

Roma antica,
ritorno
al futuro

Dodici anni dopo si riaccendono le polemiche sulla trasformazione dello stradone litorale in isola pedonale. C'è chi propone soluzioni radicali. Ma sembrano prevalere esperimenti graduali

Fori a piccoli passi

di DANILÒ MAESTOSI

PER ORA è solo una delle tante piccole stremate impacchettate in fretta e piazzate sotto l'albero di Natale dal sindaco Francesco Rutelli, come segno del suo approdo in Campidoglio. Un Santo Stefano per soli pedoni in via dei Fori Imperiali, strada sbarrata alle auto in tutta la sua lunghezza, visite guidate alle rovine e, se il richiamo funziona, una gran via vai di folle.

Ma la nuova giunta sembra decisa a riproporre l'esperimento anche nelle domeniche a venire, come cassa di risonanza di un programma di sistemazione dell'area archeologica di fronte al Colosseo in- scritto tra i punti strategici del suo quadriennio. E quella bandierina piantata in una delle zone più delicate del centro sta cominciando a suscitare allarme e perplessità.

Infine, negare, l'operazione ha un marcatissimo sapore di nostalgia. Quasi una commemorazione di quelle domeniche d'inverno del 1981 in cui il sindaco Luigi Petroselli chiamò i cittadini a sfilare sul set scenografico dei Fori, e a far da coro al suo sogno di riannodare il filo spezzato dei grandi interventi archeologici della Roma umbertina e giolittiana, smantellando lo stradone litorale che nel 1931 ne aveva sepolto a picconate ogni possibilità di sviluppo, per collegare in un unico parco monumentale piazza Venezia all'Appia Antica. Ed è forse il timore che questo remake possa riattivare le polemiche che allora spaccarono politici e studiosi in due opposte frotte e finirono forse per annebbiare un po' a tutti le idee, arrendendo la disputa sul binario morto dei pronunciamenti sulla sopravvivenza di via dei Fori.

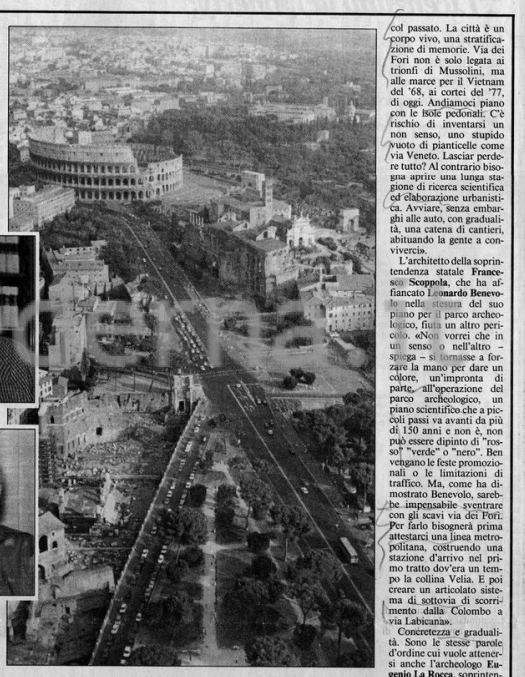


lungo intervallo? Innanzitutto la campagna di restauri, che, partita proprio negli anni di Petroselli, con i fondi speciali, 168 miliardi, della Legge Biagini, si è conclusa a metà degli anni '80. Ripuliti e risanati dalla lebbra che li corrodeva, l'Arco di Costantino, le colonne Traiana e Antonina, gli altri monumenti marmorei sono stati restituiti all'amministrazione dei turisti ma anche ai veleni dello smog e del traffico. Poi il grido d'allarme per il degrado del Colosseo che l'anno scorso è stato finalmente raccolto: una sponsorizzazione di 50 miliardi per un salvataggio che impone come prima mossa l'allontanamento delle auto. Terzo decisivo passo avanti: la legge per Roma capitale che inserisce la realizzazione del parco dei Fori tra le sue priorità. Nelle casse del Comune ha portato una decina di miliardi, per proseguire gli scavi nell'area del Foro di Nerva, bloccati a metà dopo

A destra, via dei Fori Imperiali, vista dall'alto con il Colosseo sullo sfondo (foto Pino Barilari). Sotto, Antonio Cederna (in una foto di Paolo Cocco/Master Photo) in basso, Italo Insolera (foto di Mario D'Elia). Sia Cederna che Insolera sono fautori di soluzioni radicali per lo stradone mussoliniano



A sinistra, il tempio di Venere genitrice ai Fori Imperiali



non si può affrontare volando bassi. La ricongiunzione dei Fori imperiali al Foro romano, riportando alla luce l'antica rete di piazze, i teatri nascosti sotto il cemento degli anni Trenta o le colonne su cui fu costruito il quartiere rinascimentale lungo via Alessandrina. Al suo fianco tra i sostenitori irriducibili della cancellazione di via dei Fori c'è ancora l'urbanista Italo Insolera, «il grande piano di Petroselli? Mi sembra più che mai valido. Una questione così

col passato. La città è un corpo vivo, una stratificazione di memorie. Via dei Fori non è solo legata ai trionfi di Mussolini, ma alle marce per il Vietnam del '68, ai cortei del '77, di oggi. Andiamoci piano con le isole pedonali: c'è rischio di inventarsi un non senso, uno stupido vuoto di pianificazione via Veneto. Lasciar perdere tutto? Al contrario bisogna aprire una lunga stagione di ricerca scientifica ed elaborazione urbanistica. Avviare, senza embarghi alle auto, con gradualità, una catena di cantieri, abituando la gente a convivere. L'architetto della soprintendenza statale Francesco Scoppola, che ha affiancato Leonardo Benevolo nella stesura del suo piano per il parco archeologico, fissa un altro pericolo. «Non vorrei che in un senso o nell'altro - spiega - si tentasse a forzare la mano per dare un colore, un'impronta al parco archeologico, un piano scientifico che a piccoli passi va avanti da più di 150 anni e non è, non può essere dipinto di "rosso" "verde" o "nero". Ben vengano le feste promozionali o le limitazioni di traffico. Ma, come ha dimostrato Benevolo, sarebbe impensabile sventare con gli scavi via dei Fori. Per farlo bisognerà prima attestare una linea metropolitana, costruendo una stazione d'arrivo nel primo tratto dov'era un tempo la collina Vela. E poi creare un articolato sistema di sottovia di scorrimento dalla Colonna a via Labicana».

Concretezza e gradualità. Sono le stesse parole d'ordine cui vuole atterrarsi anche l'archeologo Eugenio La Rocca, soprintendente comunale: «E' vero, l'operazione dei Fori si mette in moto. Ma senza colpi di mano o di testa. Con tre obiettivi immediati. Sgombrare dal groviglio di auto in sosta e parcheggi abusivi tutta l'area tra via Alessandrina e la Colonna Traiana. Alleviare la nube di smog attorno al Colosseo. Portare a compimento la ricerca dei resti del Foro di Nerva avviata nei giardini di via Bonella e ferma alle cantine dei palazzi ottocenteschi».

Negli ultimi anni l'assedio delle macchine e l'inquinamento hanno continuato ad aumentare, gli allarmi per lo smog si moltiplicano. I soldi per dirottare e incanalare altrove il traffico, per le metropolitane, si trovano. Basta riacquistare la capacità di spendere e spendersi bene. Sul fronte opposto non sono ancora partite le bordate dei romanisti, che ai tempi di Petroselli spararono raffiche micidiali in difesa dell'assetto ormai consolidato dell'area ar-

cheologica centrale. Tace il latinista Ettore Paratore e il critico Federico Zeri non ha ancora lanciato i suoi anatemi al vetro. Ma tra i reduci delle aspre battaglie del decennio scorso c'è già chi riprende a preoccuparsi. «Attenzione Mario Manieri Ella, ordinario di storia dell'architettura alla Terza Università - a non ricadere negli errori del passato. La fretta, gli ideologismi, la voglia di liquidare in modo sommario i conti