

COMUNICATO STAMPA

ROMA. L'AREA ARCHEOLOGICA CENTRALE E LA CITTA' MODERNA.

A cura di Leonardo Benevolo e Francesco Scoppola

RECENSIONE

Il volume, pubblicato dalla Soprintendenza Archeologica di Roma e dedicato a Ferdinando Castagnoli, rappresenta la prosecuzione dello studio per la sistemazione dell'area archeologica centrale condotto nel 1985. A differenza di quel lavoro, questo si presenta come piano di fattibilità. Sono stati coinvolti non solo studiosi, ma anche amministratori e tecnici, per analizzare le priorità, le compatibilità e i costi delle operazioni proposte, al fine di poter delineare un disegno strategico generale e realistico.

Veziò De Lucia, direttore generale del Coordinamento Territoriale del Ministero dei Lavori pubblici, pone la sistemazione dell'area centrale nell'ambito delle problematiche che investono tutta la città, dal Sistema Direzionale Orientale ai provvedimenti legislativi per Roma capitale. Ricorda che analoghi problemi sono stati già affrontati in passato, ad esempio con la realizzazione di via XX settembre, e segnala che oggi occorre procedere dopo aver definito esattamente quali funzioni trasferire fuori dal centro della città e con quali attività sostituirle. Questa trasformazione non può essere affidata ai meccanismi della rendita fondiaria, che rischiano già di inficiare l'intera operazione se le aree da edificare non saranno preventivamente acquistate dalla pubblica amministrazione che non può permettersi il lusso di rinunciare agli utili dell'operazione, cedendoli a gruppi o a privati. Al primo posto devono essere poste le esigenze della collettività e della città nel suo complesso.

Alessandro Quarra, direttore dell'ufficio speciale del piano regolatore del Comune, descrive lo stato della pianificazione comunale prospettando alcune proposte in corso di elaborazione. Si giunge a configurare una città multipolare che non gravi solo sul centro, ma anche sull'EUR e sul nuovo sistema orientale degli uffici. Questo nuovo assetto presuppone un sostanziale adeguamento del sistema dei trasporti.

Lucio Quaglia, autore dei più importanti studi sul traffico stradale nell'ultimo decennio, traccia appunto un piano per i trasporti stradali. Dal censimento dei carichi esistenti e del fabbisogno reale si giunge a una classificazione per differenziare la funzione della rete esistente. Nella pianificazione successiva si mette in evidenza che la maggior parte del traffico centrale è di attraversamento, e che la domanda si concentra essenzialmente in senso trasversale est-ovest, piuttosto che in direzione nord-sud come frequentemente si ritiene.

Augusto Cagnardi, urbanista, tenta una sintesi che, nella attuale assenza di un piano aggiornato, consenta di individuare e scegliere le prospettive verso le quali si può governare la trasformazione della città.

Il ruolo dell'archeologia in questo nuovo disegno, da tracciare, è suggerito da Francesco Scoppola, della Soprintendenza Archeologica di Roma. E' opportuno garantire, per quanto possibile, la sopravvivenza di quanto resta della città antica. Ed è altrettanto urgente assicurare la piena funzionalità della città moderna già costruita, dotandola di strutture appropriate e trasformandola gradualmente da sistema gerarchico in tessuto equilibrato. Non servono nuove cospicue espansioni, ma trasporti e servizi. Gli spazi liberi possono ancora costituire un sistema continuo. Le riverberazioni del progetto si estendono sino al suburbio, lungo le vie consolari antiche.

La serie storica delle trasformazioni operate sull'area centrale, resa graficamente, fornisce un primo spunto di riflessione per la definizione di un programma suddiviso in tre fasi, attraverso le quali raggiungere il nuovo disegno generale già individuato.

Da questa suddivisione del progetto in tre fasi escono ribaltati i termini tradizionali del dibattito sull'area centrale. L'abolizione della strada e lo scavo integrale dei fori imperiali da scelta prioritaria divengono l'ultima tappa, attuabile solo dopo l'adeguamento dei sistemi di trasporto.

In una prima fase lo studio - nell'ambito delle elaborazioni prodotte dalla Soprintendenza - si sposta sulla valle del Colosseo, di cui parla Rossella Rea, e sul Celio, illustrato da Carlo Pavolini. Intanto possono proseguire le prime indagini dei fori imperiali già avviate nei giardini ai lati della strada. Nell'immediato occorre razionalizzare anche il sistema di accesso turistico, realizzando un collegamento con mezzi a trazione elettrica tra l'area centrale e un parcheggio esterno alle mura.

Nella seconda fase Antonio Cederna affronta il problema della Velia. In corrispondenza della collina distrutta negli anni trenta è oggi opportuno concentrare l'impianto dei cantieri delle opere da realizzare nel sottosuolo (metropolitana e altri servizi). Lo strato archeologico è andato perduto e i lavori possono essere condotti senza danno. Inoltre, per questo tratto, esiste una alternativa per il traffico che può essere deviato su via degli Annibaldi e via Cavour. Al termine di queste operazioni il profilo della collina potrà essere ripristinato senza procedere ad un colossale ed inutile interro, ma ottenendo al suo interno uno spazio da destinare ai laboratori, ai servizi, alle attrezzature espositive e museali senza i quali non è pensabile di portare a termine uno scavo delle porzioni di quello progettato.

del Museo

Le scelte architettoniche sono delineate da Vittorio Gregotti, con la discrezione richiesta dalle straordinarie valenze del sito. Si definisce il disegno degli spazi del nuovo museo, che all'esterno si configura come un ripristino del colle e del giardino soprastante e come un dovuto risarcimento paesistico della valle del Colosseo.

Possono parallelamente proseguire gli scavi ai lati di via dei fori imperiali, mentre, sul versante opposto del Palatino, si procede alla sistemazione del circo Massimo. E' previsto il completamento del nuovo terminal esterno alle mura. *(Viale Caracalla)*

Nella terza fase, per il nuovo sistema della mobilità Claudio Podestà spiega il nuovo disegno della rete metropolitana. Si intende giungere, per integrazioni progressive, ad una rete completa che abbracci il centro storico estendendosi a servire l'intera periferia.

Una proposta sulle prime scelte da prendere per riconnettere la viabilità esistente in un sistema organico e funzionale è avanzata da Lucio Quaglia con Sergio Giovenale. In analogia con quanto realizzato altrove si studia anche una soluzione dettagliata per il sottopasso dell'area centrale, che senza interruzioni potrebbe saldarsi al parco dell'Appia.

Gli indirizzi per le sistemazioni a verde sono illustrati da Massimo De Vico Fallani, sulla base dello studio di massima proposto nel precedente volume da Ippolito Pizzetti.

Uno studio di fattibilità non potrebbe concludersi senza una valutazione economica. Le opere che riguardano direttamente il patrimonio archeologico, stimate analiticamente, non raggiungono complessivamente il 4% appena della somma che la città deve comunque prevedere di spendere in tempi medi - indipendentemente dal suo patrimonio culturale - se non vuole sprofondare in un degrado sempre meno reversibile. Una città migliore, fondata su una più equa e ponderata distribuzione della grande ricchezza che lo spazio ormai da tempo rappresenta, non è un lusso, ma il necessario presupposto per una diversa qualità della vita di tutti.

Anche per la gestione dei grandi parchi suburbani, previsti da tempo e mai realizzati, si propone che la pubblica amministrazione si comporti con una logica meno assistenziale e più imprenditoriale. Seguendo esempi collaudati all'estero, invece di sostenere in perdita costi enormi, si potranno attuare intese e convenzioni che consentano l'utilizzazione agricola di gran parte dei terreni senza comprometterne il valore storico, ambientale e archeologico.