

# Nerva, la Velia e la città nuova

■ Probabilmente è l'unico modo per governare il futuro della città. Riscoprire il suo passato. Gli scavi, i restauri, la conservazione e la valorizzazione dell'area archeologica di Roma devono essere affrontati in termini globali, validi per la metropoli intera.

Il «Progetto Fori» continua: ieri in Campidoglio è stato presentato il volume «Roma. L'area archeologica centrale e la città moderna», a cura di Leonardo Benevolo e Francesco Scoppola. Uno studio precedente, nell'86, aveva posto due grandi questioni di assetto urbano: la sistemazione della zona archeologica come parco urbano centrale della città e la necessità di modificare la viabilità per riqualificare l'area. Questo nuovo volume conferma il precedente e lo amplia, configurando due ipotesi centrali: i modi e i tempi della realizzazione e la collocazione del «parco», (dal Campidoglio fino a via Appia Antica), come una delle principali questioni urbanistiche della

Il «Progetto Fori» continua: ieri in Campidoglio è stato presentato il volume «Roma. L'area archeologica centrale e la città moderna», a cura di Leonardo Benevolo e Francesco Scoppola, il secondo contributo (il primo fu nell'86) per la conoscenza e la valorizzazione dell'immenso patrimonio archeologi-

co della città. La dimostrazione che il futuro della città dipende da scelte culturali fondamentali. Il volume prende in esame anche le questioni urbanistiche che lo scavo dell'area archeologica solleverà e dimostra il collegamento con le altre grandi opere di Roma Capitale.

## MAURIZIO FORTUNA

città.

Il sindaco Giubilo, presentando il volume, ha scelto di abbandonare le polemiche degli anni scorsi (scavi sì, scavi no), e ha preferito chiamare tutte le forze culturali della città ad uno sforzo comune per risolvere i problemi della città. «Molto ancora resta da fare - ha detto - approfondire e progettare. Ma la strada indicata da questo libro è certamente quella giusta».

Il «Progetto Fori» era nato nel 1980, sotto l'impulso della giunta di sinistra guidata da Luigi Petroselli, con lo sca-

vo di via della Consolazione, che interrompeva la continuità dell'area archeologica. Lo ha detto il consigliere comunista Piero Salvagni, che ha ricordato anche gli atti successivi: la modifica della viabilità intorno al Colosseo, che era ridotto ad un immenso spartitraffico e l'apertura, nel febbraio '85 (sindaco Vetere), del «cantiere di Nerva». Dopo di che è rimasto tutto bloccato per tre anni e mezzo. Gli scavi sono ricominciati solo nel novembre scorso. «Una grande idea come il "Progetto Fori" non può morire - ha detto ancora Salva-

gni - è un'idea della sinistra ed è un'idea moderna. Perché è moderno tutto quello che "legge" la città e consente la riunificazione di un grande patrimonio archeologico e culturale». Salvagni ha anche ricordato come nella legge per «Roma Capitale» siano stati inseriti dei capitoli di spesa per rifinanziare la Soprintendenza archeologica, al fine di permettere di continuare gli studi e gli scavi.

Uno degli scopi del volume è quello di mettere in risalto l'«operazione Fori» come uno dei momenti qualificanti per

il riassetto urbanistico della città. Parco archeologico, Sdo, riorganizzazione delle aree attualmente occupate dai ministeri e parco dell'Appia Antica. Roma Capitale comincia da qui. Oltre che all'esame dei problemi urbanistici ed archeologici, un capitolo del volume è dedicato alla «Velia», un colle che fu distrutto nel 1932 per far spazio a via dei Fori Imperiali. Un colle ricco di resti archeologici, di un bellissimo (pur se inselvatichito) giardino rinascimentale e di antiche fonti. Tutto spazzato via senza perplessità. A più di mezzo secolo di distanza, nel volume presentato ieri, Antonio Cederna ne propone la ricostruzione. «È un atto dovuto di risarcimento - scrive Cederna -, contro di esso continueranno a sparare bordate in cosiddetti "uomini di cultura", che considerano beni culturali da conservare l'asfalto e il traffico, e vedono con favore lo sbriciolamento di archi e colonne sotto l'effetto dell'inquinamento».

Il lavoro comincia ogni giorno alle quattro del matti-

di Roma ma non solo. Anche a quelle di Pomezia, Velletri

copre le voci del personale, nell'aria mille odori diversi.

un sacco di carta poggiato sull'asfalto. «Nel cucinare

## Lo studio di Benevolo per sistemare l'area archeologica Progetto Fori, 20 anni di cantieri

di DANILÒ MAESTOSI

Sullo sfondo, il quadro dei grandi progetti che si è rimesso in moto in questi ultimi anni: lo Sdo, il parco dell'Appia, l'ampliamento del metrò, la revisione del piano regolatore. E in primo piano i problemi legati alla sistemazione dell'area archeologica centrale: il vasto specchio di verde, monumenti e rovine salvato dagli espropri di fine '800, ma ancora in attesa di una saldatura con il resto della città. E' il doppio scenario in cui si inseriscono le proposte elaborate, per conto della soprintendenza statale, dal gruppo di esperti coordinato dall'urbanista Leonardo Benevolo.

Seconda puntata di un'indagine, avviata agli inizi degli anni Ottanta, il nuovo studio si lascia alle spalle le roventi polemiche e le forzatamente utopistiche che avevano segnato il lancio del Progetto Fori, riesaminando con prospettive più realistiche l'intera questione. Il nodo spinoso dello smantellamento dello stradone litorale, per riportare alla luce le 5 antiche piazze sepolte sotto l'asfalto, cessa di essere punto di partenza dell'operazione e ne rappresenta invece l'eventuale approdo finale. Traguardo rinviato agli interventi che dovrebbero ridisegnare la Roma del 2000: poli direzionali, tunnel, tangenziali, metropolitana. Ma prende in compenso corpo un progetto più dettagliato, cadenzato in tre fasi.

**Prima fase.** E' un pacchetto di misure di immediato decollo. Al primo punto il riassetto del recinto del Colosseo: c'è il restauro del monumento da completare e c'è da ridefinire il sistema di viabilità, che, nonostante le modifiche apportate nell'83, continua a convogliare su tre lati dell'anfiteatro un massiccio flusso di auto. Al secondo, la sistemazione delle pendici del Celio. Con il restauro e la valorizzazione dei suoi monumenti e dei suoi giardini. E la rimozione dei corpi estranei che ne alterano la fruizione e il paesaggio: l'autoparco dei vigili, lo stabilimento televisivo di Berlusconi addossato a villa Celimontana, le

rovine dell'Antiquarium crollato negli anni trenta e ormai difficilmente recuperabile.

**Seconda fase.** Potrebbe esaurirsi in 5 o 6 anni. La sua novità più corposa sta nell'idea di ristabilire l'equilibrio urbano sconvolto dagli sventramenti fascisti. Come? Ricostruendo nel secondo tratto di via dei Fori, tra via Cavour e il Colosseo, il dislivello della collina Velia, sbancata dalle ruspe per sgombrare le rovine dell'anfiteatro ed aprire il rettilineo dei Trionfi.

Venti anni. Nel presentare ieri in Campidoglio il suo nuovo studio sulla sistemazione dell'area archeologica centrale, Leonardo Benevolo ha misurato con questa previsione i tempi di realizzazione dell'operazione. Una valutazione prudente, come del resto le stesse proposte dell'indagine, che getta acqua sulle polemiche e sui timori sollevati all'inizio degli anni Ottanta dal dibattito sul futuro dei Fori. Ma comunque un'ipotesi che incalza a non perdere tempo, fissando scadenze e obiettivi dettagliati e concreti. Fin troppo forse per non mettere in imbarazzo i rappresentanti della giunta capitolina, che hanno riservato al progetto un'accoglienza abbastanza tiepida.

Molte lodi per la visione globale dei problemi cittadini che ha guidato il lavoro di Benevolo, ma anche una cauta presa di distanza dalle sue conclusioni. Soprattutto da parte del sindaco Giubilo, che ha più volte sottolineato nel suo intervento la necessità di approfondirne ulteriormente le indicazioni, rinviandone la definizione al concorso internazionale di idee sulla saldatura dell'area dei Fori che il Comune si appresta a bandire.

Un buco di una ventina di metri per 200 metri di larghezza, che Benevolo propone di colmare, installandoci un grande museo sotterraneo, destinato ad accogliere le collezioni senza sede dell'Antiquarium e a far da anticamera al grande parco dei Fori. Sul dorso di questo artificiale montagna di cemento armato, che si protenderebbe verso la basilica di Massenzio, sarebbero sistemate le terrazze di un giardino, modellato sulla pianta del parco scomparso di Palazzo Rivaldi. Elaborato dal-

l'architetto Vittorio Gregotti il progetto della Velia non presenta controindicazioni archeologiche: dei ruderi preesistenti non resta più nulla ed il cantiere del nuovo museo verrebbe a saldarsi a quello per l'ampliamento della stazione di raccordo del metrò B e G.

Risolubile anche il problema del traffico, che da piazza Venezia verrebbe dirottato verso via degli Annibaldi e via Salvi, di cui si prevede l'ampliamento. Avviato lo scavo sistematico del Circo Massimo e, con la chiusura di via dei Cerchi, la sua riconnessione al Palatino, la testata d'ingresso del parco verrebbe spostata al di là delle Mura Aureliane: pullman e auto dovrebbero fermarsi in un grosso parcheggio di scambio da realizzare in un'area sulla Colombo dismessa dalle Ferrovie e i visitatori proseguirebbero servendosi del metrò o di un servizio di bus navetta.

**Terza fase.** E' ovviamente il passaggio più complesso e più costoso: 15 mila miliardi e almeno 20 anni di lavoro. Legato alla realizzazione delle grandi infrastrutture. La costruzione della linea G del metrò (Castelino-centro) e il suo raccordo con quella B, già in funzione. E il completamento delle tangenziali di penetrazione attraverso un lungo tunnel che dovrebbe scorrere sotto l'Aventino. Solo a questo punto il trauma dello smantellamento di via dei Fori, potrebbe essere facilmente assorbito. E l'intenso lavoro preparatorio di ricerca, rimosso in moto con la ripresa degli scavi al Foro di Nerva, potrebbe concludersi con la ricostituzione del sistema unitario di piazze che era il centro vitale della Roma antica.

Alla soprintendenza non resterebbe che rifinire il lavoro con gli interventi al Colle Oppio, attorno al Campidoglio, al Velabro, ai bastioni delle Mura Aureliane. Presentando un conto spese, che stando al preventivo di fattibilità dello studio, non supererebbe per la parte di sua competenza i 750 miliardi.

### IN BREVE

#### ■ Maximoto e via con i gioielli

Il solito colpo, con tecnica ormai collaudata, al rappresentante di preziosi. Ettore Nicolini, cinquantasei anni, palermitano, ieri mattina ha lasciato l'albergo Fleming di via Bevagna ed è salito in macchina depositando la «24 ore» con i sessanta milioni di gioielli sul sedile posteriore, senza sapere naturalmente di essere tenuto sotto controllo da due rapinatori che evidentemente lo avevano «selezionato» nei giorni precedenti. E così al semaforo di corso Francia i due, in sella ad una grossa moto, lo hanno affiancato, uno è sceso dalla moto ha aperto la portiera dell'auto, ha afferrato la borsa e risalito sulla moto che è sparita in pochi secondi.

#### ■ Il furto a casa dell'ex ambasciatore

L'ambasciatore in pensione Elio Pascarelli, preso di mira dai ladri che sono piombati a casa sua e gli hanno portato via soltanto un po' di soldi, ci tiene a chiarire che non c'è stato nulla di «strano» nel furto che ha subito, aggiungendo di avere un sofisticato sistema d'allarme ma che la polizia è giunta dieci minuti dopo che i ladri erano andati via.

Presentata ieri in Campidoglio la seconda fase dello studio affidato all'architetto Benevolo

## Rinasce la città dei Cesari

### Al via il progetto per i Fori Imperiali: costo 600 miliardi

La nuova area archeologica comprenderà le zone del Celio, delle Terme di Caracalla e del Circo Massimo - Lavori per 15 anni

ROMA — Nel movimento generale di proposte e di intese innescato dalle nuove prospettive di sviluppo di Roma-capitale, ritorna a emergere anche la possibilità di dare corso al progetto Fori. L'ipotesi di chiudere al traffico tutta la zona tra il Colosseo e piazza Venezia, scavando sotto l'asfalto di via dei Fori Imperiali la sequenza delle cinque grandi piazze antiche, era stata lanciata dieci anni fa dalla Soprintendenza archeologica come terapia risolutiva dei monumenti classici devastati dall'inquinamento e insieme come strategia per la valorizzazione delle vocazioni culturali di Roma. Ma tutto si era arenato in una contrapposizione frontale tra oppositori e fautori del progetto, complicata da una fatale commistione con lo scontro politico cittadino culminato nella caduta della giunta di sinistra nel 1985.

Nel programma della giunta Giubilo, insediata un anno fa, ha ritrovato posto l'attuazione, ferma dal 1985, del grande parco archeologico dell'Appia Antica nonché, appunto, la ripresa in esame del progetto Fori. Nella cui prospettiva lo stesso Comune ha ricominciato nello scorso autunno lo scavo, a sua volta da tempo interrotto, del Foro di Nerva coperto dai giardinetti limitrofi.

E' in tale contesto che occorre valutare il senso della presentazione, ieri in Campidoglio, della seconda fase dello studio per l'ampiamiento dell'area archeologica centrale curato per la Soprintendenza da un gruppo coordinato da Leonardo Benevolo in collaborazione con lo studio Gregotti.

Il lavoro di Benevolo spinge avanti le indicazioni

già formulate, che estendono l'area archeologica non soltanto a via dei Fori Imperiali, ma anche inglobando le vaste aree del colle Celio, della passeggiata archeologica con le Terme di Caracalla e del Circo Massimo. La principale novità consiste nella minuziosa prefigurazione di un processo attuativo in tre fasi, connesse agli stadi di avanzamento delle due nuove linee di metropolitana comunque previste, con stazioni in piazza Venezia e al Colosseo, e della sistemazione della viabilità alternativa a quella che oggi attraversa il comprensorio.

La grande fossa tra il Colosseo e l'innesto di via Cavour su via dei Fori Imperiali, scavata negli anni Trenta a spese della collina Velia, dovrebbe essere riempita da un edificio che, ripristinando all'esterno il

paesaggio antico, ospiterebbe il museo e i servizi di accesso agli scavi. I costi dell'intervento, sia pure limitati alla sola parte archeologica sono di 593 miliardi per le tre fasi, in valuta 1989. Posto che tutto possa completarsi in quindici anni, sarebbero meno di 40 miliardi l'anno.

L'adesione al progetto dell'amministrazione comunale non è ancora piena. Giubilo ha però lodato, ieri, il proseguimento degli studi, che è indispensabile per decidere», mentre l'assessore alla Cultura ha promesso che bandirà entro l'anno il concorso internazionale di idee, per la sistemazione dei bordi di attacco dell'area archeologica alla città, che era un'altra vecchia intenzione finora rimasta nei casseti.

Francesco Perego



La zona archeologica con la strada che separa il Foro dal Campidoglio: dovrebbe sparire

## Un'opera che restituirà alla metropoli il suo equilibrio

Le buone idee e i giusti propositi, anche quando riescono a venire alla luce, spesso rischiano di essere ricacciati nel buio: era quello che si temeva avvenisse per il progetto dei Fori Imperiali promosso nel 1986 dalla soprintendenza archeologica di Roma, poi sommerso da opposizioni ministeriali e amministrative, contrastato da un fronte di «romantisti» nostalgici, difensori di quel poco degno stradone realizzato sotto il fascismo che collega piazza Venezia al Colosseo.

Il progetto coordinato da Leonardo Benevolo — con la collaborazione di Gregotti, Scoppola, De Lucia e altri — rende alla città l'area dei Fori nella sua integrità archeologica e monu-

mentale, attualmente dilaniata dallo stradone asfaltato di cui sopra.

Se solo si limitasse a questo il progetto sarebbe meritevole per ovvie ragioni culturali e funzionali alla leggibilità della più importante area archeologica della civiltà romana. Ma esso è ben più importante per l'equilibrio complessivo dell'intera città: infatti l'idea base del progetto consiste nella necessità di creare un grande parco archeologico che partendo da piazza Venezia, giunge fino alle Mura Aureliane e di lì, in assoluta continuità topografica, procede fino ad includere il grande parco dell'Appia Antica.

Infatti è semplicemente assurdo e lesivo della salute pubblica — prima anco-

ra che per ragioni di cultura — il fatto che i traffici a est e a ovest che attraversano Roma debbano seguire l'itinerario via Cristoforo Colombo, via San Gregorio, via dei Fori Imperiali intasando così in modo indecente il cuore stesso del centro storico.

La chiusura al traffico di queste arterie — con la creazione di percorsi alternativi assai ben studiati per il traffico su rotaia e su gomma — è una necessità vitale anche se l'area archeologica dei Fori non esistesse.

Il progetto cioè si preoccupa di dei marmi sommersi o corrosi dallo smog, ma soprattutto — e mi pare ben più importante — delle intollerabili condizioni di

inquinamento atmosferico e acustico che il fiume di auto provoca nelle attuali condizioni.

Il progetto, ora giunto in una fase che si può definire esecutiva, è stato «ripescato» e rilanciato dal sindaco Giubilo, e credo che bisogna darli atto di aver mostrato molta sensibilità per il problema sul tappeto: visto che i suoi predecessori e i ministri competenti avevano fatto di tutto per affossare questo programma.

I problemi che il progetto affronta non sono solo di viabilità, ma anche di raccordo e di sutura con lo Sdo (Sistema direzionale orientale) e con le emergenze urbanistiche dell'area metropolitana. Esse potranno giungere

assai più rapidamente a soluzione partendo da questo nucleo centrale — vera e propria leva di un sano e corretto processo di riconversione urbana — che può divenire il Central Park della Roma del Duemila.

Un Central Park di incomparabile suggestione, al cui pensiero si è persino disposti a un moto di ottimismo. Confortato dal fatto che alla presentazione del secondo stadio del progetto non c'era solo l'autorità comunale e il sovrintendente La Regina, ma anche il ministro dei Beni culturali e quello per le Aree urbane: il che dovrebbe significare che dalle parole si passerà subito ai fatti.

Cesare De Seta