

CORRIERE ROMANO

IMPEGNO DELLA REGIONE ALLA CONFERENZA SUL TRAFFICO IN CAMPIDOGLIO

Il riassetto generale dei trasporti cittadini allo studio dopo l'avvio della metropolitana

Una proposta del soprintendente archeologico: ricostruire con un edificio la sagoma della collina Velia davanti al Colosseo, sventrata dal fascismo - Polemiche sui limiti ai bilanci

Con l'entrata in esercizio della linea «A» della metropolitana partirà anche lo studio di un «piano-programma» per migliorare, tenendo conto della nuova infrastruttura, tutto il sistema dei trasporti nell'area romana. Il lavoro sarà fatto insieme dal Comune, dalla Regione, dall'ACOTRAL, dall'ATAC e dalle Ferrovie dello Stato e investirà tutti i mezzi disponibili, proiettandosi anche nel futuro: dunque autobus, metropolitane in funzione e in progetto, tram, auto private. Ne ha parlato ieri mattina Alberto Di Segni, l'assessore regionale ai trasporti, intervenendo alla seconda giornata della conferenza cittadina sul traffico in corso fino a domani in Campidoglio. Lo studio sull'area della capitale, ha detto, sarà a sua volta inquadrato nella seconda fase del piano regionale dei trasporti, già in elaborazione per saldare gli interventi «tecnici» sui singoli mezzi agli obiettivi generali di riequilibrio demografico e produttivo del Lazio.

Di Segni ha parlato per circa due ore, ripiegando le cose fatte in questa seconda legislatura regionale (dalla costituzione dell'ACOTRAL, all'apertura della metropolitana) e insistendo sull'urgenza di una correzione del decreto di legge finanziaria dello Stato per la parte che riguarda la limitazione della spesa per le aziende di trasporto. È noto che il provvedimento rinnova il vincolo, già posto l'anno scorso, per cui il deficit delle aziende locali del settore non deve superare di più dei dieci per cento quello del 1979 (nel 1979 si era data la stessa regola con riferimento al 1978), mentre ogni maggiore perdita può essere coperta solo con l'aumento delle tariffe.

Ma il 1979 ha visto crescere tutte le spese, dagli stipendi al personale su cui hanno agito il rinnovo del contratto e il balzo in alto della scala mobile fino al prezzo del gasolio, mentre gli utenti — tra ATAC e ACOTRAL — continuano a crescere al ritmo del 20 per cento all'anno. La perdita di gestione del 1980, ha chiarito l'assessore, non potrà restare al di sotto del 25 per cento in più dell'anno scorso; e il 15 per cento di differenza rispet-

to ai vincoli non può essere scaricato sulle tariffe perché l'aumento sarebbe tale da stimolare un massiccio ritorno all'automobile privata. Il consiglio regionale del Lazio ha approvato una mozione che chiede al governo di rivedere la questione. Istanze analoghe sono venute da tutte le altre regioni italiane. Si spera che lo scoglio sia superato in sede di conversione in legge del decreto finanziario.

Un'altra polemica con gli organi dello Stato Di Segni l'ha sollevata a proposito delle linee ferroviarie in concessione Roma-Fluggi e Roma-Viterbo, che il ministero dei Trasporti ha proposto di sopprimere nel suo piano di risanamento.

La Regione si oppone frontalmente a questo orientamento perché considera i due tronconi di enorme importanza per l'attuazione del piano dei trasporti, che alla ferrovia attribuisce un ruolo portante. Per le due linee, al contrario, si chiedono investimenti.

Ancora più critico nei confronti dell'esecutivo è stato però il senatore Lucio Libertini, responsabile del PCI per i trasporti e l'urbanistica, venuto alla conferenza per segnalare i ritardi dell'approvazione degli stanziamenti a sostegno del piano integrativo delle FS da cui dipendono tutti i lavori sulla rete ferroviaria di Roma: quelli per la ferrovia di cintura e gli altri servizi di tipo metropolitano già ricordati ieri. Libertini ha anche parlato del caso degli aeroporti lamentando l'assenza di iniziativa per mettervi riparo.

Tra i molti interventi al convegno, è ancora da ricordare almeno quello di D'Armini e Cappelletti della facoltà di ingegneria, che hanno illustrato i sistemi di trasporto pubblico e non convenzionali applicati in via sperimentale in altre metropoli del mondo, spiegando quali potrebbero essere introdotti a Roma e in che modo. Si tratta dei tappeti mobili su larga scala, dei taxi collettivi, degli autobus a chiamata, delle «navette», dei veicoli interamente automatici, delle auto elettriche a gettone, tutti mezzi affascinanti che nella caotica situazione della capitale sanno ancora, purtroppo, di fantascienza.



L'inizio di via delle Botteghe Oscure invaso dalle macchine

Lo smog, i monumenti e la collina perduta

Un grande edificio a «ponte» sopra via dei Fori Imperiali, al posto e con la sagoma della collina della Velia, che Mussolini fece sbancare perché da piazza Venezia si potesse vedere il Colosseo. La costruzione, strutturata per ospitare i servizi della zona archeologica e magari le manifestazioni tenute finora sotto le absidi pericostanti della basilica di Massenzio, restituirebbe la giusta visuale al Colosseo e a tutti gli altri monumenti resi incomprensibili dal piccone demolitore. È utopia o una proposta seria? La fonte fa propendere per la seconda ipotesi, dato che l'idea viene da Adriano La Regina, il soprintendente ai beni archeologici di Roma.

L'ha lanciata ieri alla conferenza cittadina sul traffico, parlando della situazione dei monumenti aggrediti dallo smog e delle misure da prendere per impedire la definitiva rovina della «massima concentrazione di beni archeologici che esista al mondo». Il soprintendente ha riferito sui lavori avviati in questi mesi: la situazione accettabile nei sopraluoghi — ha detto — è talmente grave da far prevedere una permanenza molto lunga dei ponteggi montati per i restauri. La protezione dalle intemperie che questi offrono sembra infatti indispensabile fino a quando non si troveranno tecniche finora inesistenti di stabilizzazione del marmo, oppure si rimuoveranno le cause della corrosione, cioè l'inquinamento e le vibrazioni del traffico.

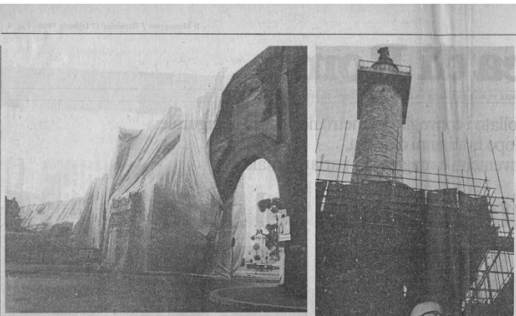
A breve termine, ha continuato il soprintendente, possono servire anche alcuni piccoli interventi,

come la chiusura della piazza del Colosseo tra l'arco di Costantino e i Fori, la soppressione definitiva di via della Consolazione, l'eliminazione dei parcheggi esistenti in piazza S. Ignazio e in piazza Colonna, la pedonalizzazione dell'inutile via dei Cerchi. Ma in prospettiva questo non basterà. Occorre ridurre i poli di attrazione del centro storico, impedendogli di trasformarsi sempre più in un centro burocratico-amministrativo e in una città degli affari. Quando il processo di alleggerimento sarà avviato e comincerà a dare i suoi frutti, anche l'ipotesi — che La Regina ha lanciato già nei mesi scorsi — di un ripristino dell'intera area dei fori sembrerà meno impossibile.

L'obiettivo, qualcuno lo ricorderà, è di eliminare la parte di via dei Fori Imperiali tra piazza Venezia e l'incrocio di via Cavour, rimettendo in luce l'eccezionale sistema delle piazze augustee rimaste cementate sotto l'asfalto e gli assurdi giardinetti, ricostituendo lo scenario d'insieme e lasciando gli spazi aperti alla circolazione dei pedoni. Ora La Regina aggiunge l'ipotesi della ricostruzione almeno simbolica della collina Velia, con un edificio fatto in modo da non interrompere il traffico sulla direttrice via Cavour-via Giovanni Lanza. Se mai la proposta dovesse passare (tra qualche anno, magari) sarà da vedere quale architetto raccoglierà la tremenda sfida di progettare.

F. P.

CAVAZZA/SAVINA D/S 80



NELLE STRADE DI ROMA sono scaturite altre due nuove iniziative. Sono un'azione spettacolare: ricopre, con due tonnellate di plastica, Piazza del Mercato e la Torre del Garibone. L'iniziativa può essere di genere moderno, ma non scade affatto nel tentativo di un'azione spettacolare. Sono un'azione spettacolare: ricopre, con due tonnellate di plastica, Piazza del Mercato e la Torre del Garibone. L'iniziativa può essere di genere moderno, ma non scade affatto nel tentativo di un'azione spettacolare.

Roma corsa
Da qualche tempo i monumenti romani stanno subendo un'intensa cura protettiva. E' un'estremo tentativo per bloccare gli effetti devastanti di traffico e inquinamento

La vicenda, questa la imprecisamente "culturale" dei monumenti romani, non è mai stata così attuale. In questi giorni, infatti, si sono scoperti gli "spettacoli" di Piazza del Mercato e la Torre del Garibone. L'iniziativa può essere di genere moderno, ma non scade affatto nel tentativo di un'azione spettacolare.



La vicenda, questa la imprecisamente "culturale" dei monumenti romani, non è mai stata così attuale. In questi giorni, infatti, si sono scoperti gli "spettacoli" di Piazza del Mercato e la Torre del Garibone. L'iniziativa può essere di genere moderno, ma non scade affatto nel tentativo di un'azione spettacolare.

Roma corsa
Da qualche tempo i monumenti romani stanno subendo un'intensa cura protettiva. E' un'estremo tentativo per bloccare gli effetti devastanti di traffico e inquinamento

La vicenda, questa la imprecisamente "culturale" dei monumenti romani, non è mai stata così attuale. In questi giorni, infatti, si sono scoperti gli "spettacoli" di Piazza del Mercato e la Torre del Garibone. L'iniziativa può essere di genere moderno, ma non scade affatto nel tentativo di un'azione spettacolare.

La vicenda, questa la imprecisamente "culturale" dei monumenti romani, non è mai stata così attuale. In questi giorni, infatti, si sono scoperti gli "spettacoli" di Piazza del Mercato e la Torre del Garibone. L'iniziativa può essere di genere moderno, ma non scade affatto nel tentativo di un'azione spettacolare.

Roma corsa
Da qualche tempo i monumenti romani stanno subendo un'intensa cura protettiva. E' un'estremo tentativo per bloccare gli effetti devastanti di traffico e inquinamento

La vicenda, questa la imprecisamente "culturale" dei monumenti romani, non è mai stata così attuale. In questi giorni, infatti, si sono scoperti gli "spettacoli" di Piazza del Mercato e la Torre del Garibone. L'iniziativa può essere di genere moderno, ma non scade affatto nel tentativo di un'azione spettacolare.

Ma la base del discorso
è soprattutto
Antonio La Morgia davanti
alla
Colonna Traiana.
A sinistra
la
scultura di Parva Pionina
esposta
nel
1974

La vicenda, questa la imprecisamente "culturale" dei monumenti romani, non è mai stata così attuale. In questi giorni, infatti, si sono scoperti gli "spettacoli" di Piazza del Mercato e la Torre del Garibone. L'iniziativa può essere di genere moderno, ma non scade affatto nel tentativo di un'azione spettacolare.

La vicenda, questa la imprecisamente "culturale" dei monumenti romani, non è mai stata così attuale. In questi giorni, infatti, si sono scoperti gli "spettacoli" di Piazza del Mercato e la Torre del Garibone. L'iniziativa può essere di genere moderno, ma non scade affatto nel tentativo di un'azione spettacolare.

La vicenda, questa la imprecisamente "culturale" dei monumenti romani, non è mai stata così attuale. In questi giorni, infatti, si sono scoperti gli "spettacoli" di Piazza del Mercato e la Torre del Garibone. L'iniziativa può essere di genere moderno, ma non scade affatto nel tentativo di un'azione spettacolare.

La vicenda, questa la imprecisamente "culturale" dei monumenti romani, non è mai stata così attuale. In questi giorni, infatti, si sono scoperti gli "spettacoli" di Piazza del Mercato e la Torre del Garibone. L'iniziativa può essere di genere moderno, ma non scade affatto nel tentativo di un'azione spettacolare.

Un viaggio ricco di bellezza e di leggenda nelle tradizioni popolari della Sicilia

GIUSEPPE BONAVIRI
NOVELLE SARACENE

Ritornando ai racconti popolari e alla cultura orale, Bonaviri riporta alla luce un'area ignorata della favolistica siciliana rielaborando, con lo stile, fiabe e drammi, narrazioni e ballate nei quali sono confluiti secoli di storia, di epiche e di mitologie.

ALZOLI

Libro Bigiaretti
Due senza

Una struttura mostruosa ma perfetta. Torna rinnovato con una situazione pericolosa e allestiva. Torna rinnovato con straordinario brillante linguistico, un tema tipico del mondo patetico e paradossale dello scrittore.

L. 5.000



La vicenda, questa la imprecisamente "culturale" dei monumenti romani, non è mai stata così attuale. In questi giorni, infatti, si sono scoperti gli "spettacoli" di Piazza del Mercato e la Torre del Garibone. L'iniziativa può essere di genere moderno, ma non scade affatto nel tentativo di un'azione spettacolare.

La vicenda, questa la imprecisamente "culturale" dei monumenti romani, non è mai stata così attuale. In questi giorni, infatti, si sono scoperti gli "spettacoli" di Piazza del Mercato e la Torre del Garibone. L'iniziativa può essere di genere moderno, ma non scade affatto nel tentativo di un'azione spettacolare.

Metti l'Urbe sottovetro

di **Costanzo Costantini**

La vicenda, questa la imprecisamente "culturale" dei monumenti romani, non è mai stata così attuale. In questi giorni, infatti, si sono scoperti gli "spettacoli" di Piazza del Mercato e la Torre del Garibone. L'iniziativa può essere di genere moderno, ma non scade affatto nel tentativo di un'azione spettacolare.

Cultura e società
I nostri intellettuali, un tempo fin troppo
proclivi alla firma e all'appello,
sembrano oggi restii a intervenire sui grandi
temi della libertà civili. Eppure
i motivi per farlo non mancano. Perché tanta
prudenza e/o indifferenza? Rispondono
Alberto Caracciolo, Franco Ferrarotti,
Ruggero Orfei e Antonello Trombadori

Quando
il silenzio è d'oro

di **Renato Minore**

La vicenda, questa la imprecisamente "culturale" dei monumenti romani, non è mai stata così attuale. In questi giorni, infatti, si sono scoperti gli "spettacoli" di Piazza del Mercato e la Torre del Garibone. L'iniziativa può essere di genere moderno, ma non scade affatto nel tentativo di un'azione spettacolare.

La vicenda, questa la imprecisamente "culturale" dei monumenti romani, non è mai stata così attuale. In questi giorni, infatti, si sono scoperti gli "spettacoli" di Piazza del Mercato e la Torre del Garibone. L'iniziativa può essere di genere moderno, ma non scade affatto nel tentativo di un'azione spettacolare.

La vicenda, questa la imprecisamente "culturale" dei monumenti romani, non è mai stata così attuale. In questi giorni, infatti, si sono scoperti gli "spettacoli" di Piazza del Mercato e la Torre del Garibone. L'iniziativa può essere di genere moderno, ma non scade affatto nel tentativo di un'azione spettacolare.

La vicenda, questa la imprecisamente "culturale" dei monumenti romani, non è mai stata così attuale. In questi giorni, infatti, si sono scoperti gli "spettacoli" di Piazza del Mercato e la Torre del Garibone. L'iniziativa può essere di genere moderno, ma non scade affatto nel tentativo di un'azione spettacolare.

La vicenda, questa la imprecisamente "culturale" dei monumenti romani, non è mai stata così attuale. In questi giorni, infatti, si sono scoperti gli "spettacoli" di Piazza del Mercato e la Torre del Garibone. L'iniziativa può essere di genere moderno, ma non scade affatto nel tentativo di un'azione spettacolare.

LA LEGGE SPECIALE A FAVORE DEL PATRIMONIO ARCHEOLOGICO

Quando i 180 miliardi per Roma? Nuovo appello della soprintendenza

Il provvedimento deve riprendere l'iter interrotto dalla crisi di governo
«Andiamo incontro a perdite irreparabili se i lavori non cominciano subito»

Centottanta miliardi da spendere in cinque anni sul patrimonio archeologico romano: per bloccare l'erosione che devasta gli archi e le colonne, per rimettere in sesto il museo nazionale, per risanare nel suo insieme, come merita, il più grande insieme archeologico del mondo. Ma la legge che deve stanziarli, avviata nella scorsa primavera dal ministero dei Beni culturali sulla base dei rapporti consegnati dalla soprintendenza, si è inabbiata nella crisi di governo. Ora che l'esecutivo è tornato al lavoro ha di nuovo senso chiedersi quanto tempo ancora ci vorrà per vederla approvata.

Adriano La Regina, il soprintendente, ha già riproposto il problema: «Se non cominciamo subito i lavori andiamo incontro a perdite irreparabili», ha detto, ricordando che ogni pioggia toglie altro marmo dalle superfici dei bassorilievi corrotti dallo smog. Da un anno, appunto in attesa della legge speciale, il settore è praticamente senza fondi: al posto dei due miliardi che costituivano la dotazione media annua dal 1971, nel 1980 sono arrivati in tutto settecento milioni, seicento dei quali assorbiti dai lavori in corso sulla nuova area archeologica del Laurentino. I ponteggi costruiti dopo il terremoto del '79 intorno alle colonne di Traiano e di Marco Aurelio, e addosso a tanti monumenti dei fori, sono rimasti a metà e praticamente inutilizzati, a testimoniare con la svelta dei tubi Innocenti la gravità del male che affligge i resti della magnificenza romana: la basilica di Massenzio chiusa per la volta pericolante, il Tabularium lesionato (ma il suo restauro rientra in un altro discorso), le colonne del tempio di Saturno in pericolo e via lamentando.

La legge in gestazione, dichiarata urgente, fin nel titolo, è pronta dal 19 maggio, quando il Consiglio dei ministri ratificò la relativa bozza, riducendo di settanta miliardi la proposta formulata dai Beni culturali, che parlava in origine di 250 miliardi. L'iter parlamentare è cominciato in



Lavori bloccati da un anno alla Colonna Traiana

luglio, con l'apertura dell'esame da parte della commissione competente del Senato. Ed è stato tutto. Si tratta ora di riprendere la procedura, andando all'approvazione del Senato e poi a quella della Camera. Nella migliore delle ipotesi, i soldi non potranno essere materialmente disponibili prima dell'inizio del nuovo anno. Insomma si sono già perduti circa sei mesi.

Si tratta comunque di un provvedimento senza precedenti per la storia di Roma. Così lo ha definito il ministro dei Beni culturali Blasini. Era dal 1887, quando si avviò l'esproprio del Colle Oppio, del Fori Imperiali, del Palatino, delle Terme di Caracalla e della Fasseggiata Archeologica, che non veniva previsto uno sforzo di questa portata a

supporto dell'archeologia romana.

Ma non è solo questione di soldi, fa presente La Regina: questo provvedimento è importante perché non investe un singolo comparto di problemi, ma l'intera attività di gestione del patrimonio: restauri, scavi (indispensabili tra l'altro per sondare le aree di nuova espansione edilizia), musei, attività didattiche, mostre. «Dovremmo disporre di una media di 35 miliardi all'anno — dice il soprintendente — e cioè quattordici volte più di quanto si è avuto ultimamente, abbastanza per sperare in un salto di qualità generale, che alla fine del quinquennio sarà evidente per tutti».

Come si vorrebbero spendere i 180 miliardi risulta dal pia-

no di riparto allegato alla richiesta di finanziamento, corretta dopo il taglio citato. Almeno 50 miliardi andrebbero al restauro delle grandi emergenze: non solo le superfici degli archi trionfali e degli altri monumenti decorati, ma le strutture statiche dei templi, degli acquedotti, della mole Tiburtina, del Colosseo. Altri 30 sembrano necessari per ricerche, scavi e prospezioni sistematiche in aree di prossimo sviluppo urbano: dal Laurentino (dove il ritardo dell'intervento è stato duramente pagato dall'edilizia pubblica) a Decima, da Tor Vergata a Castel Giubileo. Fino a una trentina di altri casi, tra progetti residenziali pubblici e privati e grandi opere pubbliche.

Trenta miliardi sono anche la previsione per il settore musei, dove c'è da ristrutturare completamente la raccolta nazionale oggi in stato di semilabbandono negli edifici delle Terme. L'impresa è vasta: si tratta di mettere pesantemente mano ai locali, catalogare tutto l'esistente, progettare e realizzare teche e percorsi. E altrettanto bisogno di cure hanno le raccolte specifiche, come gli antiquari Palatino e Forense.

Il bilancio prosegue con 10 miliardi destinati al restauro dei materiali già custoditi nei musei (affreschi, vasi, suppellettili) e di quelli provenienti dai nuovi scavi, con 5 miliardi per mostre, lavoro didattico, pubblicazioni che riempiano il doloroso vuoto attuale; con 5-10 miliardi per rimettere in piedi le strutture amministrative e tecniche (laboratori) della soprintendenza. Dovrebbero restare 40-45 miliardi per espropri e nuovi acquisti: poco se si pensa al progetto del grande parco dell'Appia, ma sufficiente almeno a proteggere quanto rischia ogni giorno di andare perduto: per esempio l'antica Gabii, i singoli monumenti dell'Appia, la cripta Balgi sotto l'isolato in abbandono di via delle Botteghe Oscure, la collezione statuarie malamente ammassata nelle cantine del palazzo Torlonia a via della Lungara.

F. P.

Cronaca di Roma

GLI UFFICI DI CRONACA SONO APERTI AL PUBBLICO DALLE 11 ALLE 13 E DALLE 16 ALLE 17 DEL MATTINO - TELEFONO 4720

Intervista. A conclusione del dibattito sullo smantellamento dello stradone sotto al quale ci sono importanti resti, abbiamo chiesto al sindaco: la sua proposta è un'iniziativa elettorale? C'è dietro un piano organico? La gente accetterà di sacrificarsi? Non è necessario prima decentrare? Non è una decisione-alibi? La giunta è unita e convinta?

Petroselli: tutta la verità sui Fori

di VITTORIO ROIDI

E' un bluff o in mano gli assi? Lo sapremo presto. Per ora Petroselli rilancia, insiste, alza il tiro. Come spicciatore certo è abile. Se ce la fa, il punto è grosso, perché l'idea della rianfazione dei Fori ha già fatto il giro del mondo. Non resta che andargli a vedere le carte. Sulla proposta del sindaco di togliere di mezzo lo stradone voluto da Mussolini e dai suoi scaparrati urbanisti, «Il Messaggero» ha aperto un dibattito che ha visto tutti i quanti dal punto di vista ideale e culturale. Chi poteva dire di no all'idea archeologica? Chi poteva negare la suggestione di un'immagine che bella gli architetti del regime e realtista una più esatta immagine di quella (anche se non potrà far riemergere i palazzi e le chiese abbattute durante il fascismo)? Siamo o no tutti difensori dei monumenti, dell'ecologia, dei valori umanistici? E allora abbasso la via dell'Impero, cancelliamola. Roma sarà più bella, più famosa, più vivibile. O almeno così dicono.

Ma non è tutto. Il progetto, ma parecchi interrogati sulla sua effettiva realizzabilità. Bisognerebbe prima attuare un autentico decentramento, alleggerire il centro storico, realizzare l'asse attrezzato e i centri direzionali previsti dal Piano regolatore, dotare e far declinare alveoli il traffico che straripa piazza Venezia, appaiono severamente le limitazioni al trasporto privato e dare spicciatamente a quello privato.

Non tutto questo, afferma nei recenti e urbanisti l'idea del sindaco è un'altra, un suicidio, un progetto irrealizzabile. Eppoi, diciamo la verità, onorevole Petroselli, perché proprio adesso, perché a pochi mesi dalle elezioni?

«Ci sono almeno 4 ragioni per farlo adesso. Perché l'ultimo sperimentalmente, considerato che governare significa anzitutto scegliere bene i tempi. 1) La legge che è in discussione un pacchetto di militari per difendere i monumenti romani. 2) La consapevolezza ormai diffusa dei danni che derivano ai monumenti dall'inquinamento atmosferico e dai processi moltiplicati prodotti dai rumori. Ormai è chiaro che muoversi fra qualche decennio potrebbe essere troppo tardi. 3) Di qui a qualche settimana avremo due fatti im-

portanti nella stessa zona: il disassellamento di via della Conciliazione, già chiusa al traffico, e l'isola pedonale attorno all'Arco di Costantino e al Colosseo. C'è ancora qualche obiezione, ma troveremo le soluzioni. 4) Il fatto che si sta operando in questo momento una grande discussione sul traffico e quindi di congruenza sul rapporto fra la città e il suo sviluppo urbano, tra traffico privato e uso del mezzo pubblico, tra strade di attraversamento e strade di sosta. Un dibattito che rende più coerenti i cittadini sul fatto che viaggiare a Roma è un privilegio che comporta diritti e doveri. Non si può avere tutto, ma qualcosa si può avere.

La sottile mossa può risolvere un problema. 5) Lo stradone già progettato e avviato che possono alleggerire il carico su piazza Venezia, cioè il completamento del viadotto Masplana Eur, di quella di via Leonardo da Vinci, la costruzione del quadrifoglio Salaria-Olympia, il collegamento fra via Marco Polo e via Cilecia (giuseva nei castelli da dieci anni) che costerà otto miliardi e che, con una variante del Pr-collegherà alla tangenziale via Mondovì-piazza Lodi; il completamento del tratto urbano della Roma-L'Aquila; la penetrazione della Firenze-Roma fino a viale Jonio; il salvataggio della ferrovia Roma-Fregene. Tutte ragioni, tutte opere che mi hanno convinta a rilanciare oggi la proposta dei Fori Imperiali.

Lei insomma insiste. Ma che cosa c'è di pronto, che cosa si può fare subito. Qualcuno si è domandato se dietro la sua proposta c'è o non c'è un piano organico, uno studio, un progetto tecnico.

«Cosa si può fare subito? Siamo già d'accordo con l'assessore al traffico, De Felice che, intanto, si può cominciare la domenica subito dopo le feste di Natale. Si possono avviare appena ci saranno gli stanziamenti, già gli scavi su via Agostiniana, della destra vaticana, su via Cavour. Da un punto di vista culturale sarà importante, perché si parla dell'esistenza di piazze con vasi superati. E poi dove stanno quali sono? Per chi abita nel centro storico si dimostra che è un vantaggio, compresi i commercianti, che per molto tempo hanno temuto di riportare un danno da certe chiusure. E poi basta! Non è più l'epoca in cui si possa non fare

una stazione della metropolitana solo perché i commercianti non vogliono. A chi fa obiezioni mi vorrei ricordare che a questo punto si tratta di allargare i progetti, di scorporarli, delimitare (visto che il sopra il Fori) i vari casi per ridare all'umanità qualcosa di importante. I romani lo stanno dimostrando in questi giorni: quando sono chiamati per qualcosa di nobile si trasformano. E' il piccolo cabotaggio che rifiutano. Ormai - qui, io insisto - abbiamo punti di riferimento precisi, possiamo decidere. La ricomposizione del Foro Romano con quello di Traiano sarebbe una ricchezza nuova, qualcosa che non si è mai visto perché abbiamo rinunciato. E' un'opera di valore culturale, economico, turistico, civile. Pensiamo alla possibilità di passeggiare, di realizzare operazioni in questo modo che tu offri all'umanità. Per questo io credo in questa idea».

Ma non è indispensabile, prima, decentrare, allontanare dal centro le sedi del potere politico, economico, commerciale. Come si fa ad alleggerire il traffico, anzi a sconsigliarlo, se prima non si tolgono dal centro le principali attività?

«Certo che si deve decentrare. Questa amministrazione ha cominciato. Noi chiediamo il bilancio con i primi concreti provvedimenti che, attengono alla decentralizzazione. I nostri criteri sono proprio quelli che per decenni non hanno aiutato i romani seri sono quelli che ho appena citato. Una parte di chi si oppone è composta da coloro che, ad esempio, hanno teorizzato la eliminazione del tram, la distruzione delle rovine, che hanno deliziato la macchina, che hanno scalfato la città. Roma. Questo è il con-

testo che noi subiamo e in cui ci muoviamo. Certo che bisogna decentrare, il centro storico deve perdere alcune funzioni e mantenere quelle di rappresentanza. Ma per impedire la degenerazione del centro storico, quali mezzi legislativi abbiamo? Se uno da 50 milioni ad un barbiere perché se ne vada e apre una bottega, come fa ad opporsi?».

Qualcuno ha notato: non siamo costruiti la città moderna, per questo si occupano ancora di quella antica. Cosa risponde?

«Non credo ci sia contraddizione. Antico e moderno possono convivere. Ad esempio il nuovo ponte che scavalcherà la via Appia andrà d'accordo con



SESSUA
DISFUNZIONI DEBO
ANDAMILE SESS
SANTITA' SESSUA
Dott. MONI
Med. Ch. SPECIALISTA
CONSULENZA PER
CONFESSIONI
ROMA - VIA VOLTUR
10548101
Tel. 06/47.5

CENTRO ITALIANO ASTE
Via del Crocifisso, 37 - Tel. 6377061
(Porta Cavalleggeri) Roma
da **DOMANI GIOVEDI**
ore 17-20
BIJAN PARVIZYAR
di TEHERAN
disperderà all'

ASTA
421 TAPPETI PERSIAN
IN PARTE PROVENIENTI DALLA
FAMIGLIA PATRIZIA FAKRY
di MALECKY di TEHERAN.
VENDITA FORZATA A QUALSIASI
PREZZO PER ESIGENZE
DI IMMEDIATO REALIZZO

un regalo originale
ARGENTERIA CLASSICA O MODERNA?
TROVATELE TUTTO AI PREZZI
MIGLIORI DI ROMA
DA
COSE BELLE
VIA VERDELLI, 28 - tel. 268478
Anche Via Cola Di Rienzo 182
VASTO ASSORTIMENTO ANCHE DI
CHRISTOPLE-SHEFFIELD-SILVER-PLA
PONCELLANE-CARRELLI-CRISTALLI

Dizionario della
LETTERATURA
MONDIALE
DEL '900
Diretto da F. L. Galati. Consulenza di Italo A. C. Fano, Sante Gracioti, Giorgio Petroschi, Ferruccio Uini.
La letteratura del nostro secolo nelle sue componenti: narrativa, poesia, teatro, critica letteraria, saggi e nei rapporti che si sono stabiliti con la filosofia, la psicologia, l'arte, i movimenti e i correnti, cinema, e televisione.
903 collaboratori d'ogni parte del mondo - 4150 voci

CORRIERE ROMANO

CONTRASTI NELLA GIUNTA COMUNALE SULLA PARZIALE CHIUSURA

Fumata nera per piazza del Colosseo Decisione rinviata di una settimana

*I contenuti del dissenso tra gli assessori al traffico e al centro storico
Martedì prossimo verrà presentata una nuova versione del progetto*

Cinque ore di dibattito per arrivare a un rinvio. La giunta comunale non è riuscita, ieri mattina, a decidere sul progetto per la chiusura parziale di piazza del Colosseo. L'assessore al Traffico, Tullio De Felice, ha trasmesso sullo schema elaborato dai suoi tecnici più di un anno fa. L'assessore al Centro storico, Vittoria Calzolari non ha ritirato il suo dissenso. Risultato: la questione è stata aggiornata, a martedì prossimo. A De Felice è stato raccomandato di cercare, in questi prossimi giorni, una soluzione di compromesso. E' inteso che martedì prossimo sarà decisa anche la nomina della commissione di esperti cui affidare lo studio dell'ipotesi di chiudere al traffico anche via dei Fori Imperiali, nonché la data di inizio della pedonalizzazione domenicale per esperimento. Sembra che le cose siano collegate e in particolare che una delle componenti della giunta non voglia dar vita alla commissione prima che sia deciso il problema del Colosseo.

Si è già dato conto nei giorni scorsi dei contenuti della polemica De Felice-Calzolari. La proposta, ripresentata anche ieri dall'assessore al Traffico prevede, per poter chiudere alla circolazione la carreggiata che ancora separa il Colosseo e l'arco di Costantino dal Tempio di Venere, di portare da tre a cinque corsie il terrapieno a Est dell'anfiteatro, in modo da ammettere il doppio senso di marcia. A questo fine il terrapieno stesso sarebbe allargato di circa sei metri, restringendo ulteriormente la fossa che già racchiude il monumento. Inoltre, per evitare la svolta a sinistra per chi proviene da via Labicana, ritenuta di ostacolo alla scorrevolezza dell'incrocio, si vorrebbe istituire una conversione ad «U» nella parte bassa della piazza, nel punto dove si snoda a via dei Fori Imperiali.

Obiezione della Calzolari, raccolta a quanto si sa anche da altri componenti della



giunta: l'idea di limitarsi a spostare su tre lati il traffico che ora si svolge su quattro, senza intaccarne minimamente il volume contrasta con la tendenza, organica al programma politico dell'amministrazione, di limitare gradualmente la circolazione privata nelle zone centrali.

Inoltre, l'allargamento del terrapieno mortifica il monumento, contraddicendo gli sforzi in corso per valorizzare le presenze archeologiche, salvaguardandole dallo smog (lo sbancamento di via della Consolazione, cominciato lunedì, e la stessa parziale chiusura del Colosseo vanno in questa direzione). Infine la scelta di mettere mano a lavori così consistenti (otto mesi, seicento milioni) non solo prefigura un fatto compiuto che sarà difficile rimettere in discussione a breve scadenza, ma rinvia la chiusura effettiva della corsia di almeno un anno e mezzo: tanto è stato

calcolato che ci voglia tra perfezionamento della decisione, appalto, avvio e conclusione delle opere.

Sembra che ieri, in finale di seduta, De Felice si sia detto disponibile a portare alcune correzioni: in particolare ha parlato di eliminazione della conversione ad «U» e di riduzione dell'allargamento del terrapieno a spese della spina verde che attualmente separa la rampa in asse con via Labicana dalla salita di via Salvatorre. Un miglioramento, senza dubbio, che però non cambia la sostanza del terrapieno a cinque corsie e della rinuncia a cercare altrove, nel tessuto viario circostante, lo sfogo per una parte almeno del traffico che oggi assedia l'anfiteatro. Mentre i tempi restano gli stessi: un anno e mezzo prima che si muova un altro passo dopo via della Consolazione.

F. P.

Torrevecchia senza luce Dopo lo sciopero un guasto

Delle 14.30 una zona di Roma Nord, precisamente quella di Torrevecchia, è senza luce. All'inizio la mancanza di energia era dovuta allo sciopero del personale dell'ENEL e dell'ACEA. Ma alle 16, quando l'estensione del lavoro dei turnisti è finita, e la luce sarebbe dovuta tornare anche in quella zona, come nel resto della città, un guasto, abbastanza grave, ha prolungato nella zona la mancanza di energia elettrica. In serata l'ENEL ha rivolto un appello agli utenti delle zone vicine per diminuire i carichi e permettere così a tutti gli utenti della zona di riavere la luce.

Ieri, nonostante i numerosi avvisi, una quindicina di persone sono rimaste bloccate all'ingresso di ascensori.

CORRIERE ROMANO

COME CHIUDERE LA STRADA TRA L'ARENA E IL TEMPIO DI VENERE?

Insolera: con il progetto del Comune il Colosseo resta uno spartitraffico

L'urbanista sostiene che allargare il terrapieno non ha senso se è vero che si vuol ridurre la congestione del centro - Alcune proposte alternative

La questione Colosseo: come realizzare l'obiettivo di chiudere al traffico la corsia stradale che ancora lo separa dal tempio di Venere e dal resto del comprensorio archeologico Foro-Palatino. La giunta comunale dovrebbe decidere martedì prossimo se approvare o meno il progetto presentato dall'assessore al traffico, che ha già suscitato non poche discussioni. Nell'attesa, parlano con *l'Espresso* l'urbanista e storico delle trasformazioni di Roma che proprio in questi giorni ha mandato in libreria un suo nuovo ponderoso studio — edito da Laterza — sulla città attraverso dieci secoli di documenti topografici.

— Insolera, il suo giudizio sull'operazione Colosseo? — «L'ipotesi di allontanare dal monumento una parte della circolazione automobilistica che lo ha declassato a spartitraffico non può che trovarsi d'accordo. Come sono d'accordo sulla distrazione di via della Consolazione, divenuta perfettamente inutile da quarant'anni per la scomparsa dei quartieri di Bocca della Verità e di via Alessandrina per il cui collegamento era stata costruita; sull'ipotesi di chiudere anche via dei Fori Imperiali, rimediando così al più tragico errore commesso dall'urbanistica fascista; su ogni altra iniziativa che tenda, nel più breve tempo possibile, a ridurre il carico di traffico nel centro storico».

— Scendiamo però nello specifico della soluzione proposta per il Colosseo, visto che su questo verte al momento la polemica.

«Cominciamo col dire che conosco il progetto solo attraverso le menzioni apparse sui giornali. Ed è questa una prima critica. Mi chiedo infatti perché il Comune, che con questa apertura a problemi culturali rimasti nel cassetto da decenni evidentemente cerca anche il consenso, non abbia creduto necessario informare i cittadini direttamente, con un comunicato ufficiale che rendesse conto dei dettagli del piano e una cartina che lo facesse capire a tutti. Ce ne sarebbe stato bi-

sogno, per consentire un dibattito corretto. E anche per cancellare il dubbio di aver frainteso il marchingegno della conversione ad "U" nella parte bassa della piazza, concepita, sembra di capire, solo per evitare un tempo semaforico in più allo sbocco di via Labicana».

— Pare che la conversione sarà eliminata nella stesura definitiva del progetto, che la giunta esaminerà martedì. Resterebbe però la previsione dell'allargamento del terrapieno, che dovrà ospitare cinque corsie di marcia: le tre attuali più due in senso contrario per il traffico ora smaltito dal sottopasso.

«All'allargamento del terrapieno sono contrario per due ordini di ragioni. Il primo, è

più semplice, è archeologico: il Colosseo non fu costruito per vivere da solo, ma si collegava a una serie di locali di servizio (depositi, caserme, alloggi) realizzati nell'area oggi compresa tra via di S. Giovanni e via Labicana. Di una parte di quelle strutture sono rimasti resti notevoli all'altra estremità del tunnel che parte dal sotterraneo dell'anfiteatro. Allargare il terrapieno significa dunque accentrare la frattura tra i due corpi, rendere ancora meno comprensibile la loro interrelazione.

«Ma la questione è ben più grave. Allargando il terrapieno infatti non si fa altro che spostare su tre lati della piazza il traffico che attualmente si svolge su quattro. Si fanno cioè grandi lavori, e si spen-

dono centinaia di milioni, per lasciare che il Colosseo continui a servire da spartitraffico. Non solo: si mette mano ad opere consistenti, a carattere definitivo, dimensionate sul volume attuale della congestione, proprio mentre si dichiara che si vuol ridurre la circolazione veicolare nel centro storico in generale e nel quadrante archeologico in particolare (l'ipotesi di chiudere via dei Fori Imperiali). Mi sembra un caso patetico di schizofrenia».

— Lei ha alternative da suggerire?

«Scartata la pretesa di risolvere il problema manovrando nel solo ambito ristretto del piazzale, direi che si tratta di cogliere l'occasione per rivedere l'intero assetto della viabilità nel quadrante archeologico, tenendo conto non solo della maglia stradale esistente nelle zone circostanti, ma anche di quella che sarà disponibile in un futuro molto vicino: mi riferisco in particolare al cavalcavia sull'Appia. Fermo restando che sarebbe utile un rilevamento statistico della situazione di fatto, realizzabile del resto in pochi giorni, mi sembra che l'azione potrebbe svilupparsi in tre direzioni, disaggregando i tre tipi di traffico che attualmente impegnano il settore. Primo, il traffico turistico: può essere facilmente diradato sul Circo Massimo (via dei Cerchi) studiando magari la possibilità di realizzare il nuovo ingresso principale al complesso archeologico. Secondo, il traffico di attraversamento: la necessità di trovarvi delle alternative risponde anche all'esigenza generale di allentare la morsa sul centro e alla prospettiva particolare di chiudere via dei Fori Imperiali; occorre in questo quadro studiare percorsi esclusivi per i mezzi pubblici, il cui passaggio per il Colosseo è stato del resto reso in parte inutile dall'apertura della linea A della metropolitana. Terzo, il traffico locale: la sua entità relativamente ridotta lascia aperto un vasto ventaglio di possibilità».

Francesco Perego

Gli aumenti di affitto chiesti dagli enti previdenziali

Il sindacato inquilini (SUNIA) ha invitato le famiglie che abitano gli oltre centomila appartamenti in affitto degli Enti previdenziali a non pagare gli aumenti delle spese accessorie richiesti in questo periodo dagli istituti. In una lettera inviata a tutti gli interessati, l'organizzazione spiega che l'iniziativa è motivata, oltre che dall'enorme incidenza che gli oneri in questione hanno sulla composizione del canone mensile, dal fatto che gli enti non hanno ancora documentato le loro richieste come previsto dalla legge di equo canone.

Obiettivo del sindacato è di concordare con la proprietà non solo la misura delle somme, ma anche i tempi e le modalità del pagamento degli arretrati, richiesti con decorrenza dall'agosto 1978. Ciò anche nella prospettiva di una revisione della normativa sugli oneri accessori, che il SUNIA ritiene incostituzionale in quanto demanda la gestione dei servizi esclusivamente ai proprietari mentre essi vengono pagati dagli inquilini.

Settebagni collegata con la rete del gas

Il gas è arrivato a Settebagni. La rete distributiva nella borgata è stata inaugurata ieri, alla presenza dell'assessore comunale al Tecnico, Pietro Della Seta e dei rappresentanti della Società italiana per il gas. Si tratta del primo allacciamento ad un insediamento spontaneo dopo il rinnovo della convenzione tra il Comune e l'Italgas, avvenuto il 23 aprile scorso.

Settebagni è un grosso agglomerato urbano che raggruppa ben 1200 nuclei familiari, cioè una popolazione di circa 5000 persone. Inizialmente il servizio interesserà oltre 600 nuclei familiari, ma è destinato ad ampliarsi in breve tempo.

La convenzione prevede l'estensione della rete del gas a tutte le borgate entro il 1990. Attualmente sono in via di ultimazione i lavori per l'allacciamento negli insediamenti di Romanina, Ponte Linari, Lucrezia Romana e Monte delle Capre. Il tipo di combustibile che arriva a Settebagni è ancora il cosiddetto gas di città.

DOMANI LA DECISIONE SUL TRAFFICO INTORNO AL COLOSSEO

E' un controsenso potenziare strade che in futuro dovranno essere chiuse

Le opere previste potrebbero rivelarsi inutili prima di essere ultimate - Occorre un «piano strategico» sull'assetto della zona archeologica

Per prendere una decisione ragionevole sui lavori stradali intorno al Colosseo — di cui discuterà domani in sede di giunta — l'amministrazione comunale dovrebbe avere un piano a lunga scadenza sull'assetto definitivo della zona archeologica, fra porta San Sebastiano e piazza Venezia. L'idea enunciata dal sindaco Petroselli — unificazione e liberazione dal traffico — va infatti al più presto tradotta in un elaborato tecnico: un «piano strategico», da cui ricavare volta per volta i programmi di intervento, secondo le opportunità contingenti e i mezzi disponibili.

A questo fine, conviene distinguere le strade attuali in tre categorie:

1 Quelle collegate inseparabilmente al funzionamento dei quartieri circostanti, da considerare inamovibili finché non esisteranno programmi di ristrutturazione dei quartieri stessi: il lungotevere, via della Greca, via del Circo Massimo, viale Aventino, via Claudia, via della Navicella, via Druso, via Labicana, via Nicola Salvi, via Cavour, via IV Novembre.

2 Quelle che, pur portando oggi importanti flussi di traffico, sono indipendenti dalle zone edificate, e quindi potrebbero essere chiuse senza modificare queste ultime, ma con una ridistribuzione complessiva del traffico dei mezzi pubblici e privati: via del Teatro di Marcello, via dei Fori Imperiali, via di San Gregorio, via delle Terme di Caracalla.

3 Quelle che non hanno un traffico importante, né procurano accessi carrabili a edifici o a altre strade: via della Consolazione, via dei Cerchi.

Fra quelle del terzo gruppo, via della Consolazione è già chiusa e in corso di smantellamento. Via dei Cerchi potrebbe ugualmente essere chiusa a breve termine, togliendo la separazione fra il Palatino e il Circo Massimo. Quelle del secondo gruppo



Il Colosseo con il terrapieno che, secondo il progetto, dovrebbe essere allargato

potrebbero essere eliminate a medio termine, calcolando le modifiche disciplinari — non edilizie — che ne conseguirebbero nel resto della rete cittadina. Invece quelle del primo gruppo sono da considerarsi per ora non modificabili.

Nei dintorni del Colosseo, hanno questa caratteristica solo via Claudia, piazza del Colosseo, via Labicana e via Nicola Salvi. Le altre, cioè via San Gregorio, via Vibenna, la strada a mezza-costa a nord dell'Anfiteatro, e via dei Fori Imperiali, devono considerarsi collegamenti precari, da eliminare gradualmente entro un certo tempo. Sarebbe dunque sbagliato spendere soldi per incrementare la loro capacità, peggiorando ancora il loro impatto col Colosseo e col paesaggio circostante.

Queste considerazioni bastano a mettere in evidenza l'assurdità del progetto dell'assessore De Felice, del resto avvertito da altri assessori competenti e dalla parte migliore

della cultura architettonica romana. Oltretutto l'entità della spesa (600 milioni) e dei tempi previsti (otto mesi di esecuzione, che diventerebbero un anno e mezzo con gli appalti, gli imprevisti, eccetera) entrano direttamente in contraddizione col progetto più ampio, che entro quel periodo potrebbe esser concretato e avviato.

Per allontanare tempestivamente il traffico tra il Colosseo, l'Arco di Costantino e il tempio di Venere e Roma — che compromette la stabilità dei monumenti e impedisce di visitarli tranquillamente — la via giusta è quella di stralciare dal progetto complessivo un gruppo di interventi adatti. Per esempio la via San Gregorio potrebbe esser chiusa prima della via dei Fori Imperiali. E' l'unica fra le grandi arterie mussoliniane che non ha nessun accesso carrabile sul suo percorso, mentre taglia due grandi aree compatte e importantissime come

il Palatino e il Celio. Perché non interromperla subito e declassarla a posteggio per i visitatori delle zone archeologiche (lasciando eventualmente aperta via Vibenna per i soli mezzi pubblici) in attesa di smantellare l'attuale sede rettilinea e di ripristinare l'antico tracciato coerente col paesaggio?

La strada a mezza costa a nord del Colosseo dovrebbe invece restare (senza modifiche) come collegamento provvisorio con via dei Fori Imperiali, finché questa continuerà a funzionare. Poi il traffico da via Labicana e dal Celio sarebbe definitivamente incanalato nella salita di via Salvi, e l'attuale strada più bassa potrebbe essere fusa con la scarpata verde, creando a monte dell'Anfiteatro una zona pedonale consistente, servita dalla fermata della metropolitana.

Leonardo Benevolo

Un assurdo progetto di scavo in conflitto con le stesse teorie urbanistiche sul «post-modern»

Salviamo i Fori Imperiali dal piccone del Sindaco «sventratore»

DA ALCUNE settimane si è sviluppata una grossa querelle sul progetto, avanzato sulle pagine del *Corriere della Sera* (ma, per l'esattezza, proposto già da anni dal giornalista Antonio Calceani e dall'architetto Italo Insolera) e non a caso — come vedremo — fatto proprio dalla giunta capitolina, di demolire le Vie del Tulliano (o del Toro Romano o della Consolazione) e dei Fori Imperiali, in modo da ricomporre l'unità della zona archeologica monumentale di Roma. Esposta in questi termini sintetici ed approssimativi, la questione sembra, almeno a livello concettuale, di tipo scontato ed elementare, ed invece non è affatto così.

In primo luogo, riteniamo che occorra separare la questione di Via dei Fori Imperiali da quella di Via del Tulliano, in quanto completamente diverse, certamente non soltanto per l'entità degli interventi che comporterebbero; cosicché, se ci sembra tecnicamente eseguibile ed anzi opportuna l'eliminazione di quest'ultima, peraltro tarda e poco coerente realizzazione ottocentesca (non traggia in inganno un tratto di basolato di non originaria collocazione), permettendo di restituire la continuità tra le pendici del colle capitolino, il «salvare» del Foro Romano — non si sembra invece giustificata né opportuna la demolizione di Via dei Fori Imperiali: è questo, per sette principali motivi che elenchiamo qui di seguito:

1) **Costone pubblico.** È inaccettabile che una questione culturale, politica e pratica di tanta rilevanza finisca con l'essere impostata con la superficialità, la fretta, il taglio demagogico-comiziante («Via lo stradone litatorio») proprio di una campagna elettorale, nella fatidica quella dell'anno prossimo, in cui i comunisti temono di perdere il controllo del Comune di Roma, ed assieme della già vacillante Regione Lazio, per la quale si sono tempestivamente mobilitati alla ricerca di pretesti di eco nazionale e persino internazionale

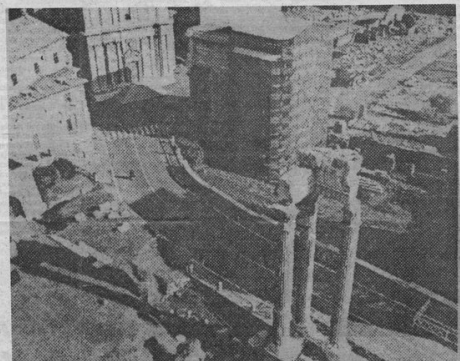
da totalizzare al momento opportuno in voti preziosi.

2) **Viabilità.** Oggi come oggi, chiude Via dei Fori Imperiali, un tratto di via Cavour, la rotatoria del Colosseo significa paralizzare il traffico di Roma; in tale sistema viario passano infatti non meno di diecimila automobili l'ora, in condizioni normali, e numerose linee di autobus che non è possibile dirottare altrove, pena un cronico ritardo di almeno venti minuti del servizio, vale a dire il suo totale scompiglio: tanto che lo stesso Assessore al Traffico De Felice ha ripetutamente dichiarato di dissociarsi completamente da un simile progetto che, lo ripetiamo, allo stato attuale risulta senz'altro demenziale.

3) **Capacità di intervento.** Allo stato dei fatti, il Comune di Roma non è in grado di eseguire il restauro urgente neppure dei monumenti più significativi della città, come quello della Colonna Antonina che si trascina pensosamente da alcuni anni: sarebbe un autentica follia aggiungere a tali impegni ordinari non assai anche l'enorme onere dello scavo, della sistemazione monumentale ed, in qualsiasi caso, l'istituzione del nuovo tratto di via.

4) **Aspetto urbano.** Risultato dello scavo sarebbe la nascita di una desolata e piatta distesa di ruderi, privi di valore monumentale, destinati a popolarsi per gran parte dell'anno di soliti gatti. I fautori del progetto parlano di «spina verde», e qui c'è davvero da trascolare: spina verde significa infatti impianto di alberi ed arbusti che sono ottremodo più dannosi ai ruderi, con le loro radici, delle vibrazioni e dello smog del traffico motorizzato.

5) **Scoperte archeologiche.** Bisogna smentire energicamente gli entusiasmi, più o meno inte-



ressati di coloro che vagheggiano chissà mai quali sensazionali scoperte archeologiche relative alla mitica, peraltro già scavata a suo tempo, di *Ma dei Fori Imperiali*. Grosso modo, tutto quello che è ragionevole pensare di scoprirvi sono le monetine da cinquanta centesimi degli operai di 45 anni fa.

6) **«Filologia» archeologica e architettonica.** I «ruderi» non vanno mitizzati fino ad impedire drasticamente ogni intervento — che deve essere certo criticamente motivato — su di essi, che rappresentano soltanto una fase dell'incessante processo di modifica, di ricostruzione, di sostituzione che il tessuto urbano di Roma ha conosciuto durante i secoli. Essi non sono cronologicamente omogenei, e non rappresentano lo strato più antico, forse neppure quello più interessante; oggi, ad esempio, ogni osservatore dotato di buon senso dovrebbe giudicare un delitto gli scavi di Giacomo Boni che, per riportare alla luce testimonianze più antiche, cancellò gli interventi medioevali e barocchi della zona del Foro. E poi sussiste il problema della Vela; cosa proponono a questo riguardo i demolitori di Via dell'Impero? Forse la ricostruzione del colle con terra di riporto?

7) **Valutazione architettonica.** Secondo una prospettiva meramente funzionalistica, una strada è null'altro che un razionale canale di traffico; in siffatta ottica Via dell'Impero era certamente una strada sbagliata e la relativa sistemazione dei Fori, dei Mercati di Traiano, del Tempio di Venere e Roma nulla di sostanzialmente diverso da quanto fatto a sole decemila lire (qualunque altro libro di questa mole costa non meno di trentamila lire). Per chi lo chiede in spedizione a domicilio, il volume sarà inviato esclusivamente in contrassegno con il piccolo aggravio, evidentemente, delle spese postali.

una strada — beninteso una strada speciale — qual è appunto Via dei Fori Imperiali — assume il valore di simbolo vivente di ideali palinsesti della civiltà italiana. Ciò Via dei Fori Imperiali, anche in modo egregio seppure non sempre oggettivamente im-

peccabile, e pertanto va difesa e protetta dai picconi dei suoi affrettati ed interessati demolitori ancor prima per gli intrinseci meriti che per le carceri e le valenze negative insite nel progetto della sua eliminazione.

Paolo Soleri

I dibattiti di «Secolo-cultura» in volume

Il pensiero di destra propone...

Chi desidera ricevere una o più copie del volume «IL PENSIERO DI DESTRA PROPONE...» (circa mille pagine, 70 autori, 42 capitoli. Editore: L'Espresso) può richiederlo scrivendo o telefonando o recandosi al seguente indirizzo: Segreteria di Redazione del «Secolo d'Italia», Via Milano 70, tel. 48.65.91, cod. ex. j in tale 00184. Il prezzo — assolutamente di favore, sicuramente inferiore al costo reale — è stato fissato a sole decemila lire (qualunque altro libro di questa mole costa non meno di trentamila lire). Per chi lo chiede in spedizione a domicilio, il volume sarà inviato esclusivamente in contrassegno con il piccolo aggravio, evidentemente, delle spese postali.

CORRIERE ROMANO

DAL 1° FEBBRAIO LE PROVE PER IL GRANDE PARCO ARCHEOLOGICO

Fra un mese vietata alle automobili una parte di via dei Fori Imperiali

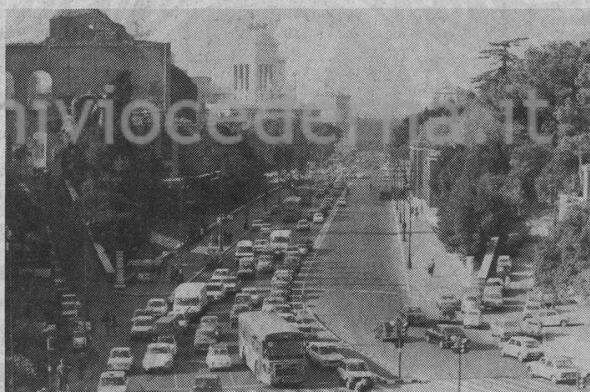
Se l'esperimento riuscirà la strada potrà essere del tutto eliminata - Nel prossimo maggio sarà chiuso al traffico anche il piazzale del Colosseo

Dal mese di maggio il Foro romano sarà praticamente collegato al Colosseo da un'isola pedonale. La nuova area da cui sarà escluso il traffico automobilistico è quella che circonda l'arco di Costantino. La zona dei Fori si amplierà dalla parte dell'arco di Tito, uno dei capolavori dell'arte architettonica romana. Dal Campidoglio si potranno raggiungere in una ininterrotta passeggiata, le pendici del Colle Opilio, che sovrasta con i suoi giardini l'anfiteatro Flavio (Colosseo).

Lo ha deciso ieri la giunta comunale, che ha così fatto un ulteriore passo avanti verso la realizzazione di quello che dovrà essere il nuovo «parco dei Fori». Due settimane fa sono iniziati i lavori di smantellamento di via della Consolazione, la strada che separa la collina del Campidoglio dall'area del Foro romano. Entro la prossima primavera l'eliminazione di questa strada (con il conseguente congiungimento fisico tra il palazzo senatorio e le vestigia dell'antica Roma) e la creazione dell'isola pedonale realizzeranno in concreto la prima fase del progetto del parco.

Ma non è tutto. Ieri la giunta comunale ha anche provveduto ad avviare la seconda fase dell'attuazione di quello che sarà l'ancor più vasto «parco dei Fori». È stato deciso che dal primo febbraio la via dei Fori Imperiali, nel tratto che unisce piazza Venezia con via Cavour (largo Corrado Ricci), sarà chiusa al traffico veicolare ogni domenica. In tal modo si potrà sperimentare l'attuabilità di una eliminazione definitiva della grande arteria, sotto il cui selciato si trovano resti archeologici di valore pari a quello dei monumenti che le fanno cornice ai lati.

Una volta verificata la pos-



Via dei Fori Imperiali: da maggio un'isola pedonale collegherà il Foro al Colosseo

sibilità di vietare definitivamente la circolazione da piazza Venezia a via Cavour, il Comune potrà eventualmente procedere allo smantellamento di questa parte della strada. In questo caso nuove testimonianze della Roma repubblicana e imperiale potranno tornare alla luce: una ampia area di enorme importanza archeologica, unica al mondo, si estenderà dai fianchi del colle Quirinale a quelli del Campidoglio fino a lambire il Colle Opilio.

La giunta ha nominato una speciale commissione incaricata di studiare questo progetto, anche in riferimento all'assetto ambientale, viario e urbanistico del centro storico. Il 6 gennaio verranno illustrate alla

commissione sia le decisioni che essa vorrà prendere. Nell'occasione sarà anche spiegata la soluzione data ai problemi di traffico che sorgono con la creazione dell'isola pedonale presso il Colosseo.

Un fatto imprevedibile, il terremoto (per fortuna leggero) che interessò nel settembre '79 alcune zone della città, ha dato il «via» a quella che può essere definita — per i suoi celeri tempi di attuazione — la corsa alla realizzazione del nuovo «parco dei Fori». I danni subiti da alcuni monumenti limitrofi a via della Consolazione fecero chiudere al traffico questa strada. Da allora il progetto di estendere la zona archeologica, precludendo al traffico

altre aree, ha raccolto sempre più ampie adesioni. La necessità di salvaguardare dallo smog provocato dalle auto le maggiori testimonianze della antica Roma ha fatto concretizzare l'ipotesi di creare una vasta zona «protetta» dalle vibrazioni del traffico e dal gas di scarico degli autoveicoli.

L'amministrazione comunale, compiendo una scelta da alcuni definita «storica», si è decisamente orientata verso la realizzazione del nuovo parco archeologico prendendo in esame anche lo smantellamento di parte dell'ex via dell'Impero voluta dal governo fascista. Studiosi, archeologi, architetti, urbanisti hanno apprezzato la linea seguita dal Comune; sulla cui realizzazione si è aperto tuttavia un acceso dibattito.

Lo «stradone» che taglia l'area archeologica sarà chiuso da largo Corrado Ricci a piazza Venezia

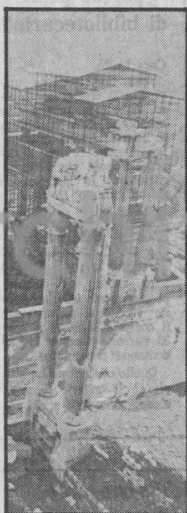
Da febbraio domeniche senza auto ai Fori

Lo ha deciso la giunta comunale - Entro quattro mesi sarà pedonalizzata la piazza che separa il Colosseo dal colle Palatino

Il 1981 comincerà con decisioni e scadenze precise per il futuro dei Fori. Tanto per cominciare, entro quattro mesi verrà istituita l'isola pedonale nella parte di piazza del Colosseo a valle dell'anfiteatro. E' già pronto il progetto dell'assessorato al traffico. Ora questo progetto sarà integrato e attuato di comune accordo dallo stesso assessorato al traffico e da quello al centro storico. Ancora: l'assalto archeologico a via dei Fori Imperiali comincerà il 1. febbraio prossimo, da quel giorno la strada sarà pedonalizzata (chiusa cioè alle auto) tutte le domeniche da largo Corrado Ricci a piazza Venezia. E' il primo passo, concreto, verso la chiusura definitiva e quindi verso lo smantellamento.

Lo smantellamento, appunto: è già stata nominata la commissione di tecnici, urbanistici e archeologici che dovrà decidere tempi e modi di questa operazione gigantesca, che dovrà studiare uno a uno tutti i problemi che la cancellazione di questa strada comporterà: per il traffico, per i lavori di scavo, per la conservazione dei reperti che potranno essere recuperati, per gli effetti che si produrranno su tutto il centro storico.

Sono queste le decisioni prese ieri mattina dalla giunta comunale. Erano decisioni attese ormai da alcuni giorni, che qualcuno temeva potessero essere rinviate (se non altro per le difficoltà, per gli oneri che esse comporteranno) ma che invece sono arri-



vate puntuali.

L'operazione recupero dei Fori è cominciata praticamente quindici giorni fa, quando gli operai del Comune, dopo un'apposita delibera della giunta, hanno cominciato a disselciare via della Consolazione. Quella strada era stata chiusa al traffico dopo che il «piccolo» terremoto di un anno e mezzo fa aveva gravemente danneggiato il tempio di Sa-

turno e l'Arco di Settimio Severo. Qualcuno (soprattutto i patiti dell'auto) aveva sperato che quella fosse una decisione provvisoria, temporanea, e invece no. Accogliendo le sollecitazioni del sovrintendente ai monumenti La Regina e quindi dell'ex sindaco Argan, la giunta ha deciso di rendere definitivo quel provvedimento. Non solo, con una nuova delibera ha stanziato anche i fondi necessari per dare inizio agli scavi. Così i Fori torneranno ad essere uniti al Campidoglio, e potranno riemergere testimonianze uniche al mondo, come il basamento del tempio di Saturno e una parte della Via Sacra.

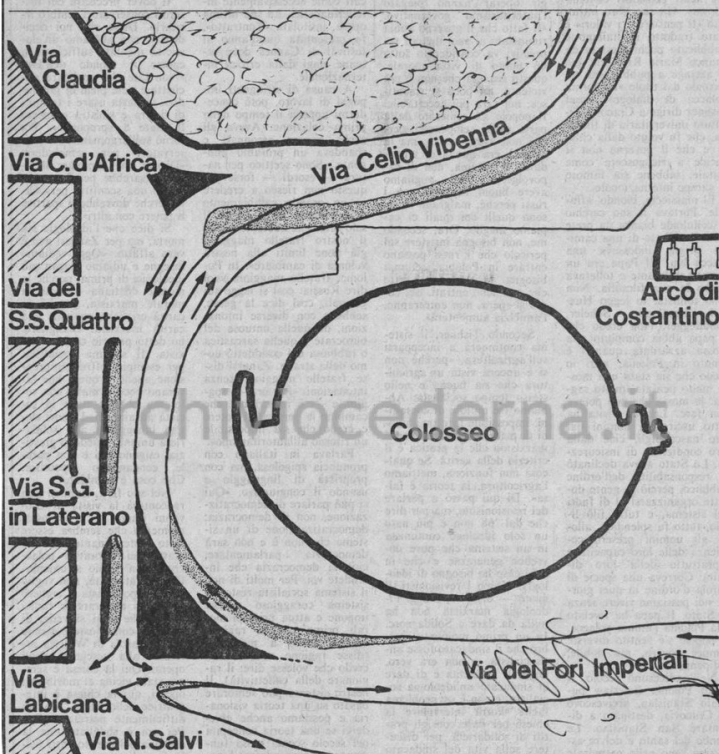
Quando anche l'area intorno all'arco di Costantino (tra il Colosseo e il colle Palatino) sarà pedonalizzata, il progetto di riportare a unità tutto il complesso dei Fori avrà fatto un altro passo in avanti. Resterà da affrontare e risolvere la questione più difficile, quella di via dei Fori Imperiali. Prima di arrivare alla sua cancellazione ci vorrà del tempo (pensate soltanto ai problemi di traffico che la sua chiusura comporterà) ma intanto, come ha proposto lo stesso sindaco Petroselli nel recente convegno in Campidoglio, si potrà cominciare a scavare nelle aree non asfaltate.

NELLE FOTO: due immagini di via della Consolazione dove, da quindici giorni, sono iniziati i lavori di disselciamento per il recupero dei Fori



Approvato il progetto dell'assessore De Felice *Mungo 81-12-1980*

E' deciso . Si farà l'«isola» tra il Colosseo e il Foro



Un'isola pedonale intorno all'Arco di Costantino che servirà anche a ricongiungere il Colosseo al Foro romano sarà finalmente realizzata senza alcuna modifica al terrapieno che costeggia un lato dell'anfiteatro Flavio. L'approvazione del progetto, preparato dalla ripartizione traffico, è avvenuta ieri da parte della giunta comunale, insieme alla nomina della commissione incaricata di studiare i presupposti e le condizioni per la chiusura al traffico di via dei Fori Imperiali, tra largo C. Ricci e piazza Venezia, e alla decisione di avviare dal prossimo 1 febbraio la chiusura domenicale dello stesso tratto di strada a titolo sperimentale.

Il progetto per la modifica della circolazione intorno al Colosseo ha avuto vita particolarmente sofferta. Messo a punto dall'assessore De Felice e dall'ing. Impecora (capo dell'ufficio tecnico della XIV ripartizione) su richiesta della sovrintendenza, ha incontrato per lungo tempo l'opposizione di altri membri della giunta, in particolare dell'assessore Calzolari, preoccupati che le modifiche alla sede viaria potessero «soffocare» il Colosseo.

Solo qualche settimana fa, quando si è arrivati a una discussione di merito, si è scoperto che rispetto dei monumenti ed esigenze

del traffico potevano essere benissimo conciliati. Il risultato è il progetto illustrato nella piantina che prevede in sostanza di fare a meno di qualsiasi modifica al terrapieno, sostituita da lavori di lieve entità alla scarpata di via Nicola Salvi, ai marciapiedi (che verranno in alcuni punti estesi o ritirati di dimensione) e alle aiuole che fiancheggiano via Celio Vibenna. Una volta appaltati, i lavori richiederanno circa 4 mesi per essere portati a termine.

In grigio, nella piantina, sono indicati gli allargamenti della sede viaria, in nero gli spartitraffico di prossima costruzione.

La nuova disciplina viaria, una volta entrata in vigore, comporterà la chiusura al traffico di tutta l'area compresa tra il Colosseo e il Foro romano, incluso ovviamente l'Arco di Costantino.

Sarà poi la sovrintendenza a decidere la sistemazione e la pavimentazione più opportuna. Per le auto, l'unica modifica sostanziale riguarderà quelle provenienti da via Labicana e dirette a via S. Gregorio. Saranno costrette a girare a destra per via Nicola Salvi, trasformata a senso unico in salita, e a compiere la rotatoria via degli Annibaldi-via Cavour-largo C. Ricci-via dei Fori Imperiali per tornare nuovamente al Colosseo.

IL PROGETTO DI ISOLA PEDONALE DECISO DAL COMUNE

Al Colosseo una scelta compatibile col futuro del parco archeologico

La chiusura della corsia tra l'arena e il tempio di Venere non comporterà l'allargamento del terrapieno - Ridotta da 800 a 400 milioni la spesa

Una scelta ragionevole, che raccoglie in gran parte le raccomandazioni venute dalle voci della cultura. La soluzione per la chiusura parziale di piazza del Colosseo che la giunta comunale ha adottato nell'ultima seduta del 1980, pur nel "compromesso" tra le proposte in campo, evita infatti di pregiudicare la necessaria estensione futura della zona archeologica, proiettandosi invece verso una graduale riduzione del traffico in tutto il quadrante del centro storico che gravita su piazza Venezia.

Ricordiamo brevemente i dettagli. Con la chiusura della carreggiata che separa attualmente l'arena e l'arco di Costantino dal tempio di Venere e dal resto dell'area, Foro Palatino, la circolazione verrà incanalata come segue: da via dei Fori Imperiali si andrà a via di S. Gregorio salendo la rampa sulla sinistra del Colosseo e svoltando poi a destra sul terrapieno che lo costeggia a Est — portato a doppio senso di marcia — e proseguendo già per via Vibenna; da via Labicana si andrà a destra in via Nicola Salvi o dritti scendendo la rampa (come oggi) ma sarà impossibile raggiungere via di S. Gregorio direttamente; il flusso da via Labicana a via di S. Gregorio-Circo Massimo potrà smistarsi su direttrici esterne alla piazza del Colosseo, immettendosi prima di raggiungere nella maglia viaria del Celio, o salire via Nicola Salvi e di lì, per via degli Annibaldi, via Cavour e via dei Fori Imperiali, tornare alla svolta a destra in cima alla rampa dopo un percorso rotatorio.

E' stata abbandonata l'idea di allargare il terrapieno, peggiorando così la già precaria sistemazione del lato orientale del monumento. Infatti si è trovato ugualmente il modo di fargli ospitare cinque corsie di marcia contro le tre attuali: ritagliando lo spazio necessario dai marciapiedi, dal cuneo verde tra la rampa e via Nicola Salvi e dalle aiuole di via Vibenna.

E' stato inoltre accettato il suggerimento (comune agli interventi di Benevento, Cedeira, Inverdi) di allargare la



Il primo tratto di via dei Fori Imperiali che sarà chiuso al traffico

Si è infatti risolto di disporre a via Nicola Salvi un senso unico in salita, eliminando il flusso discendente, mentre il divieto di svolta a sinistra in fondo a via Labicana convergerà spontaneamente una parte del traffico su altri itinerari. Si dovrebbe avere così, ad operazione conclusa, una pur lieve diminuzione della circolazione complessiva intorno al Colosseo.

Anche il piano operativo è stato migliorato. Secondo il nuovo e definitivo progetto — elaborato dall'assessore al Traffico Tullio De Felice e dall'ingegner Giovanni Imperatore della XIV ripartizione — il costo dei lavori si riduce da 800 a 400 milioni, mentre i tempi di esecuzione scendono da più di un anno e circa quattro mesi compresi le procedure di appalto. Se tutto va bene, si potrà inaugurare la nuova disciplina per la fine di aprile.

Ma già dai primi di febbraio — è stato ancora deciso dalla giunta — il piano di riqualificazione archeologica del centro di Roma farà un ulteriore passo avanti con la chiusura sperimentale — la

domenica — di via dei Fori Imperiali. Che avrà un duplice scopo: proporre ai cittadini la riappropriazione del gigantesco spazio storico sventrato da «Mussolini urbanista», e soprattutto offrire elementi di analisi alla commissione speciale in via di istituzione con il compito di definire una proposta generale di estensione del parco archeologico. Il giorno che questo dovesse allargarsi fino a includere, oltre a via dei Fori Imperiali, anche l'intero Colosseo salendogli magari alla domus aurea sul colle Oppio e ai resti delle caserme dei gladiatori tra via di San Giovanni e via Labicana — non si potrà dunque il problema di demolire strutture appena costruite col denaro pubblico.

Dopo più di un anno di dubbi ed incertezze, anche questa partita è stata perciò risolta in modo organico al programma generale definito per il centro storico fin dalla conferenza urbanistica del 1977: recupero culturale e decongestione attraverso le strategie del decentramento e del dirottamento della circolazione di attraversamento su di-

rettezze tangenziali. Se per il decentramento si è ancora alle fasi preliminari (avvio del nuovo sistema direzionale entro il primo programma triennale di attuazione del piano regolatore) il recupero culturale ha fatto in questi ultimi mesi i primi passi concreti: importanti per il segnale che danno più ancora che per la loro dimensione.

Avviati da un mese i lavori di sbancamento di via della Consolazione per riunire il Foro al Campidoglio, decisa la questione Colosseo in maniera conveniente, definiti la commissione e l'esperimento di via dei Fori Imperiali, c'è ora da attendere l'ultima approvazione della legge speciale del 190 miliardi per l'archeologia romana, per cui manca il voto della Camera. Superato anche questo scoglio, agli sforzi del Comune potranno aggiungersi quelli della soprintendenza che ha promesso, nei prossimi cinque anni, di rendere finalmente giustizia al complesso di testimonianze antiche più importanti del mondo.

Francesco Perego

Calendario

otto

IL SOLE sorge alle 7.38 e tramonta alle 16.51.

LA LUNA (ultimo quarto) sale alle 3.44 e, cala alle 14.16.

SEGNO DELLO ZODIACO: Capricorno. ONOMASTICI DI OGGI: Gregorio, Basilio.

Ha lasciato ieri mattina la piazza del Campidoglio il monumento equestre più famoso e copiato del mondo

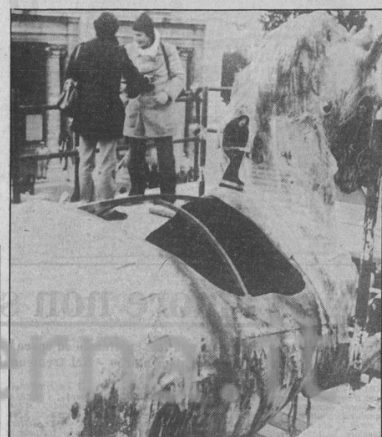
Mai imperatore romano fu «disarcionato» con così grandi onori

Marc'Aurelio è stato sollevato dalla sella ieri mattina - Sarà trasferito per il restauro al San Michele - Sostituiti apparecchi per trovare la terapia giusta ai danni del tempo e dello smog



Da aprile del '79, data dell'attentato fascista che ha danneggiato seriamente la facciata di palazzo del Campidoglio, Marc'Aurelio è stato tenuto costantemente sotto controllo da esperti e restauratori con l'aiuto di sofisticati apparecchi. Le preoccupanti condizioni dello stato di conservazione della statua erano note da tempo. Ma furono proprio gli effetti della bomba messa in Campidoglio a far capire a tutti che non c'era più tempo da perdere. I controlli nei mesi successivi all'attentato rivelarono non solo che l'incorporazione di oro si andava assottigliando, ma che anche il bronzo si stava dissanguando per colpa dello smog e dell'umidità. Perino le fiamme del cavallo a scendere individualmente il famoso gruppo equestre rivela pure qualche scollatura.

Una volta deciso di provvedere nel modo migliore al restauro del monumento ci sono voluti ancora mesi e mesi di accurate lutto prima di cominciare. In particolare l'estate dell'anno scorso è stata dedicata alla misurazione della «falbe» sulla cavità statua. Con speciali apparecchiature, elettriche, i «termografi», gli esperti hanno misurato la temperatura dei vari strati del monumento. Con altre apparecchiature ancora più sofisticate, i dilatometri, si è potuto vedere, come e quanto il calore influisce sulla stabilità di Marc'Aurelio. Una delle maggiori preoccupazioni era il caldo, che poteva aver dilatato il metallo e quindi compromessa la stabilità della struttura bronzea.



NELLE FOTO: tre momenti del «disarcionamento» di Marc'Aurelio. A destra il cavallo malinconicamente privato del suo cavaliere. A sinistra l'imperatore sollevato delicatamente dalla gru, e sotto la statua viene appoggiata alla sua speciale «sella», prima di raggiungere il palazzo dei conservatori.

Tornerà? Almeno due anni per saperlo

È nuovo Marc'Aurelio che fine farà? Spiega per spiegare dalla piazza del Campidoglio e tornerà? E se tornerà, sarà proprio lui o un sosia, una copia? Sembra l'emozione del momento, consegnata ormai agli archivi in foto davvero eterica di quello strano cavaliere di bronzo che vola appeso a un cavo, imbragato e a gambe larghe, come queste le domande che la gente rivolge agli artefici dell'operazione «ricovero». Ma per il momento nessuno può rispondere. Prima di tutto bisognerà stabilire di cosa e quanto il bronzo è malato, poi bisognerà individuare la cura più appropriata. Soltanto alla fine si potrà prendere una de-



Soltanto quando il lavoro sarà finito, si potrà prendere

Una micidiale miscela di acido solforico e acqua corrodono giorno dopo giorno il bronzo e quel che resta della doratura della statua equestre più famosa del mondo. Quando, dopo l'attentato fascista del 19 aprile del '79 che devastò la facciata del palazzo Senatorio, gli esperti andarono a controllare Marc'Aurelio fu chiaro che per l'antico imperatore bisognava prendere una decisione drastica. I fumi del riscaldamento domestico, altri composti nocivi nell'aria, l'umidità, il fumo dei camion, il gruppo equestre, un simbolo di Roma, il centro ideale e sacro della città, era stato che si parte dalla sella e dove stava l'uso a ieri, l'imperatore che vengono misurate le distanze fra Roma e le altre località. P. Marc'Aurelio che ha fatto da modello, attraverso i secoli, a tutte le statue equestri, più o meno realistiche più o meno

brutte che adornano piazze e larghi di altri paesi e città italiane e estere.

Per la sua orecchie e per la sua fama il Marc'Aurelio è al centro di leggende popolari, tramandate nei secoli. La gente dice che quando canterà la «civetta» sarà segnata la fine di Roma e del mondo. La «civetta» è il corno di pecora che il cavaliere dell'imperatore, più precisamente il supporto che, secoli e secoli fa, doveva permettere l'innalzamento di un pensacchio, e rendere più antonata e ricca la baratura.

Ma il corno di pecora, anche se è fatto di bronzo, è un oggetto fragile e prezioso. Per questo, quando il cavaliere dell'imperatore sarà completamente consumato dal tempo e dalle intemperie sarà arrivata la fine per la città, o almeno cominceranno calamità, epidemie e disgrazie. Ma forse questa tradizione non è fondata come sembra, visto che, dopo averne passate di tutti i colori, fra viaggi, spostamenti, trasferimenti, si era radicata la convinzione che Marc'Aurelio fosse quasi indistruttibile e che, quindi, non ci fosse nessun pericolo di frangere collettive.

Marc'Aurelio ha probabilmente 1800 anni di vita. C'è chi fa risalire la sua nascita ad opera di un artista di Bisanzio, agli anni 164-168. Ma la prima descrizione scritta che possediamo della statua è del medioevo. Tutte le guide, redatte ad uso dei pellegrini, la visita a Roma ne parlano, raccomandando loro di non lasciare la città senza aver visto Marc'Aurelio.

Il medioevale pare un'altra leggenda: sotto lo zoccolo sollevato del grande cavallo ci sarebbe raffigurato un potente dei Parti, con le mani legate dietro al corpo, scon-

giurato indovino i secoli, per la venazione che a quel tempo c'era per un imperatore tanto legato alla cristianità. Nell'800 però fu trovata in uno scavo al Laterano una testa di marmo di Marc'Aurelio che somigliava straordinariamente a quella dell'imperatore a cavallo e non ci sono stati più dubbi sulla sua identità.

Nell'800 la statua rivela pure i primi acciacchi e comincia i restauri. L'ultimo intervento è del 1912. Nel '43 si decise di rimuovere Marc'Aurelio per salvarlo da eventuali danni di guerra.

Adesso non sappiamo se, dopo il più accurato «tagliando» che abbia mai avuto, Marc'Aurelio tornerà al suo posto, o se addirittura sarà sostituito da una copia. Il lavoro dei tecnici, comunque, certamente contribuirà a far durare un po' di tempo più in là il rivestimento d'oro, la cui fine sarebbe fatale per tutti.

Prima che la «civetta» canti

brutte che adornano piazze e larghi di altri paesi e città italiane e estere. Per la sua orecchie e per la sua fama il Marc'Aurelio è al centro di leggende popolari, tramandate nei secoli. La gente dice che quando canterà la «civetta» sarà segnata la fine di Roma e del mondo. La «civetta» è il corno di pecora che il cavaliere dell'imperatore, più precisamente il supporto che, secoli e secoli fa, doveva permettere l'innalzamento di un pensacchio, e rendere più antonata e ricca la baratura. Ma il corno di pecora, anche se è fatto di bronzo, è un oggetto fragile e prezioso. Per questo, quando il cavaliere dell'imperatore sarà completamente consumato dal tempo e dalle intemperie sarà arrivata la fine per la città, o almeno cominceranno calamità, epidemie e disgrazie. Ma forse questa tradizione non è fondata come sembra, visto che, dopo averne passate di tutti i colori, fra viaggi, spostamenti, trasferimenti, si era radicata la convinzione che Marc'Aurelio fosse quasi indistruttibile e che, quindi, non ci fosse nessun pericolo di frangere collettive. Marc'Aurelio ha probabilmente 1800 anni di vita. C'è chi fa risalire la sua nascita ad opera di un artista di Bisanzio, agli anni 164-168. Ma la prima descrizione scritta che possediamo della statua è del medioevo. Tutte le guide, redatte ad uso dei pellegrini, la visita a Roma ne parlano, raccomandando loro di non lasciare la città senza aver visto Marc'Aurelio. Il medioevale pare un'altra leggenda: sotto lo zoccolo sollevato del grande cavallo ci sarebbe raffigurato un potente dei Parti, con le mani legate dietro al corpo, scon-

giurato indovino i secoli, per la venazione che a quel tempo c'era per un imperatore tanto legato alla cristianità. Nell'800 però fu trovata in uno scavo al Laterano una testa di marmo di Marc'Aurelio che somigliava straordinariamente a quella dell'imperatore a cavallo e non ci sono stati più dubbi sulla sua identità.

Nell'800 la statua rivela pure i primi acciacchi e comincia i restauri. L'ultimo intervento è del 1912. Nel '43 si decise di rimuovere Marc'Aurelio per salvarlo da eventuali danni di guerra.

Adesso non sappiamo se, dopo il più accurato «tagliando» che abbia mai avuto, Marc'Aurelio tornerà al suo posto, o se addirittura sarà sostituito da una copia. Il lavoro dei tecnici, comunque, certamente contribuirà a far durare un po' di tempo più in là il rivestimento d'oro, la cui fine sarebbe fatale per tutti.

Tornerà? Almeno due anni per saperlo

È adesso Marc'Aurelio che fine farà? Spunta per sempre dalla piazza del Campidoglio o tornerà? E se tornerà, sarà proprio lui o un sosia, una copia? Svanita l'emozione del momento, consegnata ormai agli archivi la foto (davvero storica) di quello strano cavaliere di bronzo che vola appeso a un cavo, indragato e a gambe larghe, sono queste le domande che la gente rivolge agli artefici dell'operazione «rirestauro». Ma per il momento nessuno può rispondere. Prima di tutto bisognerà stabilire di cosa è guastato il bronzo e malato, poi bisognerà individuare la cura più appropriata. Soltanto alla fine si potrà prendere una decisione. Per adesso, con una certa sicurezza, si può prevedere soltanto quello che accadrà nei prossimi giorni e nei primissimi mesi.

Il viaggio di S. Michele

Tanto per cominciare, l'imperatore (o il «gran villano» come per secoli l'hanno chiamato i romani) resterà nel luogo dove si trova adesso (sotto il colonnato del palazzo dei Conservatori) fino a sabato 17. Per quel giorno è prevista la rimozione dell' cavallo e così tutto il monumento, composto di due parti ben distinte, smonta soltanto da un ingegnere sismico a incastro, farà il suo viaggio verso il San Michele, dove è già allestito il laboratorio del restauro. Sarà un viaggio non facile. Cavallo e cavaliere (più di due tonnellate) saranno caricati su un grande autocarro (di quelli bassi e con tante ruote, del tipo usato per trasportare i vagoni ferroviari) che si incamminerà alla velocità di 10 chilometri l'ora. Per l'occasione sarà trascinata tutta il tragitto tra il Campidoglio, Lungotevere Aventino (che la carovana percorrerà in senso vietato), Ponte Sublico e Piazza di Porta Portese. Il trascinamento è di rigore, non tanto per impedire gli assalti della folla, quanto per tenere lontane le automobili.

Al San Michele, sede dell'Istituto centrale del restauro, cominceranno gli studi, che dureranno almeno sei mesi. Un tempo lungo, è vero, ma necessario. Il bronzo non è il marmo, poco si sa ancora degli effetti deleteri dello smog su questo metallo. E poi, i

precedenti sono pochi. Il più rifiutato è quello dei quattro cavalli di Costantinopoli, sistemati dai veneziani sulla facciata di San Marco. Non solo, ma la statua e il cavallo andranno visitati attentamente, continuerò per centimetri, perché il bronzo, come risulta dai primi esami, è pietoso: lo spessore del metallo si è assottigliato paurosamente, dappertutto, anche i buchetti e macchie verdi di ossido.

Finita la diagnosi, comincerà la cura vera e propria, ma altro anno e mezzo, anche due.

Soltanto quando il lavoro sarà finito, si potrà prendere una decisione. Ma chi dovrà prenderla? L'ultima parola, quella decisiva, dovrà dirla il ministro dei Beni culturali, ma non prima di aver ascoltato (si tratta di «pareri», ma come non tenerne conto?) lo stesso consiglio nazionale di quel ministero e poi il Comune e la sovrintendenza.

Ma se la decisione è di lì da venire, la discussione in merito è già cominciata da un pezzo. È una discussione pacata e civile, ma che suscita polemiche e magari qualcuno invocherà lo «spirito della romanità» offeso dal restauratore.

Una copia o un «sostituto»?

Il problema, in estrema sintesi, si può ridurre a questo: se gli esperti dell'Istituto del restauro diranno che Marc'Aurelio non può tornare sul suo piedistallo, cosa si farà? Si farà una copia dell'originale o si metterà al suo posto un'altra statua, magari moderna (di Moore, ha proposto qualcuno)?

Secondo Adriano La Regina, sovrintendente ai monumenti, la copia conviene comunque farla, se non altro per metterci al riparo, per evitare che improvvisi distrazioni ci privino della sola immagine di Marc'Aurelio. Però, aggiunge il sovrintendente, una copia al posto dell'originale non è la soluzione migliore. Se il Marc'Aurelio si trovasse in cima a un palazzo, visibile, ma lontano, non ci sarebbero troppi problemi, ma quel falso così a portata di mano darebbe veramente fastidio.

Di qualcosa diversa si sono dichiarati invece altri studiosi. Per esempio il direttore dell'Istituto superiore del restauro, Giovanni Urbani, Sabatino Moscati, docente di archeologia, e Giulio Carlo Argan, storico dell'arte; Michelangelo, ha detto anche l'ex sindaco di Roma, ritocché il progetto originario della piazza per sistemarci il Marc'Aurelio, se l'originale non può tornare al suo posto, mettiamoci una copia. La stessa cosa è stata già fatta a Firenze, senza troppo scandalo, con la Loggia dei Lanzi e con lo stesso David di Donatello.

Errata corrigé

Nell'articolo pubblicato ieri nella pagina di Roma-regione sulla vendita all'asta di 800 appartamenti del Collatone abbiamo fatto erroneamente riferimento al Banco di S. Spirito. In realtà all'operazione e alle aste è interessato un altro grande istituto di credito. Ci scusiamo dell'errore coi nostri lettori.

P
C
A
B
D
P
E
V
B
A
I
I
P
S

INSEDIATA LA COMMISSIONE CHE STUDIERA' LA CHIUSURA DI VIA DEI FORI IMPERIALI

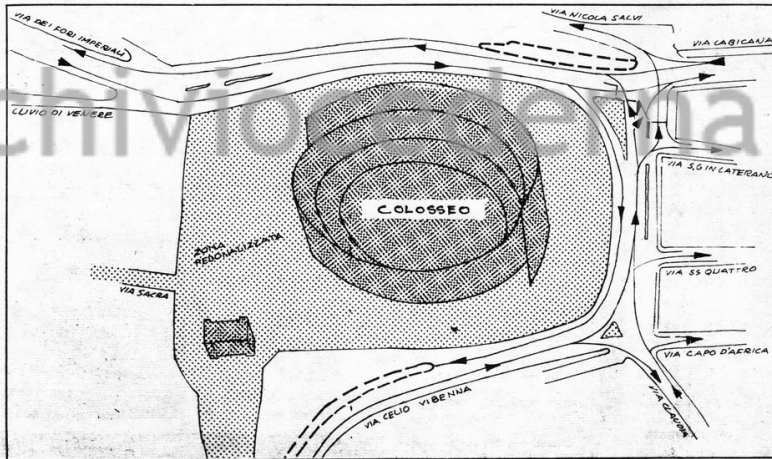
Con la nuova disciplina del traffico al Colosseo milleduecento macchine in meno nell'ora di punta

Confermata la revisione del progetto secondo le indicazioni del nostro giornale - Sparirà entro giugno la strada che divide l'arena dal Tempio di Venere e dal Foro - La giunta fa il punto sull'insieme delle iniziative archeologiche

«Il progetto definitivo di nuova sistemazione degli spazi intorno al Colosseo ha tenuto conto delle osservazioni e delle obiezioni mosse dalla stampa alle ipotesi precedenti», ha detto ieri in Campidoglio l'assessore al Traffico Tullio De Felice, riconoscendo così anche formalmente al Corriere — che del caso si è occupato con una lunga serie di articoli — il merito di aver contribuito al miglioramento del piano. La soluzione riveduta è corretta, già nota da alcuni giorni, non solo evita al Colosseo l'ingiuria di un ulteriore allargamento del terrapieno deturpante che lo cirge sul lato orientale, ma fa risparmiare al Comune 400 milioni, avvicinando di mesi la conclusione dell'intervento.

De Felice ha parlato in una conferenza stampa tenuta insieme al sindaco e ai colleghi al Centro storico, alla Cultura e ai Lavori pubblici per fare il punto sull'intero ventaglio della politica capitolina sul fronte archeologico e della chiusura del centro. Di nuovo, c'è stato l'annuncio della (finalmente) avvenuta nomina della commissione speciale incaricata di esaminare se, quando e come si potrà effettivamente eliminare il tratto di via dei Fori Imperiali tra largo Corrado Ricci e piazza Venezia, ripristinando la continuità della platea archeologica dal Palatino fino ai mercati di Traiano.

Il gruppo di lavoro è com-



Il disegno illustra come funzionerà il traffico intorno al Colosseo con l'entrata in vigore della nuova disciplina

ra di nomina precisa che la commissione potrà disporre di tutto il materiale già raccolto nell'ambito degli studi per il sistema direzionale e per le nuove aree di edilizia economica e popolare (cioè del do-

cherà domenica primo febbraio e che potrebbe estendersi dal primo marzo — secondo una proposta di De Felice — anche a via Arenula e corso Vittorio Emanuele.

Quanto al Colosseo, De Felice

piazza e del clivo Vibenna, ritenuto necessario a smaltire il traffico nella nuova disciplina, sarà ottenuto a spese dei marciapiedi, della siepe verde all'intersezione tra la rampa e via Nicola Salvi e di una fetta

sa di via Nicola Salvi e impedendo che da via Labicana si possa andare verso via di S. Gregorio è inoltre prevedibile che una parte dei flussi che attualmente finiscono sul Colosseo si smista su percorsi al-

con la soprintendente, come sistemare gli spazi riconquistati al comprensorio archeologico intorno al Colosseo e tra il Foro e il Campidoglio dove procedono (invero assai lentamente) i lavori di sbancamento di via della Consolazione.

Renato Nicolini ha riproposto la questione dell'antiquarium comunale inagibile sul Celio: la discussione in corso sul nucleo archeologico è l'occasione — ha detto — per progettare il trasferimento dell'imponente patrimonio di reperti (preziosi soprattutto come documento della vita materiale nella Roma antica) in musei nuovi e moderni da ricavare negli stabili capitolini con la ristrutturazione degli uffici. Ma senza dimenticare — ha detto — la sorte di due eccezionali complessi pubblici esistenti nella zona e sottoutilizzati: palazzo Rivaldi (il «convento occupato») e i mercati traianei con l'annesso edificio scolastico ottocentesco.

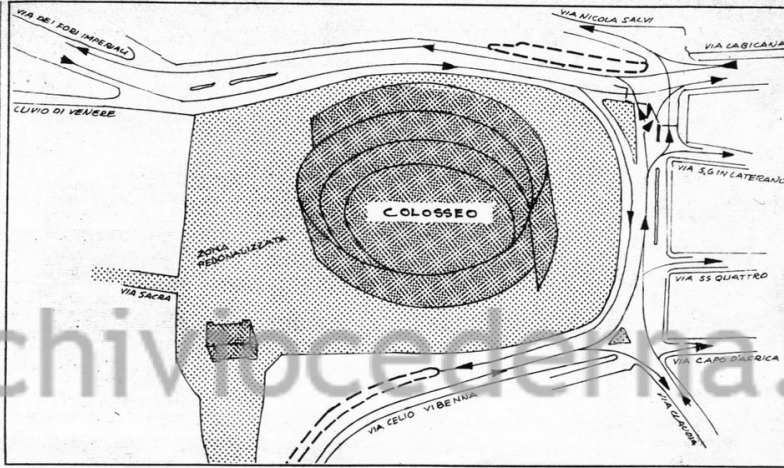
Sul senso complessivo della serie di interventi in corso è annunciato (compresa la legge dei 180 miliardi per Roma, segnale di un «nuovo discorso» tra lo Stato e la città) ha infine parlato a lungo Petroselli, polemizzando con quanti hanno accusato la giunta di sortite archeologiche prive di contesto. «Figuriamoci», ha detto — se proprio lo sono contro il contesto. Per schiarire...

Confermata la revisione del progetto secondo le indicazioni del nostro giornale - Sparirà entro giugno la strada che divide l'arena dal Tempio di Venere e dal Foro - La giunta fa il punto sull'insieme delle iniziative archeologiche

«Il progetto definitivo di nuova sistemazione degli spazi intorno al Colosseo ha tenuto conto delle osservazioni e delle obiezioni mosse dalla stampa alle ipotesi precedenti», ha detto ieri in Campidoglio l'assessore al Traffico Tullio De Felice, riconoscendo così anche formalmente al Corriere — che del caso si è occupato con una lunga serie di articoli — il merito di aver contribuito al miglioramento del piano. La soluzione riveduta e corretta, già nota da alcuni giorni, non solo evita al Colosseo l'ingiuria di un ulteriore allargamento del terrapieno d'espansione che lo circonda sul lato orientale, ma fa risparmiare al Comune 400 milioni, avvicinando di mesi la conclusione dell'intervento.

De Felice ha parlato in una conferenza stampa tenuta insieme al sindaco e ai colleghi al Centro storico, alla Cultura e ai Lavori pubblici per fare il punto sull'intero ventaglio della politica capitolina sul fronte archeologico e della chiusura del centro. Di nuovo, c'è stato l'annuncio della (finalmente) avvenuta nomina della commissione speciale incaricata di esaminare se, quando e come si potrà effettivamente eliminare il tratto di via dei Fori Imperiali tra Largo Corrado Ricci e piazza Venezia, ripristinando la continuità della platea archeologica dal Palatino fino ai mercati di Trilano.

Il gruppo di lavoro è composto da: sindaco; assessori De Felice, Calzolari (centro storico), Nicolini (cultura) e Meta (lavori pubblici); soprintendente archeologico La Regina e professor Cozza (della soprintendenza comunale; ingegneri Conte e Impeccata della ripartizione al traffico; presidente dell'ATAC Martini; ingegner Quaglia, autore di un recente massiccio studio sul traffico a Roma; Passarelli per l'IN/Arch, Nigro per l'INU e Quilici per Italia nostra; Insolera e Lugli come intellettuali indipendenti. La delibe-



Il disegno illustra come funzionerà il traffico intorno al Colosseo con l'entrata in vigore della nuova disciplina

ra di nomina precisa che la commissione potrà disporre di tutto il materiale già raccolto nell'ambito degli studi per il sistema direzionale e per le nuove aree di edilizia economica e popolare (cioè dei documenti più aggiornati sulle questioni del decentramento e della futura espansione urbana) e chiedere, se lo riterrà opportuno, la collaborazione di istituti diversi e in particolare dell'università.

La commissione dovrà riferire alla giunta, perché decida come procedere, entro tre mesi. Per allora, ha fatto notare il sindaco, si avranno a disposizione anche i risultati del colossale laboratorio sperimentale costituito dalla chiusura domenicale dello stradone mussoliniano, che comin-

cherà domenica primo febbraio e che potrebbe estendersi dal primo marzo — secondo una proposta di De Felice — anche a via Arenula e corso Vittorio Emanuele.

Quanto al Colosseo, De Felice ha confermato, insieme a Meta, che i lavori procederanno alla svelta: 120 giorni salvo inelmenze climatiche particolari a partire dal primo febbraio quando saranno consegnate le aree. Il capitolato prevede che le squadre operino su tre turni, cioè anche di notte. Insomma il progetto potrà essere realizzato entro la fine di maggio e comunque prima dell'estate.

Come è noto, l'allargamento della rampa che da via dei Fori Imperiali sale a via Labicana, della parte alta della

piazza e del clivo Vibenna, ritenuto necessario a smaltire il traffico nella nuova disciplina, sarà ottenuto a spese dei marciapiedi, della siepe verde all'intersezione tra la rampa e via Nicola Salvi e di una fetta dell'aiuola tra Colosseo e via Vibenna. Chiusa la corsia che passa attualmente tra Colosseo e Tempio di Venere, e riunito così l'insieme arena-arco di Costantino-Foro romano, il traffico proveniente da via dei Fori Imperiali e diretto a via di S. Gregorio girerà sul nuovo itinerario rampa-via Vibenna; quello proveniente invece da via Labicana dovrà per forza proseguire per via dei Fori Imperiali o salire per via Nicola Salvi, portata a senso unico.

Chiudendo il senso in direzione

di via Nicola Salvi e impedendo che da via Labicana si possa andare verso via di S. Gregorio è inoltre prevedibile che una parte dei flussi che attualmente finiscono sul Colosseo si smisti su percorsi alternativi. De Felice calcola che la diminuzione del traffico complessivo, nelle ore di punta, possa toccare le 1200 macchine all'ora, che è un risultato di per sé notevolissimo, se pensiamo ai danni che vibrazioni e gas di scarico portano ai marmi dei monumenti.

Vittoria Calzolari ha parlato dei problemi nuovi che si aprono sul fronte dell'arredo delle aree liberate dal traffico: si tratta di decidere abbastanza velocemente, d'accordo

con la soprintendenza, con sistemare gli spazi ricompresi al comprensorio archeologico intorno al Colosseo tra il Foro e il Campidoglio dove procedono (invero assai lentamente) i lavori di sbancamento di via della Consolazione.

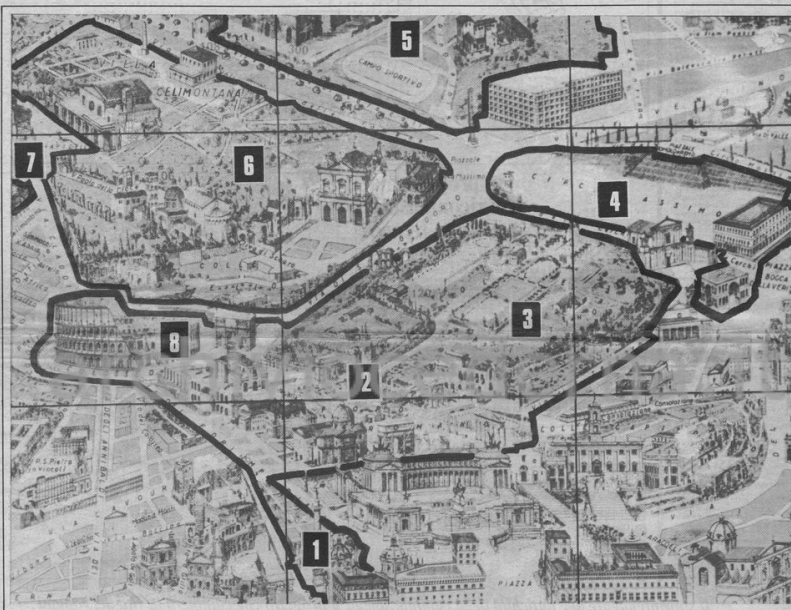
Renato Nicolini ha riproposto la questione dell'antiquarium comunale inagibile a Celio: la discussione in corso sul nucleo archeologico è l'occasione — ha detto — per progettare il trasferimento dell'imponente patrimonio di reperti (preziosi soprattutto come documento della vita materiale nella Roma antica in musei nuovi e moderni) ricavare negli stabili capitolini con la ristrutturazione degli uffici. Ma senza dimenticare — ha detto — la sorte di due eccezionali complessi pubblici esistenti nella zona e sottoutilizzati: palazzo Rivaldi (convento occupato) e i mercati traianei con l'annesso e difetto scolastico ottocentesco.

Sul senso complessivo della serie di interventi in corso annunciati (compresa la legge dei 180 miliardi per Roma, segnale di un nuovo discorso) tra lo Stato e la città) ha infine parlato a lungo Petroselli, polemizzando con quanti hanno accusato la giunta di sortite archeologiche prive di contesto. «Figuriamoci — ha detto — se proprio lo sono contro il contesto. Per schieramento, per formazione, per militanza politica io di contesto mi sono sempre nutrito. E di progettualità. Ma qui troppo spesso si invoca il contesto per bloccare ogni foglia che dia segno di muoversi. Meno il contesto c'è, ha insistito il sindaco, ed è nel progetto per la realizzazione progressiva del parco archeologico, del decentramento, della riqualificazione della periferia che è condizione per il risanamento del centro».



Le mappe, i tempi, i problemi del progetto archeologico che rivoluzionerà il centro della capitale

Vecchia Roma, tutta nuova



Prima, seconda, terza fase la città eterna diventa parco

di DANIELA PASTI

ROMA rilancia la sua romantica questo sembra essere lo scopo ambizioso del progetto che la Soprintendenza alle antichità di Roma e il Comune stanno varando, con una giunta prudente ma con la volontà di andare avanti.

Il grande parco archeologico, illustrato nella mappa, è il provvedimento più vasto, come spiega il soprintendente Adriano La Regina nell'intervista che pubblichiamo nell'interno di Dossier. È un piano che mira a rendere più vivibile il centro storico di Roma. Questa città, assediata da quartieri periferici che di privi di qualsiasi struttura civile, ha visto velocemente degradarsi, per incuria o per una politica sbagliata, anche il suo nucleo più antico. Automobili e uffici ci hanno invaso le strade e i palazzi, cancellando gli abitanti. Poi il fascismo, con la costruzione di grandi arterie convergenti verso Piazza Venezia, a strutturare la città con e con è ora. Il fascismo allungò anche il concetto di monumentalità con fini strumentali, per dare lustro al regime, ma in nulla manoscritto le testimonianze dell'antica città con lavori che stravolgevano ogni principio

urbanistico e archeologico. Il progetto odierno, che è stato sponsorizzato da studiosi e urbanisti come Argan, Benevolo, Codacci, vuole ripartire ai quanti di quell'epoca, ma non è solo questo: l'area interessata è infatti molto vasta e la sua riassetmentazione dovrebbe dare alla città, nell'intenzione dei promotori del piano, un aspetto e un tipo di fruizione molto diversi da quelli che offre ora. In pratica, appunto «la romantica» dovrebbe diventare, molto più di quanto non lo sia ora, la veste con la quale Roma si presenterà al resto del mondo. Il progetto — che coinvolgerà parte dei 180 miliardi della legge Baslini (che però deve ancora essere approvata dalla Camera) — proprio perché è così vasto, presenta dei problemi, soprattutto per il traffico che dovrà essere dirottato da strade percorse da un fiume di macchine, come via dei Fori Imperiali. Sarà perciò attuato in varie fasi (vedi mappa).

LA PRIMA fase è già cominciata ed è lo smantellamento di via della condottazione che separa il Colle capitolino e il Tabularium dal Foro romano, ristabilendo una continuità che esisteva fino alla fine dell'Ottocento, quando venne costruita la strada.

La seconda fase invece si presenta più complicata e viene, a sua volta, divisa in due momenti. Il primo prevede la chiusura del tratto di via dei Fori Imperiali che va da Piazza Venezia all'incrocio con via Cavour (Largo Corrado Ricci).

Questa zona è anche la più importante dal punto di vista archeologico: nasconde infatti i grandi Fori dell'età imperiale, dei quali è oggi visibile solo una parte del Foro di Traiano. È in questa area che gli archeologi si aspettano i risultati scientifici più importanti: gli scavi che verranno eseguiti a vari livelli dovrebbero infatti, secondo il parere degli esperti portati alla luce non solo resti dell'età imperiale, ma anche di epoche precedenti, e posteriori, soprattutto di età medioevale.

Il secondo momento prevede la chiusura dell'altra metà della strada, la parte cioè che arriva al Colosseo. In questa zona non si aspettano i ritrovamenti di rilievo: infatti il fascismo ha abbassato la collina Velia abbassando il livello della carreggiata stradale di parecchi metri. Per questa zona non è stata ancora prevista una soluzione definitiva nei progetti. Fra l'altro, c'è la costruzione di una grande terrazza che ricostituisca in

qualche modo il volume della Velia, all'altezza del livello dell'Imperatore Traiano e della Basilica di Massenzio, mentre sotto la strada dovrebbe rimanere dov'è ora. Con il ripristino dell'antico livello della collina Velia si riaprirebbe anche, secondo gli autori del progetto, a riproporre un più corretto punto di vista del Colosseo. Ma il progetto prevede altri interventi nella zona della Domus Aurea, la famosa dimora di Nerone, al Colosseo, e nella zona del Celio. Inoltre l'area archeologica dovrebbe avere una continuità con il Circo Massimo, posto alle spalle del Palatino (attualmente è separato dalla via dei Cerchi) e con la via Appia, attraverso le Terme di Caracalla e la Paneggiata archeologica.

Il problema dei collegamenti fra queste diverse aree rimane aperto, così come deve essere anche studiato il tipo di interventi da fare. «Dovrà esserci una integrazione fra città e luoghi di interesse archeologico», sostiene alla tendenza «non vogliamo costituire delle zone chiuse, per questo non amiamo parlare di parco», né possiamo definire esattamente l'area in cui si interverrà con lavori di scavo o di valorizzazione dei monumenti già alla luce.

L'obiettivo finale

I numeri sulla mappa indicano:

- 1 Fori Imperiali
- 2 Il Foro Romano
- 3 Il Palatino
- 4 Il Circo Massimo
- 5 Le Terme di Caracalla
- 6 La collina del Celio
- 7 Il Colle Oppio con la Domus Aurea (non visibile nella pianta)
- 8 Il Colosseo

LA ZONA entro le mura aureliane in cui si estenderà il grande parco archeologico. Gli interventi previsti in quest'area sono di vario tipo: gli interventi, che prevedono scavi su una vasta estensione, sono senz'altro quelli che verranno effettuati in via dei Fori Imperiali.

Ma altri a questi è prevista la valorizzazione e la sistemazione di altre zone, da attuarsi in momenti successivi. Un progetto già varato, e che dovrebbe essere portato a termine entro maggio, è la chiusura al traffico della strada che separa il Colosseo e l'Arco di Costantino dal Palatino, con la conseguente riqualificazione delle due aree.

Per la collina del Celio sono previste opere di sistemazione che dovrebbero integrare le costruzioni esistenti con i ritrovamenti archeologici. Un intervento di tipo analogo è stato progettato anche per la zona delle Terme di Caracalla, mentre per la Domus Aurea (la dimora di Nerone) si colloca l'opera per il Circo Massimo sono previste opere di valorizzazione.

Il parco archeologico dovrebbe inoltre unirsi alla zona dell'Appia, attraverso le Terme di Caracalla.

dossier

Contro furti e vandalismi un editto del 457 d.C.

«NOI, REGGITORI dello stato vogliamo porre fine al disordine che da tempo desta il nostro orrore, decourando impunemente il volto dell'Urbe veneranda...»

Ci è nota che per ogni cosa gli edifici pubblici in cui consiste tutta la sua splendore sono danneggiati con la complicità criminale dell'autorità. Col pretesto che le loro pietre sono necessarie a lavori di pubblica utilità, distruggono opere grandiose per ripristinare a casaccio piccoli fabbricati...»

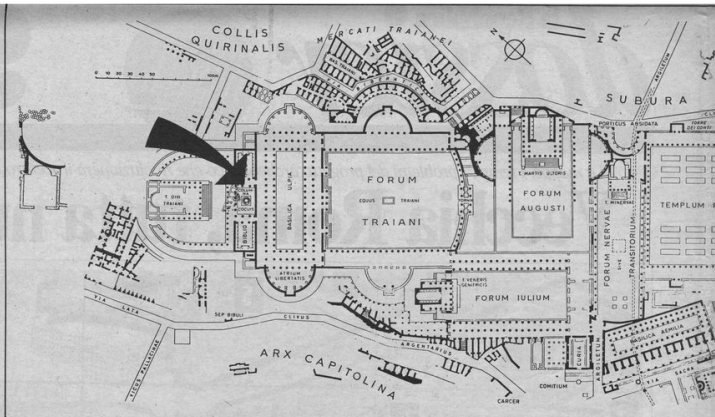
Da ciò si sviluppa già l'abuso di prendere dai monumenti pubblici il materiale per costruire con la complicità dei giudici cittadini, mentre ciò che contribuisce allo splendore di una città dovrebbe essere amorosamente conservato e restituito ai suoi abitanti. Ordiniamo perciò con legge generale che nessuno degli edifici eretti dagli antichi per utilità o per ornamento pubblico, siano temerariamente distrutti o alterati...»

Se tuttavia fosse necessario demolire qualche edificio, non deve essere appesantito da alcun cambiamento. Inosservando il contrario, chi tutto viene restituito allo stato. Ordiniamo che i furti siano puniti con la pena capitale...»

Se tuttavia fosse necessario demolire qualche edificio, non deve essere appesantito da alcun cambiamento. Inosservando il contrario, chi tutto viene restituito allo stato. Ordiniamo che i furti siano puniti con la pena capitale...»

Se tuttavia fosse necessario demolire qualche edificio, non deve essere appesantito da alcun cambiamento. Inosservando il contrario, chi tutto viene restituito allo stato. Ordiniamo che i furti siano puniti con la pena capitale...»

MAIORANO (imperatore romano)



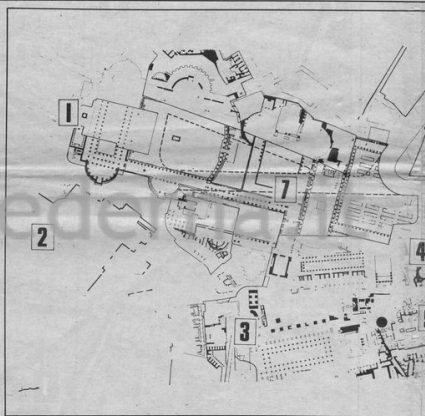
In programma "La riconquista" e il tempo

LA MAPPA mostra - colorate in grigio - le due zone interessate dai lavori di scavo. La prima fase degli scavi, già iniziata, avviene in via della Consolazione e ha lo scopo di unire il Campidoglio e il Tabularium (l'archivio di Stato creato da Silla sulle pendici del colle) al sottostante Foro romano. Questa strada fu sistemata nel 1882, per costruirvi la sede del Senato e della scala del Tempio della Concordia.

La seconda fase degli scavi interessa invece via dei Fori Imperiali, il sopralluato nella metà che va da Piazza Venezia all'incrocio con via Cavour (nella mappa questa parte di strada è segnata in tratteggio), con come la delimitazione dei giardini adiacenti. Costruito nel fascismo, che la insediò nel 1929, via dei Fori Imperiali tagliò obliquamente la sequenza dei Fori lasciando scoperta solo una piccola parte del Foro di Traiano (con la colonna onomastica) e della istata del Foro di Augusto. Gli scavi metteranno in comunicazione questi resti con quelli del Foro di Roma e quindi con il Colosseo. Nella metà di via dei Fori Imperiali che va da via Cavour al Colosseo, c'è invece il progetto di costruire il nuovo viale della collina sbarcata per tracciare la sede stradale con una vasta terrazza che dovrebbe essere costruita nel luogo segnato sulla mappa con un tendineo.

I numeri sulla carta indicano:

- 1 Colonna Traiana (segnata con un quadrato)
- 2 Monumento a Vittorio Emanuele in Piazza Venezia
- 3 Via della Consolazione
- 4 Basilica di Santi Cosma e Damiano
- 5 Basilica di Massenzio
- 6 Colosseo
- 7 Via dei Fori Imperiali
- 8 Via Cavour
- 9 Fori Romani



Il soprintendente alle antichità della capitale spiega il progetto che cambierà la vita dei romani "Salviamo la storia, fabbricheremo cultura"

PROFESSORE, questo progetto sta suscitando un grande interesse, sia in Italia che all'estero. Mi può spiegare come siete arrivati alla sua definizione, e perché proprio ora?

Adriano La Regina, soprintendente alle antichità di Roma, mi rivolge nel suo ufficio al Palatino, ha sul tavolo alcune fotografie che mostrano i bassorilievi della Colonna Traiana corrotti e quasi cancellati da una specie di idrobia.

«Il primo motivo che ci ha spinti a intervenire è stata la salvaguardia e la conservazione dei monumenti antichi: spiega in tutta la sua storia poche volte Roma si è vista minacciata così da vicino dal pericolo del proprio disavvicinamento».

Bisogna dunque salvare questi monumenti, ma da qual parte grande archeologico ne corre... «Il restauro conservativo non basta: le nostre conoscenze infatti non si consentono di ottenere restauri definitivi, ma solo di contenere la progressione dei danni, con operazioni molto lunghe, mediche e costose, che stiamo facendo, ma che comunque non sono sufficienti. Infatti per impedire che lo stato di salute dei monumenti si aggravi occorre una decisione drastica. Bisogna cioè sottrarli all'inquinamento, risanando l'ambiente. Il blocco del traffico nei luoghi di maggior interesse archeologico è perciò molto importante. Per quanto riguarda invece l'incremento del riscaldamento, a questo si potrà ovviare con il graduale sostituirlo del gasolio con il metano

che non è inquinante». «Oltre a questi motivi, ci sono anche ragioni di altro tipo».

«La realizzazione di una zona archeologica non è un'idea nata all'improvviso: già nel 1887 una legge prevedeva la sistemazione di una vasta area archeologica. Poi è intervenuto il fascismo che con via dei Fori Imperiali e i giardini adiacenti ha annullato ogni forma e corrispondenza con il tessuto archeologico sottostante».

Ma anche queste strade costruite dal fascismo fanno ormai parte della nostra storia. Non si rischia così di distruggere la testimonianza di un passato recente, per cercar di ricreare un passato più lontano? «È chiaro che ogni tipo di intervento che si fa su un monumento del passato rappresenta una scelta. Tuttavia non si può neanche, in nome di una pseudo storicità cristallizzare tutto così com'è. In questo caso con via dei Fori Imperiali noi togliamo di mezzo le testimonianze simboliche di un passato di facciata e di disprezzo».

Che cosa troverete in questi scavi, e, anzi, come potreste essere sicuri di farlo se qualcosa?

«Lo sbarco di via della Consolazione non ha un fine di grande interesse archeologico, ma ha soprattutto lo scopo di ripristinare il collegamento naturale fra il Colle capitolino e i Fori. Diverso è invece il caso di via dei Fori Imperiali, soprattutto della parte che va da Piazza Venezia a via Cavour. Qui non sono mai state fatte indagini archeologiche sistematiche, ma abbiamo notizie che ci provengono da varie fonti storiche, che testimoniano l'esistenza nel sottosuolo di resti monumentali appartenenti ai grandi Fori Imperiali».

Ma cosa pensate di trovare esattamente? «A questo punto il soprintendente mi conduce presso una finestra che dà sul Palatino: mi mostra le colonne, gli archi, i bassorilievi, risponde: «Questo, pensiamo di trovare questo».

Cos'è, colonne, archi, elementi che vi rendono la pianta esatta degli antichi Fori? «Tutto questo e anche altro: per esempio abbiamo speranza di trovare il grande arco trionfale che immetteva nel Foro di Traiano; di cui abbiamo una conoscenza precisa perché è rappresentato in una moneta aurea dei tempi di Traiano. Ma pensiamo che nel sottosuolo di questa area sia ancora totalmente conservato l'impianto monumentale di età imperiale. Sono infatti si trova a una tale profondità che non dovrebbe essere stato distrutto dalle attività edilizie delle epoche successive. Inoltre, contrariamente a quello che di solito si crede, non è vero che quando è stata fatta via dei Fori Imperiali siano stati espulsi degli scavi. Fra alle guide archeologiche e siamo poi stati ricoperti».

In che modo la gente potrà poi godere di questa zona? «Il parco sarà totalmente aperto al pubblico. Rimarrà chiusa la zona attualmente recintata del Palatino, ma soprattutto per

motivi di sicurezza poiché molti monumenti sono pericolanti e devono essere consolidati. Nella nuova area invece saranno create strutture adatte a ricevere il pubblico, strutture pensate: luoghi per concerti, proiezioni, dibattiti. Sulla Velia, la collina sbarcata dal fascismo per costruire il tratto di via dei Fori Imperiali che va da via Cavour al Colosseo, il livello originario sarà probabilmente ricostruito con una terrazza che potrà ospitare sale da concerto (dopo ulteriori conferenze e grandi mostre d'arte). Il parco potrà essere percorso a piedi sul tracciato delle antiche vie romane, ma anche in bicicletta e da mezzi pubblici elettrici, non inquinanti. Credo in verità che la zona potrà essere goduta dai romani molto più di quanto noi la sia attualmente: via dei Fori Imperiali è solo un'autostrada che rovescia su uomini e monumenti chili di polvere trionfante».

Un'ultima obiezione: un progetto di questo tipo non sembra troppo ambizioso per una città come Roma che dispone nemmeno di un museo archeologico degno di questo nome? Non sarebbe meglio cominciare da riforme più modesti ma forse più facili da attuare?

«No. Percorreremo invece il cammino inverso: questo tipo di trasformazione è profondamente in ottica della città e produce un cambiamento necessario per restituire a Roma il crepuscolo della sua funzione di capitale culturale. Roma infatti si presenta al mondo con il suo patrimonio di monumenti: non con un nostro grande sforzo della volontà...»

merito, visto che li abbiamo ereditati dal passato, ma è un nostro crimine averli trascurati finora in questo modo. Inoltre questo progetto non è fine a se stesso, ma si inserisce in un più vasto programma di risanamento urbano: il centro della città deve cessare di essere sede di uffici, banche e attività terziarie che convogliano nelle strade una massa di traffico sventando e allontanando le antiche istituzioni culturali. Bisogna operare un'inversione di tendenza, restituire questa zona alle sue funzioni abitative e culturali. Ci sono nel centro storico circa 400 edifici culturali che rischiano prima o poi di essere "spediti" dalle loro sedi prestigiose, e che spesso non svolgono quasi nessuna attività».

Il Museo Capitolino, una delle maggiori glorie della città, deve poter disporre, e questo fa anche parte dei nostri progetti, di tutte quelle sale che attualmente sono occupate dai vari uffici del Comune, che possono benissimo trasferirsi altrove: si lascerebbe naturalmente agli organi di governo cittadino l'uso del palazzo senatoriale, tra gli altri edifici potrebbero ospitare l'Assemblea del Celso che è chiuso da anni. In questo quadro? Prevedo anche la sistemazione e l'ampliamento del Museo nazionale romano delle Terme. Questi che le ospitano possono servire progetti strategici, meglio. Non lo sono: le strutture già esistenti, i soldi ci sono e comunque le spese di sostenere non sono eccessive. Occorre solo un grande sforzo della volontà...»

«No. Percorreremo invece il cammino inverso: questo tipo di trasformazione è profondamente in ottica della città e produce un cambiamento necessario per restituire a Roma il crepuscolo della sua funzione di capitale culturale. Roma infatti si presenta al mondo con il suo patrimonio di monumenti: non con un nostro grande sforzo della volontà...»

«No. Percorreremo invece il cammino inverso: questo tipo di trasformazione è profondamente in ottica della città e produce un cambiamento necessario per restituire a Roma il crepuscolo della sua funzione di capitale culturale. Roma infatti si presenta al mondo con il suo patrimonio di monumenti: non con un nostro grande sforzo della volontà...»

«No. Percorreremo invece il cammino inverso: questo tipo di trasformazione è profondamente in ottica della città e produce un cambiamento necessario per restituire a Roma il crepuscolo della sua funzione di capitale culturale. Roma infatti si presenta al mondo con il suo patrimonio di monumenti: non con un nostro grande sforzo della volontà...»

«No. Percorreremo invece il cammino inverso: questo tipo di trasformazione è profondamente in ottica della città e produce un cambiamento necessario per restituire a Roma il crepuscolo della sua funzione di capitale culturale. Roma infatti si presenta al mondo con il suo patrimonio di monumenti: non con un nostro grande sforzo della volontà...»

«No. Percorreremo invece il cammino inverso: questo tipo di trasformazione è profondamente in ottica della città e produce un cambiamento necessario per restituire a Roma il crepuscolo della sua funzione di capitale culturale. Roma infatti si presenta al mondo con il suo patrimonio di monumenti: non con un nostro grande sforzo della volontà...»

«No. Percorreremo invece il cammino inverso: questo tipo di trasformazione è profondamente in ottica della città e produce un cambiamento necessario per restituire a Roma il crepuscolo della sua funzione di capitale culturale. Roma infatti si presenta al mondo con il suo patrimonio di monumenti: non con un nostro grande sforzo della volontà...»

«No. Percorreremo invece il cammino inverso: questo tipo di trasformazione è profondamente in ottica della città e produce un cambiamento necessario per restituire a Roma il crepuscolo della sua funzione di capitale culturale. Roma infatti si presenta al mondo con il suo patrimonio di monumenti: non con un nostro grande sforzo della volontà...»

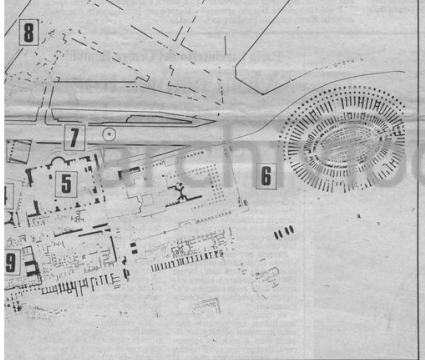
«No. Percorreremo invece il cammino inverso: questo tipo di trasformazione è profondamente in ottica della città e produce un cambiamento necessario per restituire a Roma il crepuscolo della sua funzione di capitale culturale. Roma infatti si presenta al mondo con il suo patrimonio di monumenti: non con un nostro grande sforzo della volontà...»

«No. Percorreremo invece il cammino inverso: questo tipo di trasformazione è profondamente in ottica della città e produce un cambiamento necessario per restituire a Roma il crepuscolo della sua funzione di capitale culturale. Roma infatti si presenta al mondo con il suo patrimonio di monumenti: non con un nostro grande sforzo della volontà...»



Per conoscerla Sotto sotto è fatta così

LA PIANTA dei Fori Imperiali, che pubblichiamo qui a fianco, rappresenta l'insieme delle piazze come furono fino alla fine dell'impero romano. Oggi sono, in gran parte, ricoperte dai giardini e dalla via dei Fori Imperiali. Per questo motivo i ruderi, lasciati in vista, si trovano a un piano più basso. Partendo dalla colonna Traiana, stabilissima e indicata nella carta con una freccia, e guardando in basso, cioè al livello della base della colonna, si vedono accanto a questa il cortile e gli ingressi delle due biblioteche. Guardando verso est, cioè verso il Colosseo, si hanno a sinistra, subito dopo l'attuale palazzo Roccagiovine, i mercati Traianei, la strada antica che vi passava davanti e un'occhiata del Foro di Traiano. L'attuale strada con balaustra che costeggia questi ruderi al limite del giardino si chiama via Alessandrina, come la vecchia via settecentesca che seguiva lo stesso tracciato e che è stata distrutta. Davanti alla Colonna, sempre al piano più basso, si sono molte altre colonne della basilica, che era un edificio imponente coperto da un tetto a falde dorsali. Dalla basilica si passava nel Foro che aveva un ingresso monumentale, ora sepolto sotto l'attuale giardino. Gli archeologi hanno motivo di ritenere che sarà possibile ritrovare molti resti di questo ingresso, un arco ornato di statue, tanto famoso nell'antichità che fu raffigurato su monete. Continuando ad avanzare in direzione del Colosseo, si ha sulla sinistra il marciapiede che delimitava il Foro di Augusto dal quartiere della Suburra e che tuttora separa dalla piazza del Circo e dalla via dei Fori. Poco più avanti, allo sbocco di via Cavour in via dei Fori Imperiali, si vedono le «Colonnacce». Sono la parte alta di due colonne innestate e sempre rimaste in piedi che appartenevano al portico del Foro di Nerva. Dove oggi c'è l'incrocio tra via Cavour e via dei Fori Imperiali siamo sopra il Foro della Pace. Questa è la parte che non è mai stata scavata e della quale, quindi, si sa pochissimo. Gli archeologi riferiscono tutti gli scavi che furono eseguiti in gran fretta al tempo del fascismo. E cioè: buttarono giù tutta la copertura di cemento e giardini, rianestimarono anzitutto il materiale sepolto (ed è bello aspettarsi molte scoperte), ma soprattutto, faranno dei saggi per analizzare gli strati che si trovano sotto i Fori. Bisogna tener presente che, se questa zona fu il centro monumentale della Roma imperiale, ebbe vicende complicatissime, dal punto di vista urbanistico nell'epoca repubblicana. Questa fu infatti una parte della Suburra, il quartiere più popolare e più vivace di Roma.



Mille, mille e mille automobili contro polmoni e monumenti

ROMA si soffocava. Il traffico automobilistico congestionava la vita pubblica. Ma non solo: le smog delle macchine e del bus inquinava e deteriorava l'ambiente e il patrimonio archeologico della città. Le automobili rovesciarono ogni anno su piazze e monumenti 20 tonnellate di polvere per km quadrato, cinque tonnellate di gas di scarico e dieci tonnellate di ossidi di azoto. Ma qualche rimbombo già in cantiere. Ne parlano l'assessore al Traffico del Comune, Tullio De Felice, Assessore, dal primo di febbraio via dei Fori Imperiali sarà chiusa al traffico, e dal primo di marzo, in via del tutto sperimentale, la domenica e i giorni festivi, via A. Renzi e corso Vittorio Emanuele.

Che effetti produrrà sulla circolazione automobilistica? «Sicuramente un notevole miglioramento, anche se queste misure non risolvono il problema più vasto che è quello di un generale ridimensionamento della circolazione cittadina. Postulano con certezza affermata fin ora che il traffico automobilistico sarà ridotto del 60 per cento».

E gli automobilisti che percorsi dovranno fare per raggiungere la zona est o sud della città? «Andrebbero più nelle arterie che conducono al lungotevere e da qui il traffico sarà dirottato verso la Piramide Cestia, via Marmellata, S. Giovanni per poi finire sulla tangenziale est che si spera riuscirà ad essere ultimata entro breve tempo».

Assessore, il vostro programma di smaltimento del traffico automobilistico porta, tra le altre cose, al recupero dei monumenti che oggi sono corrotti dallo smog. Ma i cittadini dovranno pagare servizi dai mezzi pubblici. E questi ultimi continueranno ad inquinare e a colpire con le vibrazioni la stabilità dei monumenti. Come potete risolvere il problema? «Come Giunta abbiamo dato disposizioni all'Atac (l'azienda comunale dei trasporti pubblici) di ripulire i bus e i mezzi di trasporto, in più le cose saranno limitate e si tenterà di convincere i romani ad andare a piedi: passeggiare nella città è una sana abitudine che va recuperata».

(Daniela Mastrogiacomo)

Attenzione: arrivano ospiti. Il centro deve essere pronto

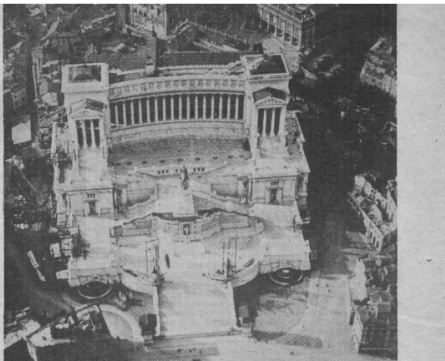
LA PRIMA DOMENICA di febbraio saranno minati il traffico automobilistico e riservata a quello pedonale tre strade del centro: via Arsenale, Corso Vittorio e il primo tratto di via dei Fori Imperiali cioè, da piazza Venezia al tratto di via Cavour. È prevedibile che una gran massa di gente si riverserà al centro per passeggiare in questa zona.

Abbiamo domandato all'assessore al Centro storico, signora Calabari, quali servizi saranno disponibili per i romani, quali arredi rimarranno aperti. Si potrà prendere un caffè? «Vorrei precisare che l'operazione di chiusura al traffico ha uno scopo preciso: se i romani non vedranno passare macchine e autobus attraverso corso Vittorio, che il traffico che segue la direzione da Largo Argentina al Tevere, direzione imposta al tempo di Roma episcopale, si accorgeranno che esiste una linea di percorso, visibile sia se si è tutti a piedi, che va da Piazza Navona a Campo dei Fiori, a piazza Farnese e a via Giulia. Ricordiamo, cioè, la vecchia Roma».

E il caffè? «Per ora si tratta solo di un tentativo. Vedremo quanto potrà essere il centro e poi il Comune prenderà altre iniziative per rendere più gradevole la domenica al centro».

Quando, per ora, niente caffè? «Non c'è da stare in ansia a prenderlo, come sempre, a piazza Navona, forse facendo un po' di fila. Diverso il discorso per i Fori Imperiali. Là non ci sarà un bar perché bisognerebbe costruirlo in mezzo ai ruderi. Cosa che, per motivi economici, non faremo mai. Ci sarà un complesso, un museo dell'urbanistica romana nella valle Rivoli, accanto al convento convento. Sono due belle prime donazioni che sarà un'attività assistenziale, la legge, molto probante, verrà al centro in bicicletta, soprattutto negli spazi di via dei Fori Imperiali. Avverrà così a Villa Borghese quando il centro di traffico automobilistico, il Comune sulla base delle iniziative della giunta, prenderà altre decisioni».

E allora provi a prendere il caffè? «Provare, ma».



Da 2000 anni la zona al centro di un vivace dibattito Cesare, Augusto, Vespasiano poi un anno di fascismo creò la strada da parata

di CLARA VALENZIANO

NEI TEMPI più antichi della repubblica romana, l'attuale piazza Venezia era fuori delle mura della città. Questo, passavano alle sul Campidoglio e proseguivano sul Quirinale che allora non era, come lo vediamo oggi, separato dal Campidoglio, ma era un solo blocco, e formando una sola, si ricongiungeva all'Arce capitolina. Su questa dorsale del Quirinale passavano molte strade con le sue torri, ma anche due acquedotti, l'Acqua Marcia e la Tepida. Nel punto più basso della sella c'era una porta della città, attraverso cui passava la strada che collegava la pianura antistante di Campo Marzio, il luogo delle esercitazioni militari al Foro romano. Al di qua della porta, il terreno era molto mosso, era tutto un salire e scendere. Le pendici del Quirinale e subito dopo, quello dell'Esquilino digradavano verso il Foro romano. Dopo l'Esquilino, un terreno colto sbarrava la valle: la Velia, che era una propaggine del Palatino e che, approssimativamente, aveva inizio poco dopo l'attuale incrocio di via dei Fori Imperiali con via Cavour. Scavallando la Velia ci si trovava nella valle del Colosseo che allora era solo una marra (più bassa di circa nove metri del livello attuale), circondata dal colle Oppio, dal Celio e dal Palatino. Quando il Tevere era in piena, le acque raggiungevano la «bocca della verità», entravano nella Valle Murcia (successivamente Circo Massimo), e infine, nel tra il Palatino e il Celio e finivano nella marina.

La corsa forata dalle pendici del Quirinale, dell'Esquilino e della Velia era come un ventaglio aperto davanti al Foro romano, ed era fittamente abitata. Sul versante del Quirinale c'erano i palazzi, i poveri stavano nel quartiere della Suburra, sulle pendici dell'Esquilino. Era questo il vero centro popolare di Roma e, dal punto di vista urbanistico, doveva avere l'aspetto di una cascata, perché dopo l'avvicinamento del Gall era stato sentito di ricostituire alla svelta, senza badare agli allineamenti delle case e senza rispettare il suolo pubblico.

Ma proprio perché era una zona così centrale fu presa di mira da tutti quelli che si proposero di abbellire Roma. Cominciò Cesare che, col bottino della guerra gallica, decise di costruire una nuova piazza a ridosso del Foro di Cesare, di circa 40 metri.

Nello spazio ottenuto col grande sbancamento furono eretti un foro, una basilica, due biblioteche, la colonna coclide con le imprese daciche (si trovava nel cortile tra le due bi-

voleggiavano sono considerati il capolavoro della scultura romana) e, dopo la morte di Traiano, un tempio in suo onore.

Anche Augusto, quando volle ampliare il centro cittadino e costruire un terzo Foro, trovò molte difficoltà negli espropri e — a giudicare da una piccola improntata della sua tomba — non riuscì a spuntarla del tutto. Il Foro di Augusto provocò un forte arretramento del quartiere della Suburra, ma quel che lo caratterizza è lo rende anche oggi immediatamente riconoscibile: è l'alto muro di peperino che lo divideva dal quartiere retrostante. Motivo ufficiale della presenza di questo insolito muro era che serviva a proteggere il Foro dai frequenti incendi che scoppiavano nella Suburra, ma è più probabile che servisse a nascondere, nella città ormai diventata prestigiosa, lo spettacolo indecoroso dei poveri.

L'operazione di esproprio continuò con Vespasiano: è la volta del Foro della Pace (dalla parte finale di via Cavour fino alla basilica di San Costantino Damiano). Era una grandiosa piazza porticata che, con grandi muraglioni di sostegno nel lato est, si appoggiava al colle della Velia. Su questo lato c'era un tempio e una biblioteca alla cui parete era appesa la pianta in marmo di Roma (non sono stati ritrovati molti frammenti). Il centro Foro, quello di Nerva, andò a riempire il vuoto rimasto tra il Foro di Augusto e quello della Pace. Lo chiamavano Transitorio, perché ci passava l'Argiletum, la strada che, partendo dal Foro romano, attraversava la Suburra, sia perché era lungo e stretto, sia perché di corridoio tra i due Fori accanto.

Siamo alla fine del primo secolo dell'impero: i quattro Fori hanno ormai occupato tutta la zona davanti al vecchio Foro romano. Eppure, quando Traiano, agli inizi del secondo secolo, decise di costruire una piazza ancora più grandiosa delle precedenti, fu proprio qui che volle erigerla. Per far fronte a questo, si progettò di riappare il centro del Foro di Augusto.

Il deserto che ne è risultato è stato pagato a un prezzo altissimo. Con la Velia si è perso il magnifico giardino cinquecentesco di villa Rivoli e sono stati distrutti un ninfeo, un criptoportico e altri monumenti che dal Foro della Pace sostenevano il colle. Nella zona dei Fori Imperiali sono sparite strade (ben undici, tra cui la settecentesca via Alessandrina) e chiese (cinque), i rovine che abitavano sul Foro di Cesare furono depurate di Acilia, gli altri a Via Melinaia, a Primavalle e a Tormentara.

dossier

Un tapis roulant, protetto dal plexiglass sospeso a dieci metri sui ruderi: il progetto fa inorridire alcuni, entusiasma altri. Sarà questa la discussione di domani

Quel tubo kolossal potrebbe unire Roma e dividere i romani

di VALERIO ELETTI

A MEZZ'ARIA, sopra capitelli e colonne abbatute, tra le rovine di un'antica civiltà, si libra impotente un enorme tubo di plexiglass luccicante. Dall'interno un lieve ronzio e gli sguardi curiosi di decine di uomini e donne trasportati velocemente da un capo all'altro su lunghissimi tapis-roulants. È questo un progetto già pronto per l'attraversamento dei Fori Imperiali che, all'ultimo convegno promosso dalla "Legna per l'Ambiente", ha fatto inorridire gran parte del pubblico in sala.

È la più «ditturbata» tra le idee che si vanno approntando per risolvere i problemi di transito nella zona dei Fori Imperiali dopo l'abbattimento della grande via di scorcimento che oggi li attraversa, e dopo la conclusione dei lavori di scavo e di sistemazione delle rovine romane ancora sepolte sotto tonnellate di terriccio.

Una follia? «Noi di certo», afferma-
no i tre progettisti, Giovanissimi,

laureati appena tre anni fa con brillanti tesi dedicate al restauro, particolarmente preparati proprio sulla salvaguardia dei monumenti, gli architetti Francesco Febbraro e Fabio e Pierluigi Limiti non hanno tentennamenti. Se il loro progetto ha una grossa dose di provocazione, non è poi così assurdo come potrebbe sembrare a prima vista. Appoggiando su nove piloni metallici, la struttura dovrebbe collegare, sospesa a dieci metri d'altezza, la zona di via Cavour con quella di piazza Venezia, prendendo terra proprio nel bel mezzo dell'Altare della Patria. «Anche per rendere finalmente visibile un monumento che finora è sempre stato estraneo alla vita dei romani», sottolinea Francesco Febbraro. E prosegue nella spiegazione: «Il tapis-roulant permetterebbe di risolvere la folla che evidentemente si forma nel cuore della città sbloccando via dei Fori Imperiali. Non si può obbligare il

cittadino ad attraversare a piedi una così vasta area di scavi, magari per andare da casa in ufficio. Con il tapis-roulant protetto dal tubo di plexiglass ci si innescerebbe invece esattamente lo stesso tempo che ci mettono oggi gli autobus. Senza problemi di traffico né di pioggia o freddo. E soprattutto con la possibilità di scendere dal tappeto e fermarsi a guardare i Fori da una qualunque delle piazzole di sosta costruite lungo il percorso».

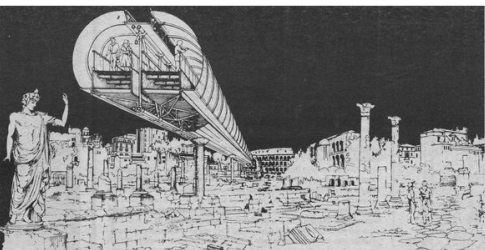
È non è un vantaggio da poco, se si pensa che a scavi completati ciò che sarà visibile degli antichi Fori di Traiano, di Augusto, di Cesare e di Nerone saranno in pratica soltanto le fondamenta e qualche pezzo di colonna semiabbuttata; delle pietre cioè che risale a livello del terreno risultano incomprensibili e disordinate, mentre da dieci metri di altezza rivelano immediatamente la pianta delle antiche costruzioni.

Gli argomenti sono validi, lo studio è abbastanza approfondito ma il progetto difficilmente potrà trovare una realizzazione. Tanto è vero che, nonostante i tre architetti siano militanti del Pci e il progetto sia stato presentato in un convegno Arci, la Giunta di sinistra del Comune di Roma per ora non l'ha neppure preso in considerazione. I commenti di chi vede il progetto sono spesso violenti e decisi: «Qui siamo a Roma. Disneyland è lontana decine di migliaia di chilometri da qui e non ha niente a che fare con la nostra storia». Ma i tre architetti non fanno una piega: «Tirare in ballo Disneyland ogni volta che si propone una soluzione funzionale, efficace e nuova è un vero e proprio assurdo. Niente è più malizioso e ridicolo nei confronti della società in cui viviamo che trincerarsi nell'immobilismo delle non-possibilità».

È obiettivamente bisogna ammettere che Roma è oggi la capitale occi-

dentale più povera di architettura contemporanea. E non è necessario, per fare qualcosa di nuovo, radere al suolo le Halles, come avvenne, proprio dieci anni fa, per realizzare il Forum parigino.

«È proprio la voglia di smuovere una situazione di immobilismo che ci ha spinti a fare questo progetto», conclude l'architetto Febbraro. «Non è poi così importante il tubo di plexiglass sui Fori. Non deve essere una cosa definitiva. E lo dimostra il tipo di costruzione che abbiamo studiato: una struttura facilmente rimovibile un giorno che fosse realizzata, che per esempio una metropolitana che facesse lo stesso percorso. Ciò che veramente importa è uscire da questa palude culturale che impedisce e ostacola di realizzare una scelta nuova e originale in questa Roma sempre più imballata e museificata».



505 TURBO

NUOVE TECNOLOGIE



TURBO DIESEL

ALTA VELOCITA' ECONOMICA

oltre 160 Km/h - lit. 8,6 per 100 Km a 120 Km/h - 2304 cc. - L. 14.955.000

Completato: IVA • servosterzo • servosterzo • tetto apribile • chiusura portiere centralizzata • regolatore assetto fari nell'abbiaccio • alzacristalli elettrici • retrovisore portiera regolabile dall'interno • vetri atermici • fari alogeni e tutto il comfort internazionale. PEUGEOT 505 TURBO DIESEL: 4 cilindri in linea • motore super-

quadro • pompa iniezione e turbocompressore • alzacristalli elettrici • coppia max 18,8 mkg a 2000 giri • albero motore a 5 supporti • trazione posteriore • 5 marce • 5 posti • sospensioni a 4 ruote indipendenti • PEUGEOT 505: 6 modelli diesel • turbo diesel • benzina.

Questo dimostra allora chiaramente che il progetto più «ditturbato» e coraggioso, se anche all'inizio trova una folla di simpatizzanti, poi entra quasi subito a far parte del panorama urbano.

E cosa ne pensa un architetto?

Parla l'architetto del Centre Pompidou
“Molti nemici, troppo onore, per Beaubourg è andata così”

IL PROGETTO del tubo in plexiglass sospeso sugli scavi dei Fori Imperiali sta già sollevando le prime polemiche. Se solo si pensasse di realizzarlo veramente, si può star certi che ci sarebbe un vero e proprio ciclone di schieramenti e opinioni.

Proprio per questo abbiamo chiesto all'architetto più discusso di questi ultimi anni, Renzo Piano, di ricordare la vicenda sollevata dalla realizzazione a Parigi del suo progetto per il Centre Pompidou.

«A pensarci ora fu proprio una bufera. La questione coinvolse stampa e pubblico per diversi mesi e arrivò a toccare punti di polemica, pro e contro, anche estremamente vivaci. E in fondo, talvolta, anche simpatici. Come quando per esempio, un giornale (mi sembra "Le Monde") pubblicò una lettera in risposta di un gruppo di lettori: era invece lo stesso tubo che era stato pubblicato quasi un secolo prima in polemica con la costruzione della Tour Eiffel. Avevano solo sostituito Centre Pompidou a Tour Eiffel. Gli argomenti di insipiente non erano cambiati di una virgola e si adattavano perfettamente alla polemica in corso».

Poi, il tempo è passato. Parigi è ormai un'isola ogni giorno la grande smarcatura di cui Beaubourg è decisa di migliaia. Che ne è di quelle polemiche oggi?

«Proprio il 31 di questo mese il Centre Pompidou compie quattro anni. È di scandalo architettonico (non si parla più di diverso tempo) e né di scempio urbanistico. Anzi siamo al paradosso che la grande fabbrica dell'arte è diventata un prodotto. Ed è un grosso errore. Noi l'avevamo pensata soprattutto come struttura efficiente, che dichiarasse all'esterno ogni sua funzione. Quindi non un modello da prendere a scatola chiusa, ma la soluzione di un problema molto definito e preciso. Come oggetto urbano in sé per sé, a essere verificato che il Beaubourg attira quasi la metà degli oltre 25 mila visitatori giornalieri, al di là del Finestrese per le mostre».

Questo dimostra allora chiaramente che il progetto più «ditturbato» e coraggioso, se anche all'inizio trova una folla di simpatizzanti, poi entra quasi subito a far parte del panorama urbano.

E cosa ne pensa un architetto?

«Certo, Piano, lei, nel suo passato, non è un tubone in plexiglass sospeso sui Fori Imperiali».

«Non conosco questo progetto nei dettagli, ma in linea di massima ho da fare soltanto delle riserve di carattere tecnico. Affrontare l'argomento dal punto di vista puramente estetico e assolutamente sbagliato: vuol dire ritrovarsi poi a fare i conti con un problema mai posto, in definitiva si tratta invece di usare semplicemente un po' di buon senso per trovare la soluzione giusta».

Ma veniamo proprio al progetto del tubo: un'idea del genere non la fa rabbrivire. Ma più che altro per la quantità di ostacoli tecnici da affrontare. Ne so qualcosa per i tubi che contengono le scale esterne del Beaubourg. E lì si trattava di questioni molto più semplici, legate all'architettura di un solo edificio e non alle enormi dimensioni della scala urbana. Per prima cosa non si può usare il plexiglass per il periodo di inaffidabilità. Noi abbiamo usato in alternativa dei vetri speciali. Simili ai cristalli delle automobili, per intenderci. Poi la questione della manutenzione è il problema che ci ha fatto dormire: un tubo trasparente provoca il cosiddetto effetto serra. Il caldo all'interno di esso può diventare insopportabile. Va studiato perciò un complicato sistema di aperture che ne permetta la corretta ventilazione. La questione vera sta però nei costi: non solo di progettazione e di realizzazione, ma soprattutto di manutenzione».

Se dovessi progettare oggi il Pompidou, per esempio, non lo farei assolutamente come dieci anni fa. La situazione generale è cambiata. Quella era ancora un'epoca di vacche grasse. Non si faceva nessun caso al costo e l'energia necessaria per far funzionare un tale complesso edilizio. Così oggi i costi per il funzionamento del Centre Pompidou sono a mio avviso troppo elevati. E c'è un altro risultato negativo in quel lavoro: tutto era nato per eliminare la barriera esistente da sempre tra visitatore e struttura museale. Per rendere cioè il museo un luogo in cui vivere e fare delle esperienze valide. Il successo del Centre Pompidou, invece, superando tutte le aspettative, è che sta trasformando la visita al museo in fatto troppo superficiale di consumo e di moda».

CORRIERE ROMANO

COMINCIA FRA TRE GIORNI L'ESPERIMENTO FESTIVO SULLO STRADONE LITTORIO

Via dei Fori Imperiali chiusa di domenica Rivoluzione del traffico in corso Umberto

L'assessore De Felice non crede alla possibilità di una pedonalizzazione definitiva - Al Corso i passanti rischiano di finire schiacciati dai bus: previsti sensi unici e un marciapiede più largo

Scatta l'esperimento di via dei Fori Imperiali. Domenica prossima, primo febbraio, lo stradone littorio sarà chiuso alla circolazione motorizzata sia pubblica che privata. La cosa si ripeterà ogni domenica e ogni giorno festivo. Tullio De Felice, l'assessore al Traffico, resta però scettico che a questo primo passo possa far seguito la pedonalizzazione definitiva e quindi lo smantellamento del telaio con recupero dell'area archeologica degli antichi fori. Ipotesi molto dibattuta in questi mesi nell'insieme della nuova politica di salvaguardia e valorizzazione delle memorie storiche (sbarramento di via della Consolazione, chiusura di parte di piazza del Colosseo, legge speciale dei 180 miliardi ecc.). A parere di De Felice, i flussi di traffico smaltiti dalla strada nei giorni feriali sono troppo massicci per essere dirottati altrove se non a prezzo di congestioni imponenti in altri punti della città: la decisione sul da farsi, ricorda comunque, tocca alla speciale commissione di studio insediata dalla giunta comunale su questo problema.

L'assessore ne ha parlato ieri, in una conferenza stampa servita anche per annunciare un ventaglio di interventi imminenti per via del Corso, dove l'aumentato carico pedonale (indotto dalla metropolitana e collegato al fenomeno della generale trasformazione d'uso degli spazi del centro storico) interseca ormai pesantemente col transito massiccio degli autobus. Gli autisti dell'ATAC, esasperati dalla tensione per il continuo rischio di investimenti, hanno minacciato agitazioni dure (anche il rifiuto di guidare su quel tragitto) se il problema non verrà risolto. Le misure previste sono di tre ordini.

1 Sorveglianza severissima a piazza Colonna e piazza del Popolo, per impedire l'accesso al Corso di motorini e auto non autorizzate. Il provvedimento è già in vigore da qualche giorno.

2 Allargamento del marciapiede destro (guardando verso piazza del Popolo) di circa un metro nel tratto tra



In via del Corso gli autobus non lasciano lo spazio necessario ai pedoni

piazza Colonna e piazza del Popolo. La carreggiata si restringerà allo spazio strettamente necessario per l'incrocio di due bus. Si vorrebbe inoltre proteggere il marciapiede con una balaustra: non semplici esterne, ma una protezione metallica piena, sul tipo di quelle delle stazioni della metropolitana. Prima di andare in esecuzione, il progetto verrà comunque sottoposto all'assessore al Centro storico ed è possibile che Vittoria Calzolari, escluda la compatibilità del bandone metallico con lo scenario barocco di via del Corso. Già massacrata dalle insegne, scombusolata dal traffico snaturata dalle funzioni commerciali, l'antica arteria non sembra proprio aver bisogno di altri orpelli della civiltà delle macchine. E' probabile che anche i commercianti ab-

biano da ridire, visto che la palizzata ostacolerebbe il passaggio del pedone-cliente da un marciapiede all'altro.

3 Modifica della circolazione degli autobus secondo una riedizione del "quadrilatero": senso unico da piazza del Popolo a piazza Colonna e ritorno per largo Chigi, via del Tritone, via Due Macelli, piazza di Spagna, via del Babuino. Sembra che l'ATAC, interpellata, abbia obiettato che insorgerebbero difficoltà per i mezzi diretti a via Tomacelli-piazza Cavour e abbia proposto, per loro, la ripertura di via Condotti: ipotesi a cui De Felice è giustamente contrario. Resta poi valida la prospettiva di sostituire tutti gli autobus in servizio sulle linee che impegnano il Corso con filobus a trazione elettrica, meno dannosi per i mar-

nervi dei passanti): si attende a giorni che l'ATAC faccia conoscere lo studio di fattibilità in proposito che le è stato chiesto più di un mese fa.

I tempi dell'operazione-Corso non sono stati ancora decisi: si è, per ora, in fase di progetto. Ogni dettaglio è stato invece già fissato per via dei Fori Imperiali. La chiusura domenicale verrà gestita dai vigili, che trasmetteranno gli accessi con barriere mobili. Il blocco si porrà in piazza Venezia tra lo spigolo del monumento a Vittorio Emanuele che si protende verso la colonna Traiana e il limite esterno della gradinata che circonda il «buco» del foro Traiano. Un secondo sbarramento su via di S. Eufemia impedirà l'accesso a via Alessandrina, che resterà a sua volta intatta.

Sul fronte opposto, il taglio si farà all'altezza di largo Corrado Ricci, beninteso lasciando libero il transito da via Cavour verso il Colosseo. Sarà poi lasciato un varco per accedere a via della Salara Vecchia, lo stradone tra i giardinetti e la ringhiera che delimita il Foro sul lato della Curia: il piazzale servirà infatti di posteggio agli autobus turistici, che il Comune evidentemente non intende allontanare di un metro dal parco archeologico. Così anche la domenica lo spettacolo di via dei Fori Imperiali chiusa sarà interrotto dalla presenza del muro del pullman, strategicamente posti a scardinare la continuità ideale tra gli spazi storici.

Allo stradone pedonalizzato, ha precisato De Felice, potranno accedere le biciclette, e anche le botticelle tirate dal cavallo. Lo spazio recuperato verrà inoltre animato con iniziative tese a farne un punto di aggregazione: mostre, concerti, festival si comincerà presto, ma non subito. Gli autobus dell'ATAC (85 e 87, l'88 non viaggia di domenica) saranno dirottati per il Circo Massimo.

Resta da dire che non ci sono molte speranze che la chiusura festiva serva per fornire alla commissione di studio elementi di valutazione circa gli effetti del provvedimento sul traffico.

Infatti non si è pensato di rilevare l'andamento della circolazione in queste ultime domeniche di apertura e quindi non si potranno fare confronti. L'assessore e i suoi tecnici hanno spiegato ieri di aver valutato ad occhio, ma si tratta di un occhio esperto che il blocco festivo è positivo, anche se non sarà del tutto indolore, mentre l'opportunità dei rilievi è stata scartata «date le differenze sostanziali tra traffico feriale e traffico domenicale, che impediscono di stabilire rapporti tra le due situazioni». Sarà vero, ma così la valutazione degli effetti dell'esperimento resterà affidata soltanto alle sensazioni: che non sono uno strumento di misura scientifica.

F. P.

Cronaca di Roma

GLI UFFICI DI CRONACA SONO APERTI AL PUBBLICO DALLE 11 ALLE 13 E DALLE 16 ALLE 1 DEL MATTINO - TELEFONO 4720

Le domeniche a via dell'Impero. L'architetto Insolera propone di fare dell'esperienza un'occasione di cultura. Cartelli, ponteggi e altre realizzazioni per «dare del tu» ai ruderi. Occorrono guide per visite spontanee nella zona archeologica aperta a tutti.

Dall'isola, gratis ai Fori

Ora occorre perfezionare l'iniziativa. Perché non chiudere altre vie e piazze in periferia nelle zone costruite dal fascismo?

di ITALO INSOLERA

Aria pulita finalmente intorno ai monumenti dei Fori? Domenica 1 febbraio aria pulita nei pedoni e silenzio per le orecchie della gente in quell'area del centro di Roma racchiusa tra il Foro di Traiano, di Augusto, di Nerwa, il Foro Romano, il Foro di Cesare. La prima impressione riportata passeggiando in quelle ore di «isola pedonale» è stata proprio di non essere più in una strada, in uno scorrimento, in un attraversamento, ma al centro di un «cittino» tra Quirinale, Palatino, Campidoglio. Un casino di cui però, domenica scorsa, si poteva sfruttare solo il pezzo centrale. L'«isola pedonale» sperimentale infatti coincide con le aree percorse nei giorni feriali dal traffico e quindi si arresta sui muri e le cancellate di cinta delle zone archeologiche. Per entrare in queste bisogna raggiungere gli unici due ingressi esistenti e pagare il biglietto uno dei due attraverso i finestroni degli autobus e delle auto. Ma dopo dieci minuti avanti e indietro l'«isola pedonale» era esaurita: lo sguardo possibile ai Fori anche; troppo poche le panche,

per cominciare a toccarlo con mano. E anche per avere elementi più completi da valutare nell'esperienza in corso. Sarebbe infatti parziale un'esperienza che si limitasse ad aprire un bevedere — pedonale, pulito, invitante — ma staccato dal panorama intorno. Domenica scorsa i romani sono andati a passeggio nel silenzio e hanno guardato con visi sempre passanti in fretta attraverso i finestroni degli autobus e delle auto. Ma dopo dieci minuti avanti e indietro l'«isola pedonale» era esaurita: lo sguardo possibile ai Fori anche; troppo poche le panche,



Disegno di ALFONSO ARTOLI

ne (e molte rotte). Noi proponiamo di allargare subito l'esperienza caratterizzando nella direzione che gli è specifica: il Comune non ha creato una «isola pedonale» ma l'«isola» che costituisce insieme l'ingresso e il centro del Parco dei Fori. La domenica i Fori devono essere gratuiti e direttamente collegati con questa area che essendo ad essi centrale non può non mutarne l'uso. Proponiamo di fare sabato due passerelle provvisorie, in tubi Innocenti e legno, che scendano dal muro del Foro Romano verso l'Arco di Settimio Severo e verso la basilica Emilia, senza attendere siste-

mazioni più definitive che verranno con i restauri in corso e con la fine dei lavori in via della Consolazione. Altre tre scalcie, ugualmente provvisorie, si possono fare dall'altra parte per scendere nel Foro di Traiano, in quello di Augusto, in quello di Nerwa, Passerelle e scalcie, aperte solo la domenica, devono essere collegate con degli itinerari di visite rapide e parziali: percorsi «domestici» per i romani che abitano qui intorno tutto l'anno e possono vedere i vari pezzi della Roma imperiale una domenica dopo l'altra, senza l'angoscia del ritardo che deve vedere tutto in un'ora, prima che il pullman

dell'agenzia di viaggio riparta per il sol levante. Bisogna ripartire — e far ritrovare — il ritmo con cui utilizzare questa antica Roma: bisogna — attraversando una frase ormai da anni famosa — «dar del tu ai Fori e ai ruderi». Itinerari semplici, brevi, comprensibili con scritte, cartelli, pannelli indicatori. C'è un mucchio di cose da dire e tutti hanno voglia di vedere, di apprendere, di sapere di sperimentare questa nuova possibilità. Forse servono anche delle guide per accompagnare e illustrare. Si concentrino qui, nelle prossime domeniche, le iniziative dei tanti istituti che organizzano

visite: l'Istituto di studi romani, Italia Nostra, ecc. E si intriscano studenti e studenti dei licei, di storia, di storia dell'arte perché a turno la domenica siano lì a disposizione dei vari capannelli che domini si formano spontaneamente.

Il passo che è stato fatto è stato forse il più difficile: non solo perché era il primo ma perché aveva di fronte il mio «indeflessibile» dall'«isola». Si è visto — ed era del resto ampiamente previsto — che problema è secondario con un po' di informazione a distanza le domeniche prossime anche i pochi automobilisti trovati di colpo e sprovvedutamente di stanza alle trasmissioni, cercheranno per tempo altre vie.

A questo proposito l'esperienza del Parco dei Fori potrebbe suggerire un'altra considerazione: Roma — come tutte le città — nei giorni di festa è diversa ed è diversamente «usata» dai suoi abitanti. Ma questa diversità è sotterranea, casuale, episodica. Non vi sono anche in periferia, anche nei quartieri dell'800 e del fascismo, delle vie, delle piazze che si potrebbero chiudere al traffico la domenica, partecipare del tempo libero e di riposo degli abitanti del quartiere, in modo diverso da come nei giorni feriali partecipano del loro tempo di lavoro? Non si potrebbe ricercare questa Roma festiva, questa Roma dei cittadini e per i cittadini? Non potrebbero i comitati di quartiere, le circoscrizioni proporre le aree, le zone, le vie dove sperimentare se esiste un modo semplice e soddisfacente di usare dei quartieri della città?

TESTA & C.
MAGLIERIE
Via Santa Chiara, 13
FINO AL 7 FEBBRAIO
sconto 20%
Comunicazione est. 4 14-1-81
in sensi legge 80

Cesari VIA BARBERINI
PARTICOLARE ATTENZIONE ALLA TRADIZIONALE VENDITA ANNUALE
Biancheria da casa e corredi sconti da 20 a
Biancheria per signora sconti da 20 a
Sopracoperte trapunte - Cuscini sconti da 20 a
Accappatoi donna-uomo sconti da 20 a
Cesari s.p.a. in sensi legge 80

andré laug
boutique
SALDI
abiti - mantelli - tailleurs
scampoli - tessuti alta moda
Via della Croce 76 - Tel. 678.00.06
Cesari s.p.a. in sensi legge 80 - tel. 12-1-81

MANFREDI TENDE DA SOLE

Per questo mese anche a comodate rate.
Telefona subito
61.20.13
preventivi gratuiti senza impegno

Favorevole trattamento prestagiona Grande raccordo anulare km. 24.50

8 VERE OCCASIONI GS TI ASPETTANO

GS 1220 CLUB	1976 L.	3.300.000
GS 1220 PALLAS	1974 L.	2.950.000
GS 1220 CLUB	1978 L.	4.200.000
GS 1220 BREAK	1976 L.	3.650.000
GS 1220 PALLAS	1979 L.	5.150.000
GS 1300 CLUB	1979 L.	6.100.000

Cronaca di Roma

GLI UFFICI DI CRONACA SONO APERTI AL PUBBLICO DALLE 11 ALLE 13 E DALLE 16 ALLE 18 DEL MATTINO - TELEFONO 4720



L'isola ai Fori. Non più solo una passeggiata lontano dalle auto

Da domani visite guidate banda musicale, marionette

C'è bisogno di idee vere non di aut-aut strumentali

Se abbiamo capito bene, a Roma è già cominciata la campagna elettorale per il Campidoglio. Non lo denunciamo da parte, lodevole, che alcuni partiti (il Psi e la Dc, signora) abbiano presentato una loro ipotesi progettuale su Roma, ma dal loro scetticismo ed esasperato che sta assommando il dibattito su via dei Fori Imperiali, con titoli separati contro i sostenitori del parco archeologico, con minacce di referendum (magari fra gli automobilisti), e altro ancora.

Un contributo a questo modo deviante di affrontare i problemi, annosi e stratificati, della salvaguardia del centro storico e della sua liberazione da quanto di incompatibile la società industriale (fittica nel più rizzo e brutale del mondo) ha scritto su queste vecchie pietre l'hanno detto i romani con comunicato dell'altra sera. Quello in cui, sostengono, ad esempio, che l'eventuale smantellamento dell'ex via dell'Impero provocherebbe una gravissima perdita difficilmente giustificabile venendo così colpita «una realtà geniale storica di Roma come è universalmente riconosciuto dal mondo della cultura e dallo stesso turismo internazionale». Dove confondere le sagre di viaggio o le compagnie di pullman turistici con la cultura (l'ita per giunta) sembra rinchiuso in un boomerang.

E' ancora una volta il tentativo di lasciar le cose come stanno e di ostacolare chi dalle parole vuole passare ai fatti. Non proclamo polverosi. Non scateniamo una insana speranza pro e contro via dei Fori, creando due insidie o insidie partitiche con artificio manicheo, utile solo a chi si oppone a qualsiasi novità.

La Giunta, a nostro avviso, ha fatto benissimo a chiudere via della Consolazione e fu benissimo a porre con decisione il problema della chiusura al traffico dell'ex via dell'Impero che mezzo secolo fa suggerì il massacro urbano e archeologico di Roma tagliando in due l'area dei Fori. Ora c'è bisogno di idee vere, non di aut-aut strumentali. Affermare — come affermano i «romantisti» — che per salvare Roma antica dai micidiali gas di scarico, non serve chiudere lo stradone mussoliniano, ma che occorre chiudere l'intero centro storico, significa porre il problema nodale (forse) di Roma in modo da non affrontarlo mai. Certo, lo smog è esistente per ogni pietra antica (così come per l'uomo), ovunque essa si trovi. C'è però la possibilità di creare una prima, grande difesa nell'area più minacciata, laddove il marmo sta diventando grasso, perché non discuterla? Perché non sperimentarla concretamente? Perché aggirarsi contro, preventivamente, lo spauracchio della «voce popolare»? Eh, se avessero potuto parlare i bergamini e quanti altri la polizia degli investimenti sportivi in massa per tanti anni! Oggi possono parlare, e parlare, intervenire, democraticamente. Che il dibattito dunque sia una cosa seria, adeguato al livello, alto, dei problemi. Non propagando strumentalmente o attacco retro a posizioni e idee finalmente coraggiose. Dopo decenni di bassa marea materialista-borghese Roma è tornata al centro dell'interesse culturale nazionale per atti e fatti positivi. Non sprechiamo questa occasione.



I romani che domani mattina andranno in via dei Fori Imperiali non si troveranno più su uno scoglio galleggiante dentro al parco archeologico o su una strada pedonalizzata come tante altre su cui passeggiare o andare in bicicletta. La seconda domenica di chiusura sperimentale al traffico del tratto compreso tra largo Corrado Ricci e piazza Venezia formerà più di un'occasione e di un incentivo per prendere confidenza con quelle testimonianze dell'antica Roma che si è abituati ad ammirare distratamente dal finestrino

dell'automobile o dell'autobus. L'accesso all'intero complesso dei Fori sarà, per cominciare, gratuito. Archeologi del Comune e della sovrintendenza organizzeranno a partire dalle 10 visite guidate all'interno del Foro repubblicano e dei Fori imperiali (che per l'occasione resteranno aperti anche nel pomeriggio). Guide corsuali costituiranno anche di visitare il palazzo dei Conservatori e i musei capitolini.

Alle 11.30, con partenza dalla colonna Traiana il prof. Inslerka organizzerà un tour lungo via dei Fori Imperiali, illustrando la storia della strada, spiegando quello che c'è sotto il manto d'asfalto e cosa potrebbe significare il suo smantellamento. Nel pomeriggio, qualche concessione allo spettacolo: alle 16.30 ritorna la banda dei vigili urbani, mentre i bambini potranno divertirsi con un teatrino di marionette.

Le critiche anche violente e le polemiche spuntate in questi giorni contro l'iniziativa dell'amministrazione capitolina per dare concreta attuazione al progetto di parco archeologico non sembrano impedire al sindaco Petroselli. «Non fare altro per aver imposto alla città ed al paese un dibattito reale sulla difesa del patrimonio archeologico, che la chiusura domenicale di via dei Fori Imperiali abbia già raggiunto un risultato occasionale. Per questo sono convinto che certe critiche dei Romantisti siano sbagliate, oltre che sospette.

Non abbiamo né fretta né pregiudizi. La commissione che abbiamo nominato e che si riunirà per la prima volta mercoledì prossimo non vuole certo soffocare un dibattito che è appena cominciato ma solo fornire a tutti gli interessati gli strumenti per approfondire la discussione. Si può discutere su tutto, se sia opportuno o no scavarlo, sul tempo e sui modi di questi interventi. Un punto fermo comunque esiste: via dei Fori Imperiali non può più essere considerata l'autostrada di Roma. Anzi, e non conteso che si riveli inutile scavarlo, la chiederemo ugualmente al traffico e ci andremo a passeggiare la domenica.

«Sono convinto — conclude il sindaco — che un'iniziativa come questa, per il suo valore simbolico, dovrebbe unire i romani, non dividerli con polemiche acrimoniose e sterili. Come non inopportuni del fatto che per decenni non si è parlato del degrado del patrimonio archeologico e oggi, non appena ci decidiamo a fare qualcosa di concreto...»

Cesari VIA BARBERINI
PARTICOLARE ATTENZIONE ALLA TRADIZIONALE VENDITA ANNUALE

Biancheria da casa e corredi sconti da 20 a 40%
Biancheria per signora Sopraccoperte trafilate - Cucchini sconti da 20 a 40%
Accappatoi donna-uomo sconti da 20 a 40%

Com. Off. n. 9-1 al ser. Leggo 80

cavaletto

a cura del Servizio promozionale della SIP Società Internazionale Pubblicità

Le mostre

GALLERIA LA BARCACCIA
Via della Croce, 7
Tel. 878.52.85
Proteggere dal sole
portante mostra d'arte
P.C.E.

La mostra sarà visibile fino al 13-2.
Catalogo in galleria.
Orario: 10-13 e 16-19.30.

GALLERIA GELIA
Via della Croce, 148, tel. 858.656
Insieme a un'opera di
GIORGIO ARNESCHI
scultura.

CASA D'ARTE
«LA GIOIELLA»
Via della Fontanella 6
Piazza dei Popoli 1
Tel. 878.56.62
Gi concludo la mostra di
GIORGIO ARNESCHI
in collaborazione con l'ente di D.A.R. M.C.C.A.
Martedì 10-2 ore 18 inaugurazione
della mostra personale di
GIUSEPPE MARINO

GALLERIA RUSCO
Piazza di Spagna, 9
Tel. 878.56.81
Cogni ore 18 inaugurazione
mostra di
EUGENIO POZZOLI
La mostra sarà visibile fino al
13 febbraio in galleria.
Orario: 10-13 e 16-19.30.

GALLERIA L'INDICATORE
Largo Tenorio, 3, tel. 8588776
Mostra personale di
CARLO LEVI
scopre inedite
dal 7 al 25 febbraio.

BREVETTO MONDIALE
SISTEMA MINIPACK
La mini confezionatrice in tar
trebbia dalle grandi possibilità
brevettati costi.

Siamo presenti
Fiera:
Salotto della Com
Palazzo dei Congr
ROMA E.U.R.
Stand 223 habib
dal 7 al 10 feb
1981