

Cronaca di Roma

Dopo la scoperta della città di Romolo

Il Foro Romano, dove sono venute alla luce le mura e il portico della Roma di Romolo, e sullo sfondo via dei Fori Imperiali. La recente scoperta archeologica ha riaffiorato la polemica di sei anni fa tra fautori e avversari dello sbarramento della strada

di VITTORIO PAPI

Chiedere via dei Fori Imperiali al traffico? «Sì, grazie. Per allontanare lo smog dai monumenti, recuperare i Fori alla cultura e realizzare il più importante parco archeologico del mondo». La straordinaria scoperta, al Palatino, di mura risalenti all'ottavo secolo avanti Cristo, riporta in auge da più parti quel progetto Fori che tanto interesse desta nell'opinione pubblica e che oggi riposa nei cassetti del Campidoglio sotto chissà quali altri polverosi incartamenti. Rinunciatori dal ritrovamento, archeologi, urbanisti e storici dell'arte oggi escono allo scoperto, rivendicando la necessità di cancellare al più presto quell'insulso stradone solo macchinoso a vantaggio di un parco per la città.

«La notizia della scoperta di Carandini mi ha molto emozionato - confessa Renato Nicolini - e mi ha fatto subito pensare alla validità del progetto Fori, certamente compatibile col Sistema direzionale orientale: gli uffici in periferia e il centro di nuovo alla gente, per incontrarsi e vivere fino in fondo la propria città. Ancor più determinato Giulio Carlo Argan, storico dell'arte ed ex sindaco di Roma: «Il parco archeologico rimane una condizione imprescindibile per dare a Roma un avvenire urbanistico: quella via dell'Impero, utile ieri e oggi solo alle parate militari, deve essere chiusa». Anche l'urbanista Italo Insangua non lascia i Fori all'asfalto: «È una proposta più valida che mai, visto il peggiorare del traffico. E poi bisogna consentire lo studio della città antica, fermo al secolo scorso».

Anche il partito dei detrattori, comunque, non sembra aver perso smalto. «Rilanciare il progetto del parco ar-



Sotto quell'asfalto

Si riparla del progetto di scavare via dei Fori Imperiali

cheologico? Mi auguro proprio di no», risponde il critico Federico Zeri. «Piuttosto pensiamo a tenerne ordine: il Colosseo che è un ornamento, si danno da fare per sistemare quello che c'è». «Ma le due cose non sono affatto incompatibili», risponde Andrea Carandini, l'archeologo che ha fatto la scoperta delle mura di Romolo - «anzi, valorizzazione e conoscenza sono attività strettamente legate». Per Carandini il parco s'ha da fare, ma rinviando l'intero progetto - precisa - per evitare gli equivoci che hanno tanto danneggiato la città».

Progetto Fori: chi se lo ric-

orda? Prende le mosse dall'allarme lanciato nel '78 dal soprintendente archeologico Adriano La Regina. «Le calzature dei motori aggressori e i marmi antichi, polverizzando, se si continuano così, tra pochi anni non ne rimarrà traccia. Un grido che scuote il mondo dell'arte: per salvare il patrimonio della città antica è necessario rimuovere le cause del degrado, e cioè eliminare il traffico tra il Colosseo e piazza Venezia. Non resta insensibile l'amministrazione di sinistra, andata al potere nel '76 con un'ipotesi di governo che punta proprio sull'integrazio-

ne tra centro e periferia per la progressiva riduzione delle disuguaglianze urbane e una migliore equità della vita». L'allora sindaco Luigi Petrucci avvia un dibattito destinato a suscitare polemiche internazionali: è possibile chiudere la via dei Fori, smantellarla e riunire così il complesso del Foro Palatino ai cinque Fori di Cesare, Traiano, Augusto, Nerva e della Pace?

La risposta viene affidata ad una commissione speciale che tra il febbraio '81 e l'aprile '82 studia proprio le premesse e le condizioni della chiusura al traffico di via dei

Fori Imperiali per la realizzazione del parco archeologico che finora per dare via libera al progetto. Certo, non tutti vedono di buon occhio l'operazione: contro il piano si scaglia un esercito di detrattori capeggiati da Giuliano Briganti (secondo il quale bisognerebbe piuttosto pensare a rimuovere i gatti morti da piazza Vittorio), l'intellettuale comunista Miriam Malfi (che già trova estremamente difficile la circolazione nel cuore della città), il critico Federico Zeri (per il quale bisognerebbe invece spendere i soldi pubblici per rivitalizzare i musei, chiese e maltrattati)

e l'agguerrita schiera dei Romanisti. Eppure, quando la commissione urbanistica del Comune approva il progetto elaborato dal soprintendente e assessorato al Centro storico, il destino dello stradone sembra segnato. Si sogna il parco: «immaginate un'Isola», spiega il soprintendente La Regina - «col vertice in Campidoglio: un lato corre per via dei Fori, Colosseo, Colle Oppio, Celio, l'altro sul Circo Massimo e il Palatino. E poi l'area delle Terme di Caracalla, le Mura Aureliane, Porta Latina, via Appia fino alle pendici dei Colli Albani. Ci sarebbero voluti de-

cenni, ma l'ingranaggio era avviato. In realtà, l'unico delibera comunale in tal senso (giugno '84) consentì solo l'avvio dei primissimi e non vincolanti scavi consecutivi in un minuscolo lotto nei giardini laterali alla via dei Fori, in concomitanza del Foro di Nerva. Una delibera prudentissima, in cui è difficile trovare traccia della determinazione di quattro anni prima manifestata da Petrucci. Poi le elezioni amministrative, col cambio di guardia e una giunta pentapartita che non pose mai più mano al progetto. «Si aprì il cantiere - ricorda oggi Sergio Salvagni, vicepresidente della commissione per Roma Capitale e all'epoca capogruppo comunale Pci - ma nessun lavoro fu mai effettuato. Da tre anni, con 600 miliardi stanziati in bilancio, il Foro di Nerva è circondato da reti buone solo a far crescere indisturbata l'erba».

Sotto il sole, straordinario successo del Roma Air Show '88 all'aeroporto dell'Urbe

In trentamila, con i piedi a terra e gli occhi al cielo

di MAURIZIO MODUGNO

