio dei Mendicanti del SS. Sacramento, divenuto in seguito Pio Istituto Rivaldi dal nome di monsignor Ascanio Rivaldi. Attualmente il palazzo è di proprietà dell'Istituto di Pia Assistenza e Beneficenza di S. Maria in Aquiro. Nel 1932 l'apertura di via dell'Impero comportò la distruzione di gran parte del parco che si

estendeva sulla Velia fino alla Basilica di Massenzio; il palazzo invece sopravvisse alla prevista (e poi fortunatamente evitata) edificazione del "Palazzo del Littorio", che ne avrebbe comportato la totale scomparsa.

Le caratteristiche dimensionali di Palazzo Silvestri Rivaldi ne confermano le grandi potenzialità: esso si articola, intorno a due ampi cortili, su una superficie di 2.930 mq. Si eleva per sei piani, raggiungendo così una superficie utile complessiva di 5.222 mq. ed un volume totale di 27.000 mc. Inoltre a SE dell'edificio fra via del Colosseo e via dei Fori, rialzato di 12 m. sulle vie circostanti, si apre la parte superstite del grande parco per una superficie di 2793 mq. Come si vede il palazzo ha tutte le caratteristiche per costituire il secondo polo in cui dovrà articolarsi il Museo dei Fori. Attualmente invece il palazzo è in affitto al "Centro S. Romanello del Monte Tabor", che intende farne una casa di riposo per anziani cardinali: un utilizzo del tutto incongruo rispetto sia al valore storico-architettonico dell'edificio, sia alle sue potenzialità quale futura sede museale. Il Comune di Roma dovrà quindi procedere all'acquisizione, tramite esproprio o permuta di propri immobili per un analogo valore (ne esistono diversi nelle zone limitrofe). Alla Regione Lazio, che per legge esercita il controllo e la vigilanza sugli IPAB, spetterà promuovere e agevolare tale passaggio di proprietà. Il palazzo andrà quindi adeguatamente restaurato ed attrezzato, integrando gli spazi espositivi interni con l'adiacente parco: anche questo dovrà essere recuperato, ripristinando l'originaria maglia geometrica del "giardino all'italiana" disegnato nel '500 da Jacopo del Duca.

Il Museo dei Fori si articolerà così in due poli espositivi: i Mercati di Traiano per i vecchi scavi e Palazzo Rivaldi per i nuovi.

LARGO CORRADO RICCI

L'ambito di largo Corrado Ricci, che corrisponde all'estensione originariamente occupata dal Foro della Pace, dovrà costituire unitamente a piazza del Colosseo e piazza Venezia uno dei tre nodi di scambio fra la città moderna ed il Parco dei Fori. Ancor più delle altre due, tuttavia, quest'area si presenta oggi del tutto irrisolta dal punto di vista urbanistico: con la mancata costruzione negli anni '30 del "Palazzo del Littorio" la sistemazione della zona è rimasta di fatto incompiuta. Largo Ricci perderà, con la pedonalizzazione del tronco sud di via dei Fori e di parte dell'ambito stesso, il ruolo attualmente svolto di nodo nevralgico del traffico veicolare; contestualmente dovrà assumere la nuova funzione di porta d'accesso al parco archeologico. A nostro avviso quest'area dovrà valorizzare ed esaltare la coesistenza delle tre città che in duemila anni si sono sovrapposte sul sito facendone uno straordinario palinsesto urbano. Occorrerà pertanto conciliare la Roma moderna (con il raccordo via Cavour - via dei Fori - piazza Venezia da mantenere), la Roma papale (con il tessuto urbano medievale e rinascimentale da ricomporre) e la Roma imperiale (con il Foro di Nerva ed il Foro della Pace da esplorare). L'attuale sistemazione non rappresenta certamente una soluzione adeguata ad una stratificazione storica così ricca e complessa.

Il primo problema progettuale che l'area pone è quindi la ricucitura del tessuto edilizio di età papale lacerata dagli sventramenti degli anni '30; gli edifici sopravvissuti alle demolizioni infatti sono stati ridotti ad episodi architettonici isolati e totalmente decontestualizzati. La soluzione che proponiamo si fonda sul ripristino della maglia viaria

cinquecentesca (in funzione esclusivamente pedonale) ed in particolare del tracciato di via Alessandrina, nel tratto obliterato dall'apertura di via dell'Impero tra via Cavour e la Basilica di Massenzio. Tale percorso svolgerà un ruolo primario nei confronti dell'isolato, collocato fra largo Ricci e via del Colosseo, brutalmente troncato dagli sventramenti. Infatti, una volta ripristinati anche i tracciati di via del Tempio della Pace e di via dei Pozzi (anch'essi parzialmente cancellati dall'apertura di via dei Fori), potrà essere riproposto il perimetro originario dell'isolato ricontestualizzandone la parte superstite dell'elevato. La superficie corrispondente alla parte demolita andrà opportunamente sistemata a verde: in tal modo l'area resterà accessibile agli scavi nell'area del *Templum Pacis*, che proponiamo di realizzare nella seconda fase di esplorazione dei Fori Imperiali (vedi oltre). Questo intervento di ripristino avrà anche l'effetto di scindere nettamente i due tronchi di via dei Fori, sia dal punto di vista formale che da quello funzionale. A via Alessandrina andranno nuovamente riallacciate, tramite il percorso di via in Miranda, le chiese di S. Lorenzo in Miranda e dei SS. Cosma e Damiano, oggi isolate e disperse ai margini di via dei Fori.

Il secondo problema progettuale è quello delle nuove relazioni da stabilire fra le quote moderne ed i livelli di età imperiale. Per quanto riguarda il Foro della Pace ne escludiamo senz'altro lo scavo integrale, data la necessità di mantenere ed in parte ripristinare il tessuto edilizio e viario ad esso sovrapposto. Proponiamo quindi di attuarne l'esplorazione estensiva, concentrandola però in due ampi settori del massimo interesse "ritagliati" nel nuovo assetto urbanistico. Nella prima fase di esplorazione dei Fori Imperiali si dovrà intervenire nell'area di

largo Romolo e Remo (vedi oltre): qui andrà attuata anche una drastica riduzione delle aree asfaltate, mantenendo solo un percorso carrabile di servizio tra via dei Fori e l'attuale ingresso al Foro Romano. Come si è accennato nella seconda fase degli scavi verrà invece investita l'area corrispondente alla parte demolita dell'isolato su via del Colosseo. Riguardo il Foro di Nerva proponiamo di riattivarne la funzione originaria di cerniera fra la zona della Subura (attuale rione Monti), il Foro Romano e gli altri Fori Imperiali, in relazione al nuovo ruolo di porta d'accesso che largo Ricci dovrà svolgere. Pertanto, unitamente al ripristino della percorribilità originaria all'interno del foro (vedi oltre), proponiamo di realizzare un nuovo ingresso al Parco dei Fori in corrispondenza della Porticus Absidata che raccordava la piazza imperiale alla Subura. Una gradinata a tre rampe, opportunamente conformata all'invaso "a ferro di cavallo" del portico, permetterà di raccordare il dislivello di sei metri fra via Tor de' Conti ed il Foro di Nerva tramite un passaggio graduale e non arbitrario; oggi il salto di quota è incongruamente risolto con uno squallido muro contraffortato. All'interno della cavità che dovrà essere ricavata nella struttura gradinata potranno trovare opportuna collocazione la guardiania ed i relativi servizi accessori.

LO SCAVO DEI FORI

Lo scavo nell'area dei Fori Imperiali, che costituirà l'intervento centrale del progetto fin qui presentato, rappresenterà come si è detto la più grande operazione di archeologia urbana mai avviata finora in Italia: l'obiettivo sarà dunque quello di rileggere, attraverso il metodo dello scavo stratigrafico, l'intera storia urbana del sito dall'antichità fino ad oggi. Verrà conferita pari dignità di documentazione a tutti gli elementi rinvenuti nel corso dell'esplorazione, valutando caso per caso anche l'eventuale conservazione di parti compiute delle stratigrafie intermedie fra il piano moderno ed il livello d'età imperiale. I bordi dello scavo andranno sistemati tenendo conto proprio di tale sequenza stratigrafica: evitando quindi salti di quota improvvisi quanto arbitrari il dislivello che si creerà (pari a circa sei metri) andrà terrazzato, facendone coincidere le gradinate con le quote intermedie raggiunte dallo scavo; in particolare il piano terreno ed i piani interrati degli edifici rinascimentali rasi al suolo dagli sventramenti degli anni '30.

Com'è noto gli scavi già avviati dal Comune di Roma nell'area del Foro di Nerva si svolgeranno esclusivamente nel settore occupato per lo più da aiuole a fianco del tronco nord di via dei Fori, la cui sede stradale non verrà minimamente intaccata: peraltro, come s'è detto, la chiusura al traffico di questo tratto dell'arteria risulta del tutto improponibile. L'ulteriore estensione delle indagini (è da tempo previsto un secondo cantiere di scavo nell'area del Foro di Traiano) porrà a nostro avviso, in questo caso per motivazioni di carattere storico-urbanistico, il problema del mantenimento di altri tracciati stradali tra cui in

particolare quello di via Alessandrina. Riteniamo però che l'esigenza di conservare la maglia viaria post-antica sovrapposta all'area archeologica non debba contrastare con l'obiettivo finale dell'intera operazione, che dovrà essere la ricomposizione del complesso monumentale e la sua riunificazione al Foro Romano. Proponiamo quindi che tale obiettivo venga comunque raggiunto, realizzando una rete di passaggi pedonali da aprire sotto le sedi stradali in questione. Essi permetteranno di sviluppare un percorso unitario di attraversamento, superando così l'attuale smembramento dell'area archeologica in comparti isolati e privi di reciproca connessione. Lo scavo estensivo dei Fori Imperiali richiederà necessariamente tempi lunghi, data l'estrema complessità della stratificazione archeologica da indagare. Riteniamo pertanto che l'intervento esplorativo vada articolato in almeno due fasi: la prima andrà senz'altro completata entro l'anno 2000, rinviando oltre questo termine temporale l'ulteriore estensione degli scavi.

La fase iniziale non potrà che svilupparsi a partire dall'intervento già in parte finanziato ed avviato nell'area del Foro di Nerva, rimandando lo scavo da tempo previsto (ma a tutt'oggi neppure finanziato) nell'area del Foro di Traiano alla seconda fase. Per il cantiere già avviato proponiamo peraltro l'estensione della superficie di indagine in direzione NO e SE, investendo così l'intera area compresa fra via dei Fori, largo Romolo e Remo, il Foro Romano e via del Tulliano: quest'ultima andrà mantenuta per conservare un raccordo pedonale fra via dei Fori e la chiesa dei SS. Luca e Martina evitando così che l'edificio, una volta isolato dagli scavi, rimanga tagliato fuori dal tessuto connettivo della città post - antica. E' peraltro già prevista l'apertura di un sottopassaggio

nella sede stradale, per riunificare il settore già in luce del Foro di Cesare con l'area da scavare *ex novo* e con il Foro Romano. L'ampliamento verso SE dovrà invece interessare un ampio settore del Foro della Pace, l'unica delle piazze imperiali a tutt'oggi quasi totalmente inesplorata. L'area di cui proponiamo l'indagine si presenta del massimo interesse poiché in essa si concentrano tutti gli elementi chiave per la conoscenza globale del complesso: il raccordo con il Foro di Nerva su cui si apriva l'ingresso monumentale; la sistemazione pavimentale della piazza ipotizzata a giardino con grandi aiuole; i colonnati dei portici in granito rosa e marmo africano attestati dai sondaggi degli anni '20 e '30; le grandi esedre verso il Foro Romano simmetriche a quella sotto Tor de' Conti. Infine dovrà essere ripristinata la funzione originaria di raccordo svolta dal Foro di Nerva, denominato per questo motivo anche *Forum Transitorium* o *Pervium*. Come si è detto infatti esso costituiva la cerniera fra la Subura (attuale rione Monti), il Foro Romano e gli altri Fori Imperiali. Andrà pertanto riattivata la percorrenza longitudinale del foro aprendo un sottopassaggio nella sede stradale di via dei Fori, che ne taglia trasversalmente l'area.

In tal modo non soltanto verranno ricostituite l'unitarietà e la leggibilità del Foro di Nerva, ma si creerà soprattutto un allaccio diretto con i settori già scavati dei Fori, oggi resecati dal percorso dell'arteria viaria. Così, fin dalla prima fase di scavo e quindi entro l'anno 2000, sarà possibile realizzare un percorso unitario di visita in grado di abbracciare l'intero complesso dei Fori Imperiali e di ricongiungere questi ultimi al Foro Romano. Per completare tale percorso sarà sufficiente ripristinare (com'è peraltro già previsto) i collegamenti

esistenti fra i settori scavati: tra il Foro di Augusto ed i Mercati di Traiano attraverso il passaggio nel muraglione interposto; tra i Mercati di Traiano e la Basilica Ulpia tramite il passaggio sotto via Alessandrina. Il percorso di visita potrà così attestarsi a ben cinque ingressi, che collegheranno il Parco dei Fori alla città moderna e su cui si dovrà opportunamente intervenire: di tali ingressi infatti solo uno (quello ai Mercati di Traiano da via IV Novembre) è attualmente aperto al pubblico; quelli al Foro di Augusto da piazza del Grillo ed al Foro di Cesare dal Clivo Argentario sono invece chiusi da tempo; uno (quello al Foro di Nerva da via Tor de' Conti) andrà realizzato *ex novo* mentre quello al Foro Traiano da piazza Venezia dovrà essere totalmente modificato (vedi oltre). Ovviamente ai cinque accessi "diretti" (e gestiti dal Comune) se ne aggiungerebbe un sesto "indiretto" (e gestito dallo Stato), costituito dall'attuale ingresso al Foro Romano da largo Romolo e Remo: in questa sede ci limitiamo appena ad osservare che tale connessione comporterà senz'altro problemi di "ogestione" del parco archeologico, da risolvere in sede amministrativa prima ancora che urbanistica.

Per quanto concerne la seconda fase gli scavi andranno concentrati a nostro avviso in due settori del massimo interesse: quello delle aiuole comprese fra via dei Fori e via Alessandrina (coincidente con le aree centrali dei Fori di Traiano e di Augusto) e quello dell'isolato parzialmente demolito fra via del Colosseo e largo Ricci (corrispondente al Tempio della Pace ed al foro antistante). Per l'area di via Alessandrina è già da tempo in programma (ma a tutt'oggi non ancora finanziato) un cantiere di scavo nell'area del Foro di Traiano. Proponiamo anche qui una ulteriore estensione della superficie di indagine prevista,

sia verso NO che verso SE. L'area di scavo a nostro avviso dovrà quindi includere l'intera area (e non solo una parte di essa) compresa fra via dei Fori e via Alessandrina: la sede stradale di quest'ultima, per la sua valenza storico - urbanistica, andrà mantenuta. Essa costituiva infatti l'asse viario portante del quartiere dei Pantani sorto nel XVI secolo sulle rovine dei Fori e di esso rappresenta oggi uno dei pochi ma fondamentali elementi superstiti. Una volta pedonalizzata (e ripristinata nel tratto fra via Cavour e la Basilica di Massenzio) le andrà quindi attribuito il fondamentale ruolo di ricontestualizzare i frammenti del quartiere oggi isolati e dispersi: i blocchi edilizi su via di S. Eufemia e l'edificio fra largo Ricci e via del Colosseo, nonché i resti degli edifici rinascimentali (come la chiesa di S. Urbano) che sorgevano lungo la via e che verranno rimessi in luce dagli scavi. Almeno due sottopassaggi pedonali dovranno attraversare la sede stradale: uno (già esistente) collega l'area scavata della Basilica Ulpia con quella dei Mercati di Traiano; l'altro (da realizzare *ex novo*) andrà aperto in corrispondenza del Foro di Augusto. Un terzo sottopasso dovrà invece collegare il settore già in luce della Basilica Ulpia con l'area dei nuovi scavi.

L'estensione verso NO delle indagini investirà l'area centrale del Foro di Traiano al centro del quale potrà così essere recuperata, quale perno centrale della piazza, la base del grande monumento equestre di Traiano. L'espansione a SE invece interesserà l'area del Foro di Augusto antistante il Tempio di Marte Ultore, chiusa sui lati da portici colonnati rialzati su gradinate e decorati nell'attico da cariatidi. Verranno così ripristinate l'unitarietà e la leggibilità dei due complessi, riattivando

nel contempo i percorsi pedonali di attraversamento e di raccordo. In tal modo il monumentale arco d'ingresso al Foro di Traiano potrà essere restituito al suo ruolo di cerniera di collegamento con il Foro di Augusto.

L'altro settore di indagine dovrà interessare l'intera superficie relativa alla parte, demolita nel '32, dell'isolato fra largo Ricci e via del Colosseo. L'area di scavo verrà così "ritagliata" nella maglia viaria cinquecentesca che delimitava l'isolato e che andrà come s'è detto opportunamente ricostruita. Per collegare la nuova area di scavo al Foro Romano andrà aperto un passaggio pedonale sotto il tracciato (da ripristinare) di via Alessandrina, nel tratto fra la Basilica dei SS. Cosma e Damiano e la Basilica di Massenzio. L'esplorazione interesserà in particolare l'aula absidata del *Templum Pacis*, di cui in base ai rinvenimenti del secolo scorso risulta essere ancora conservata la pavimentazione in marmi policromi su cui giacciono abbattute le grandi colonne scanalate della facciata. Potranno inoltre essere indagati sia la parte antistante del *Forum Pacis* intorno alla grande ara sacrificale, sia l'aula adiacente al tempio, simmetrica a quella già in luce in cui era collocata la *Forma Urbis*.

PIAZZA VENEZIA

L'ambito definito genericamente "piazza Venezia" costituisce in realtà un sistema, unitario e nel contempo tripartito, di grandi spazi aperti: esso si articola nella piazza Venezia propriamente detta al centro e in due "sottosistemi", lo slargo del Foro Traiano e piazza d'Aracoeli, rispettivamente ad est e ad ovest. I grandi interventi urbanistici degli anni '20 e '30 hanno reso piazza Venezia il centro geometrico dell'intera rete viaria urbana, nodo nevralgico del traffico di attraversamento. Oggi peraltro, in seguito alla progressiva limitazione della circolazione veicolare nel Centro Storico, quest'ambito ha fortunatamente perso una quota rilevante dei pesanti flussi di traffico che prima la congestionavano. La piazza quindi dovrà ora assumere il ruolo del più importante nodo di relazione fra la città rinascimentale e barocca ed il centro monumentale della Roma imperiale. In particolare il nuovo assetto dell'invaso, pur confermando la polarità centrale oggi assolutamente dominante costituita dal Vittoriano, dovrà sviluppare e valorizzare le altre due polarità oggi secondarie e sopraffatte dal monumento. La priorità dovrà essere senz'altro data allo slargo del Foro Traiano, in quanto vestibolo d'accesso al Parco dei Fori. Ci sembra invece opportuno rinviare ad una seconda fase (dunque oltre l'anno 2000) il riassetto di piazza d'Aracoeli, allo scopo di graduare nel tempo i connessi interventi viabilistici in un nodo nevralgico come quello di piazza Venezia.

Sul versante est di tale piazza si apre lo slargo oggi denominato impropriamente "Foro Traiano" e che dovrà senz'altro riacquistare il toponimo originario di "piazza della Colonna Traiana". L'intervento prioritario infatti sarà proprio il ripristino di quest'area, oggi

degradata a parcheggio, nella sua dignità di piazza urbana: essa andrà quindi interamente pedonalizzata, in connessione con la chiusura al traffico di via Alessandrina. L'ambito potrà così svolgere pienamente la sua nuova funzione di ingresso al Parco dei Fori da piazza Venezia: una "porta" che dovrà però avere un carattere ed una identità architettonicamente significativi, di cui l'attuale accesso all'area archeologica presso la Colonna Traiana è certamente privo. La dislocazione attuale dell'ingresso andrà mantenuta: essa coincide con l'accesso principale nord alla Basilica Ulpia ed all'intero sistema dei Fori Imperiali e ne potrà quindi ripristinare l'originaria percorribilità in senso N/S. Si pone però il problema del dislivello di quattro metri fra la quota traiana e le chiese di S. Maria di Loreto e del SS. Nome di Maria. La soluzione che proponiamo è di ripristinare il perimetro originario, modificato in questo punto nel 1932, del muro ottocentesco che recinge lo scavo della Basilica Ulpia e che delineava intorno alla base della Colonna Traiana un grande emiciclo. Un'ampia gradinata da realizzare ex novo a ridosso del muro ne dovrà accompagnare la curvatura, facendo assumere all'emiciclo la morfologia di un'antica *cavea* teatrale. Il salto di quota potrà così essere risolto armonicamente mediante un raccordo graduale, la cui forma di catino semicircolare risulterà complementare al volume cilindrico della colonna e le cui gradinate sottolineeranno il dislivello senza tuttavia spalancare davanti alle due chiese un vuoto improvviso.

L'invaso di piazza d'Araceli, dalla particolare forma "a clessidra", è stato devastato nel 1928 dalla demolizione degli edifici che ne chiudevano il lato NE. Ne è risultato uno spazio amorfo, circoscritto dall'edera arborea ad ovest del Vittoriano e ridotto ad imbuto di

traffico dalla circolazione veicolare rotatoria, che nega qualunque rapporto tra il Campidoglio e la città papale ai suoi piedi. Nell'ultimo decennio come s'è detto vi è stata una progressiva riduzione dei flussi di traffico convergenti sul nodo di piazza Venezia: a nostro avviso dunque si potrà in futuro eliminare l'attuale rotatoria, pedonalizzando piazza d'Aracoeli, via d'Aracoeli (fra la piazza e via delle Botteghe Oscure) e via di S. Venanzio. I flussi veicolari provenienti sia da piazza Venezia che da via delle Botteghe Oscure e diretti a via del Teatro di Marcello potranno essere agevolmente smistati dall'ampia sede stradale fra l'esedra arborea ed il Vittoriano.

L'invase andrà quindi ripristinato quale controtestata di piazza del Campidoglio, sistema prospettico sull'asse della grande scalinata che dal Palazzo Senatorio giunge fino a Palazzo Muti Bussi. Si dovrà dunque risarcire adeguatamente la demolizione degli isolati che delimitavano la piazza, escludendo però senz'altro l'inserimento di nuovi volumi architettonici: anche qui, come per la Velia, riteniamo che gli elementi naturali possano assolvere al delicato compito di suggerire i volumi scomparsi. L'esedra arborea andrà pertanto rimodellata allo scopo di riproporre il perimetro della piazza; lungo tale perimetro un compatto filare di cipressi (*Cupressus sempervirens*) alti 15/20 m. suggerirà l'allineamento delle facciate demolite, tornando così ad inquadrare la prospettiva del Campidoglio creata da Michelangelo proprio in rapporto a piazza d'Aracoeli.

BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE

AA. VV., *Roma - Continuità dell'antico. I Fori Imperiali nel progetto della città*, Electa, Milano 1981.

AA. VV., *Roma - Archeologia e progetto (catalogo della mostra)*, Multigrafica, Roma 1983.

I. INSOLERA, F. PEREGO, *Archeologia e città. Storia moderna dei Fori di Roma*, Laterza, Roma - Bari 1983.

L. BENEVOLO, *Roma - Studio per la sistemazione dell'area archeologica centrale (Lavori e Studi di Archeologia n. 7)*, De Luca, Roma 1985.

M. DE CAROLIS, D. FUINA, *Area archeologica centrale e città (RomaCentro nn. 6 e 7)*, Palombi, Roma 1986.

L. BENEVOLO, F. SCOPPOLA, *Roma - L'area archeologica centrale e la città moderna (Lavori e Studi di Archeologia n. 10)*, De Luca, Roma 1988.

R. PANELLA, *Roma - Città e Foro*, Officina, Roma 1989.

M. DE CAROLIS, *L'area archeologica centrale (RomaCentro n. 12)*, Palombi, Roma 1990.

C. AYMONINO, *Progettare Roma Capitale*, Laterza, Bari 1990.