

# 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, prestandosi anche nel futuro: dunque autobus, metropolitana 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 «tecnic» sui singoli mezzi agli obiettivi generali di riequilibrio demografico e produttivo del Lazio.

Di Segni ha parlato per circa due ore, riepilogando 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. E' 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 del dieci per cento quello del 1979 (nel 1979 si era data la stessa regola con riferimento al 1976), 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-Fiuggi 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'Arzini e Caspelli 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 sono 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 sparire 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 pericolanti della basilica di Massenzio, restituirebbe la giusta visuale al Colosseo e a tutti gli altri monumenti resi incomprendibili dal piccone demolitore. E' 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.

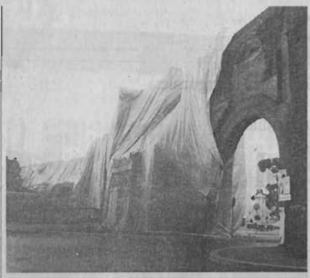
L'ha lanciata ieri alla conferenza cittadina sul traffico, parlando della situazione dei monumenti aggrediti dallo smog e delle misure da prendere per impedire la definitiva rovina della «massima concentrazione di beni archeologici che esiste al mondo». Il soprintendente ha riferito sui lavori avviati in questi mesi: la situazione accertata nei sopralluoghi - 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 salvarsi anche alcuni piccoli interventi, come la chiusura della piazza del Colosseo tra l'arco di Costantino e i Fori, la soppressione definitiva di via delle Consolazioni, l'eliminazione dei parcheggi esistenti in piazza S. Ignazio e in piazza Colonna, la pedonalizzazione dell'incrocio 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 city 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 rimasto cementate sotto l'asfalto a 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.

CAVALZASAVINA 1/5-80

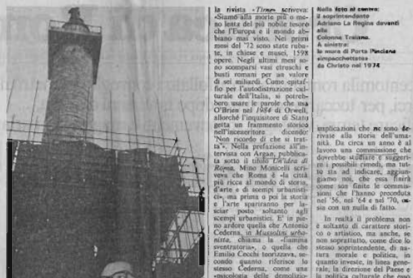


**NELLE TATE** del 54... poco conosciuto di... monumenti e opere, con lo stile del... Piazza del Mirafiori...

Nel novembre del '70... sono andate scoperte di... di piazza a Milano... di piazza del Mirafiori...

**Roma coriosa**  
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 inondazione, queste le in... monumenti, trascurati i... di Roma non vanno... di piazza a Milano...



la realtà - Tizian, attraverso... di piazza a Milano... di piazza del Mirafiori...

Per effetto della contaminazione... di piazza a Milano... di piazza del Mirafiori...

la realtà - Tizian, attraverso... di piazza a Milano... di piazza del Mirafiori...

Per effetto della contaminazione... di piazza a Milano... di piazza del Mirafiori...

Per effetto della contaminazione... di piazza a Milano... di piazza del Mirafiori...

Un viaggio ricco di bellezza e di leggenda nelle tradizioni popolari della Sicilia. GIUSEPPE BONAVIRI NOVELLE SARACENE. Rizzoli.

Libero Bigiaretti Due senza. Una struttura mostruosa ma perfetta, una situazione pericolosa e allettante. Torne, rinnovato con straragionio brio linguistico, un tema tipico del mondo patetico e paradossale dello scrittore. L'Espresso.

Impiani. A black and white photograph of a man in a uniform, possibly a pilot or military officer, standing in front of a plane.

**SOTTO** il tiro di mille... di piazza a Milano... di piazza del Mirafiori...

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

**Quando il silenzio è d'oro**  
di RENATO MINORE

invece, non hanno più... di piazza a Milano... di piazza del Mirafiori...

invece, non hanno più... di piazza a Milano... di piazza del Mirafiori...

invece, non hanno più... di piazza a Milano... di piazza del Mirafiori...

invece, non hanno più... di piazza a Milano... di piazza del Mirafiori...

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 starsi, 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 setticento 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 testimonianza 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 dal 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 persi 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 1971, quando si avviò l'espropriazione del Colle Oppio, dei Fori Imperiali, del Palatino, delle Terme di Caracalla e della Passeggiata 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 Giulio, 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 semiabbandono negli edifici delle Terme. L'impresa è vasta: si tratta di mettere pesantemente mano ai locali, catalogare tutto l'esistente, progettare e realizzare lech e percorsi. E altrettanto bisogno di cure hanno le raccolte specifiche, come gli antiquari Palatino e Etrusco.

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 esposti 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 Baldi sotto l'isolato in abbandono di via delle Botteghe Oscure, la collezione statuaria malamente ammassata nelle cantine del palazzo Torlonia a via della Lungara.

F. P.



# 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 insistito sullo schema elaborato dai suoi tecnici più di un anno fa. L'assessore al Centro storico, Victoria 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 convergenza ad «U» nella parte bassa della piazza, nel punto dove si salda 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 contraria 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 abbancamento 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 rimediare 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 convergenza 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 Salvi. 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

Dalle 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'astensione dal 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'interno di ascensori.

CO  
CORRIERE ROMANO  
17 DICEMBRE 1980  
PAG. 1

## 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 corsa stradale che ancora lo separa dal tempio di Venere e dal resto del comprensorio archeologico Foro-Palatio. 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, parliamone con Italo Insolera, 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 varie al momento le polemiche.

«Cominciamo col dire che conosco il progetto solo attraverso le informazioni 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 provvisione 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 sottorete che sarà chiuso.

«Allargamento del terrapieno sono contrario per due ordini di ragioni. Il primo, e

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'antiteatro. 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 deviato 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 trovare 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 1979. 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 Beta 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 interessava 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.

# CORRIERE ROMANO 22-12-1980

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 redistribuzione 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.

Nel 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 (500 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 concretizzato e avviato.

Per allontanare tempestivamente il traffico fra 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 essere 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 sostegno 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



# 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

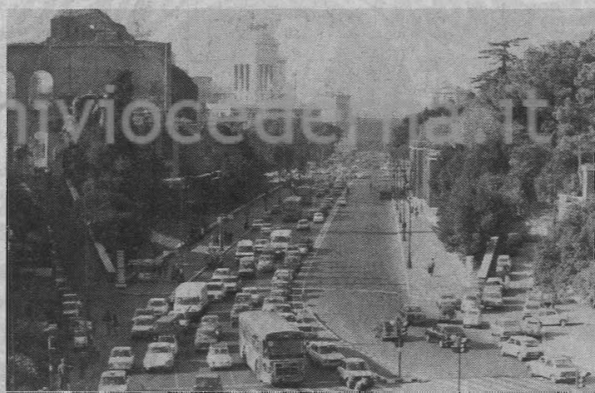
Se l'esperimento riuscirà la strada potrà essere del tutto eliminata - Nel prossimo maggio sarà chiuso al traffico anche il piazzale del Colosseo

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 Oppio, 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 piazzale senatorio e le vestigia dell'antica Roma) e la creazione dell'isola pedonale resisteranno 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'arco più vasto -parco dei Fori. È stato deciso che dal primo febbraio la via dei Fori Imperiali, nel tratto che unisce piazza Venezia a 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 Oppio.

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 sorgeranno 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 dai 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

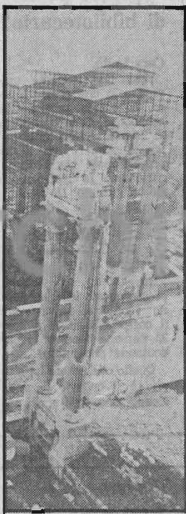
## Da febbraio domeniche senza auto ai Fori

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 disseleciare 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.

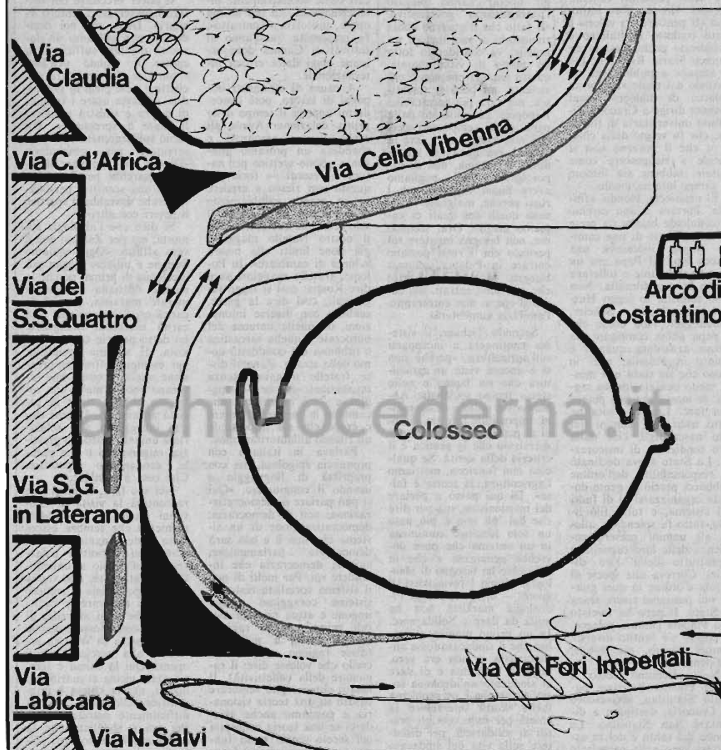
Quando anche l'area intorno all'Arco di Costantino (tra il Colosseo e il colle Palatino) sarà pedonalizzata, il progetto di riportare a unità tutto il complesso dei Fori avrà fatto un altro passo in avanti. Resterà da affrontare e risolvere la questione più difficile, quella di via dei Fori Imperiali. 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 Petrosilli 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 disseleciamento 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'antico 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. Impeccora (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 all'asfalto di via Nicola Salvi, ai marciapiedi (che verranno in alcuni punti eliminati o ridotti di dimensioni) 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 fra 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 più per via Vibenna; da via Labicana si andrà a destra in via Nicola Salvi o diritti 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 svolgersi su giratrici 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, migliorando 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, riutilizzando 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 intervento, Coderiva, Insoletta) di allargare la manovra alle zone circostanti,



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 convoglierà 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 Impeccato 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 a circa quattro mesi comprese 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 in

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, salendoti magari alla domus aurea sul colle Oppio e ai resti delle caserme dei gladiatori tra via di San Giovanni e via Labicana - non si porrà 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 diramamento della circolazione di attraversamento su di-

rettici 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 180 miliardi per l'archeologia romana, per cui manca il voto della Camera. Superato anche questo scoglio, gli 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 7.35 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 - Sofisticati 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'imperatore di oro si andava assottigliando, ma che anche il bronzo si stava dissanguando per colpa dello smog e dell'inquinazione. Perfino le zampe del cavallo - andranno sostituite - il famoso gruppo equo rivela - pare qualche oscillazione.

Marc'Aurelio. Una delle maggiori preoccupazioni era il caldo, che poteva aver diluito il metallo e quindi compromesso la stabilità della struttura bronzea. Sono cominciate intanto le preoccupazioni economiche. Tutti d'accordo per il restauro, ma con quali soldi portarli avanti? All'apogeo del sindaco Di Vittorio ai romani per contribuire alla spesa fu risposto per primo il Banco di Roma mettendo a disposizione 100 milioni: in occasione del centenario delle fondazioni, dell'istituto di credito i dirigenti hanno deciso di offrire la somma per il restauro di un'opera simbolica della città. E Marc'Aurelio è sublimemente quasi un simbolo di Roma. Dopo il Banco il ministero del Beni Culturali ha autorizzato la sua disponibilità a contribuire alla spesa, fonda 300 milioni.



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 appostata alla sua speciale «sella», prima di raggiungere il palazzo dei conservatori.

# Tornerà? Almeno due anni per saperlo

E adesso Marc'Aurelio che fine farà? Sperare per sempre nella piazza del Campidoglio o tornerà? E se tornerà, sarà proprio lui o un altro, una copia? Sembra l'omissione del momento, conosciuta ormai agli archivi, la foto (davvero storica) di questo strano cavaliere di bronzo che vola appeso a un cavo, imbragato e a gambe larghe, come questo il domande che la gente si rivolge agli storici dell'arte: «chi è questo?». Ma per il momento nessuno può rispondere. Prima di tutto bisogna stabilire di cosa si tratta: il bronzo è malato, nel luogo indica la cura più appropriata. Soltanto alla fine si potrà prendere una decisione.



Salvato quando il lavoro sarà finito, se potrà permettersi

Una micidiale miscela di acido sulfureo e acqua corrodono giorno dopo giorno il bronzo e quel che resta della struttura della statua equa non fu mai del mondo. Quando, dopo il diluvio fascista del '79, che devastò la facciata del palazzo Senatorio, gli esperti andarono a controllare Marc'Aurelio fu chiaro che per l'impero imperatore bisognava prendere una decisione drastica. I fusti del ricambio domestico: altri componenti in bronzo avrebbero prima o poi compromesso irrimediabilmente il gruppo equo. Il simbolo di Roma, il centro ideale e sacro della città, vista che è a metà della «sella» dove stava (o a dire l'imperatore che vengono minate le dighe fra Roma e le altre località. E Marc'Aurelio che ha fatto di quello, attraverso i secoli, a tutte le statue copiate, più o meno rutilanti, più o meno

buone che adornano piazze e larghi di altri paesi e città italiane e straniere. Per la sua onorata età e per la sua fama il Marc'Aurelio è al centro di leggende popolari, tramandate nei secoli. La gente dice che quando cadrà la «civetta» sarà segnata la fine di Roma e del mondo. La «civetta» è il ciuffo di pelo tra le orecchie dell'imperatore cavallino, più precisamente il supporto che, secoli e secoli fa, doveva permettere l'inserimento di un pennacchio, e rendere più ardita e ricca la bastarda. Un'altra leggenda, anche questa piuttosto fantasiosa, dice che quando l'oro che ricopre la statua dell'imperatore sarà completamente consumato dal tempo e dalle intemperie sarà arrivata la fine per la città, o almeno ci saranno calamità, epidemie e disgrazie. Ma forse questa tradizione non è tanto antica come sembra: vista che dopo avere passato 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 disgrazie collettive.

Marc'Aurelio ha probabilmente 400 anni di vita. Chi chi fa risalire la sua nascita, ad opera di un artista di Bisanzio, agli anni 160-180. Ma la prima descrizione scritta di un pennacchio, e rendere più ardita e ricca la bastarda, è del condottiero. Tale le grida, volute ad uso da poligrafi in vista a Roma, nel giardino, raccomandando loro di non lasciare la città senza aver visto Marc'Aurelio. E' medievale pure un'altra leggenda: sotto la scure del levante del grande cavallino ci sarebbe raffigurato un potere dei Parti, con le mani legate dietro al collo, scena che forse gli ha permesso di superare indenne i secoli, per la venerazione che, a quel tempo c'era per un imperatore tanto legato alla cristianità. Nell'800 però fu trovata in una scava 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.

# Prima che la «civetta» canti

Nell'80 la statua rivela pure i primi accenti e contorni di restauri. L'ultimo intervento è del 1912. Nel '11 si decise di rimuovere Marc'Aurelio per salvarla da eventuali danni di guerra. «L'unico non sappiamo se, dopo il più accurato «caulapage» e che abbia mai avuto. Marc'Aurelio ritorna al suo posto, o se addirittura sarà sostituito da una copia. Il lavoro dei generi, comunque, certamente contribuirà a far durare un po' di tempo più in là il frangimento d'oro, da cui forse sarebbe facile per tutti.

# Tornerà? Almeno due anni per saperlo

È adesso Marc'Aurelio che fine farà? Spuntare per sempre dalla piazza del Campidoglio o tornerà? E se tornerà, sarà proprio lui a un posto, una copia? Svanita l'emozione del momento, cominciata ormai agli archivi la foto (davvero storica) di quello strano e inaffabile valore di bronzo che vola appeso a un cavo, imbragato a gambe larghe, sono queste le domande che la gente rivolge agli artefici dell'operazione a rinvio. 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. Solo 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 prossimi mesi.

## Il viaggio di S. Michele

Tanto per cominciare, l'impostazione (o il «gim vilano» come per secoli l'hanno chiamato i romani) resterà nel luogo dove si trova adesso (sotto il colonnato del palazzo del Conservatori) fino a sabato 17. Per quel giorno, è prevista la ricezione del cavallo e così tutto il monumento, composto di due parti ben distinte, unite soltanto da un intricato sistema 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 automezzo (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 trattenuta tutta il tragitto tra il Campidoglio, Lungotevere, Al. Venturi (che la carrozzeria percorrerà in senso vietato), Ponte Salaria e Piazza di Porta Portese. Il transennamento di rigole, non tanto per impedire gli assalti della folla, quanto per tenere lontane le automobili.

Al San Michele, che è dell'istituto centrale dei restauri, cominceranno gli studi, che dureranno almeno sei mesi. Un tempo breve, è vero, ma necessario. Il bronzo non è il marmo, poco si sa ancora degli effetti deleteri della ruggine su questo metallo. E poi, i

precedenti sono pochi. Il più illustre è quello dei quattro cavalli di Costantinopoli, ritrovati dai veneziani sulla facciata di San Marco. Non solo, ma la statua e il cavallo andranno visitati attentamente, con i restauratori per sommi, perché il bronzo, come risulta dai primi esami, è pietoso: lo spessore del metallo si è assottigliato paurosamente, soprattutto nei garretti e macchie verdi di ossido.

Finita la diagnosi, comincerà la cura vera e propria, su 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 (ci 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 là da venire, la discussione in merito è già cominciata da un pezzo. È una discussione pacata e colta, ma che suscita polemiche e magari qualcuno invocherà lo spirito della «consuetudine» offerta dai restauratori.

## Una copia o un «sostituto»?

Il problema, in estrema sintesi, si può ridurre a questo: se gli esperti dell'istituto del restauro ritengono 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 Mosca, ha proposto qualcuno)?

Secondo Adriano La Regina, ovviamente ai monumenti, la copia contiene comunque fatti, se non altro per metterli 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 sarebbe troppi problemi, ma quel fatto così a portata di mano darebbe un'immagine fastidiosa.

Di opinioni diverse ci sono dichiarati invece altri studiosi. Per esempio il direttore dell'Istituto superiore del restauro, Giovanni Urbani, Saverio Moscati, docente di archeologia, e Giulio Carlo Argan, storico dell'arte; Michelangelo, ha detto anche l'ex sindaco di Roma, rinvocò il progetto originario della piazza per sistemarci il Marc'Aurelio, se l'originale non può tornare al suo posto, mettiamo una copia. La stessa cosa è stata già fatta a Firenze, dove furono sostituiti con le Logge dei Lanzi e con lo stesso David di Donatello.

## Errata corrige

Nell'articolo pubblicato nelle pagine di Roma-regione sulla vendita allasta di 800 appartamenti del Catastro ne abbiamo fatto erroneamente riferimento al Borgo di S. Spirito. In realtà l'operazione è alle aste e interessa un altro grande istituto di credito. Ci scusiamo dell'errore nei nostri lettori.



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

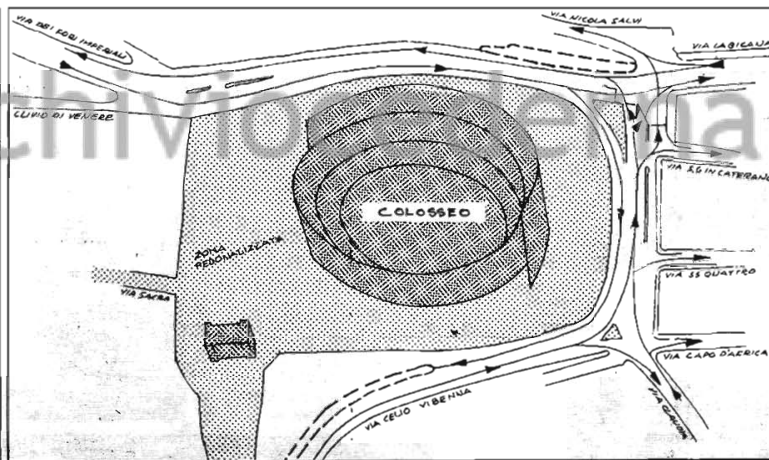
# Con la nuova disciplina del traffico al Colosseo milleduecento macchine in meno nell'ora di punta

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'ingloria di un ulteriore allargamento del terrapieno deturpante che lo cinge 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 Trastevere.

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 se-

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

Quanto al Colosseo, De Felice

plazza 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 stacchi su percorsi al-

con la soprintendenza, 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 stanziamento di via della Consolazione.

Renzo 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 traelani con l'annesso edificio scolastico ottocentesco.

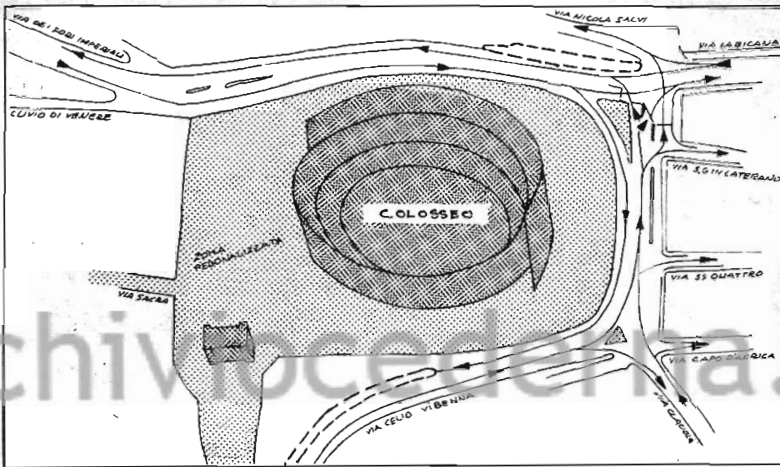
Sul senso complessivo della serie di interventi in corso e annunciati (compresa la legge dei 180 miliardi per Roma, segnale di un «nuovo discorso» tra lo Stato e la città) ha infine parlato a lungo Petroselli, polemizzando con quanti hanno accusato la giunta di sortite archeologiche prive di contesto.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

## 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 rivista è corretta, già nota da alcuni giorni, non solo evita al Colosseo l'ingiuria di un ulteriore allargamento del terrapieno desuperante che lo cinge 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 Vivanti e piazza Venezia, ripristinando la continuità della platea archeologica dal Palatino fino ai mercati di Traiano.

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 Impeccora; presidente dell'ATAE 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; Inzadera 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 altro, ha fatto notare il sindaco, si avranno a disposizione anche i risultati del «colossale laboratorio sperimentale» costituito dalla chiusura domenicale dello strada-

cerà 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 ineluttabili 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 snellire 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'aula 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

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 smiti 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 notevole. «se pensiamo ai danni che le vibrazioni e i gas di scarico portano ai marmi del monumento».

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 riconquistati al comprensorio archeologico intorno al Colosseo tra il Foro e il Campidoglio dove procedono (invero assai lentamente) i lavori di stabilimento di via della Consolazione.

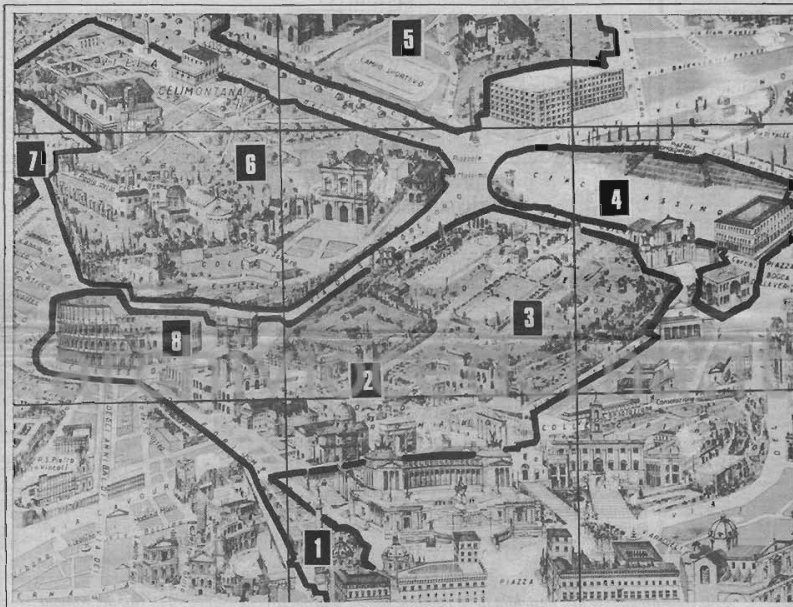
Rinaldo Nicolini ha riproposto la questione dell'antiquarium comunale inagibile a Celio: la discussione in corso sul nucleo archeologico è l'occasione — ha detto — per progettare il trasferimento dell'imponente patrimonio reperti (preziosi soprattutto come documento della vita materiale nella Roma antica in musei nuovi e moderni) ricavare negli stabili capitolini con la ristrutturazione degli uffici. «Mi senza dimentica», ha detto, «la sorte di due eccezionali complessi pubblici esistenti nella zona e sottouttilizzati: palazzo Rivaldi («comitato occupato») e i mercati italiani 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 lo di contesto mi sono sempre nutrito. E di progettualità. Ma qui troppo spesso si invoca il contesto per bloccare ogni foglia di via segno di rinnovarsi. Mentre 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 si condiziona 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

**R**OMA rianima la sua monumentalità, questo sembra essere lo scopo anzitutto del progetto che la Soprintendenza alle antichità di Roma e il Comune stanno varando, con una giunta pruden-

te ma con la volontà di andare avanti. Il grande parco archeologico, illustrato nella mappa, è il provvedimento più vistoso di un piano che è però molto 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 la spezzano e da una speculazione edilizia che la rende invivibile, è stata volutamente degradata, per farci a o per una politica sbagliata, anche il suo nucleo più antico. Automobili e uffici hanno invaso le strade e i palazzi, cancellando gli abitanti. Per il fascismo, con la costruzione di grandi arterie convergenti verso Piazza Venezia, si strutturava la città così com'è ora. Il fascismo salvò anche il concetto di "eternità" con fini strumentali, per dare lustro al regime, ma in realtà mascherando 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, Benvenuto, Cederna, vuole ripartire ai giusti di quei tempi, 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 «romantici» 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 utilizzerà parte dei 180 miliardi della legge Biagini (che però deve ancora essere approvata dalla Camera) — proprio perché è così vasto, presenta dei problemi, soprattutto per il traffico che dovrà essere deviato da strade percorse da un flusso di macchine, come via dei Fori Imperiali. Sarà perciò attuato in varie fasi (vedi mappe).

**I**l PRIMA fase (è già cominciata ed è lo smantellamento di via della Condottaria che separa il Colle capitolino e il Tabularium dal Foro romano, risolvendo una continuità che restava fissa alla fine dell'Ottocento, quando venne costruita la strada,

qualche modo è volume della Velia, e si zindesi al livello del Tempio di Venere e della Basilica di Massenzio, mentre sotto la strada dovrebbe rimanere dov'è ora. Con il ripristino dell'antico livello della collina Velia si riuscirebbe anche, secondo gli autori del progetto, a riproporre un più corretto senso 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 ne è separata dalla via dei Corchii) e con la via Appia, attraverso le Terme di Caracalla e la Panagjia 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», spiegano alla soprintendenza «non possiamo costituire delle zone chiuse, per questo non abbiamo parlato di «parco», né possiamo definire esattamente l'area in cui si interverrà con lavori di scavo o di valorizzazione dei monumenti già alla luce.

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 al Torrione 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 ora visibile solo una parte del Foro di Traiano. E' 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 nei Fori Imperiali, ma anche di epoca precedente, a posteriori, soprattutto di età medioevale.

Il secondo momento prevede la chiusura dell'area mediana della strada, la parte cioè che arriva al Colosseo. In questa zona non si aspettano i ritrovamenti rilevanti. Infatti il fascismo ha abbassato la collina Velia abbassando il livello della strada e costruendo di sopra i portici. Per questa zona non è stata ancora trovata una soluzione definitiva, nei progetti, fra l'altro, c'è la costruzione di una grande terrazza che ricostituirebbe in

### L'obiettivo finale

I numeri sulla mappa indicano:

- 1 I Fori Imperiali
- 2 Il Palatino
- 3 Il Circo Massimo
- 4 Le Terme di Caracalla
- 5 La collina del Celio
- 6 La collina di Piazza del Campidoglio (non visibile nella planimetria)
- 7 Il Colosseo

LA ZONA sopra le mura serviliane le cui mura restano in quest'area sono di vario tipo: i più antichi, che prevedono scavi su una vasta estensione, sono scavi altri che verranno effettuati in via dei Fori Imperiali.

Ma oltre a questo è prevista la valorizzazione e la sistemazione di altre aree, 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 dalle Terme di Caracalla, 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 (a sinistra di Nerone) al Colle Oppio, 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 della città vogliamo porre fine al disordine che da tempo desta il nostro orrore, disprezzando immensamente il valore dell'arte veneranda.

Ci è noto che per ogni cosa gli edifici pubblici in cui risiede tutto il suo splendore, sono danneggiati con la complicità criminale dell'umanità. Col pretesto che le loro pietre sono necessarie a lavori di pubblico interesse, si abbattono le magnifiche strutture degli edifici antichi, distruggendo opere grandiose per riprodurre a ricurve pareti labirintici.

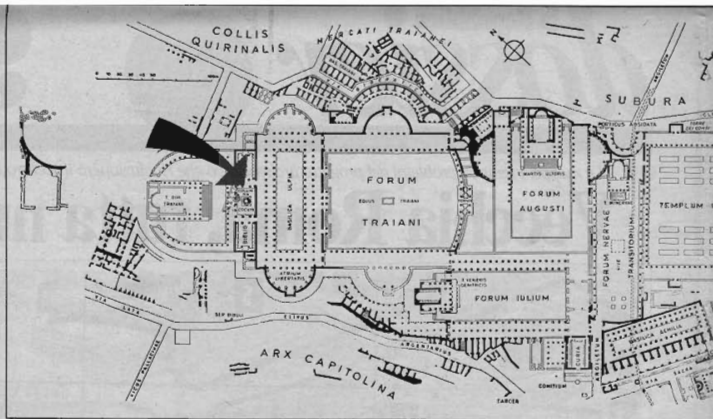
Da ciò si sviluppa già l'abuso di prendere dai monumenti pubblici il materiale per costruire case private, e di spartire con la complicità dei giudici cittadini, mentre essi che contribuiscono allo splendore di una città, da veder essere a loro momento conserti in un ristretto numero di abitanti. Ordiniamo perciò con legge generale che nessuno degli edifici eretti dagli antichi per uso di pubblico edificio, siano tempi o di altra natura, venga distrutto o rimesso in stato di tale deterioramento da cui si può temere di 30 libbre d'oro l'ufficiale subalterno di ministero, che esegua un suo ordine di demolizione anche opposti monumenti.

Per questo editto, i magistrati per aver profanato i monumenti degli antichi, che era compito proteggere. Nel luogo in cui taluno hanno messo a nudo, le mura per se alligati, non deve essere sapientemente alcun cambiamento, imponente il contrario, cui taluni vengono rimesso allo stato. Ordiniamo il reintegro, se è un caso, siano almeno, e lottano per il futuro la buona volontà.

Se tuttavia fosse necessario demolire qualche edificio, vale per la costruzione di altra opera pubblica, o per qualche lavoro di pubblica utilità, si deve prima disporre di denaro, e venendo meno, e se così dopo, si può autorizzare, rimettere a pubblica utilità, rimettere a pubblica utilità, rimettere a pubblica utilità.

Se un edificio di pubblica utilità, sarà sottoposto al nostro grande esame. Noi faremo in modo che il materiale che non può in nessun modo venir restaurato, sia per lo meno impiegato per adattare un altro edificio pubblico.

MAIORANO (imperatore romano)



**In programma "La riconquista" e il tempo**

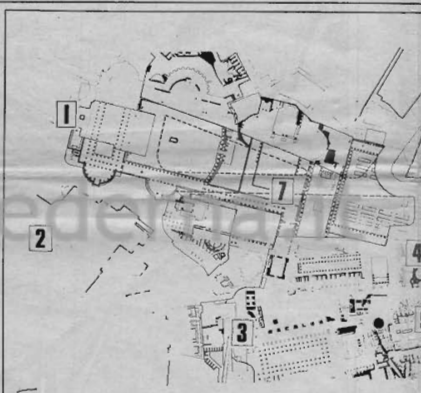
LA MAPPA mostra - colorate in grigio - le due zone interessate dai lavori di scavo. La prima fase degli scavi, già iniziata, avviene in via della Consolazione e ha lo scopo di unire il Campidoglio e il Tabularium (l'archivio di Stato creato da Silla sulle pendici del colle) al sepolcrale Foro romano.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

La seconda fase degli scavi interessa invece via dei Fori Imperiali, la sopraltata nella metà che va da Piazza Venezia all'incrocio con via Lavare. Nella mappa questa parte di strada è segnata in tratteggiato, con come la delimitazione dei giardini adiacenti.

Contraria al fascismo, che la instaurò nel 1932, via dei Fori Imperiali fu obbligatoriamente la separazione dei Fori Imperiali scoperti nella piccola parte del Foro di Traiano (con la colonna adiacente) e della restante del Foro di Augusto. Gli scavi mettono in comunicazione questi, non con quello del Foro Romano e quindi con il Palatino. Nella metà di Via dei Fori Imperiali che va da via Lavare a via Cavour c'è l'area di progetto di scavo: il livello della via, collina sbarrata per trarre in sede stradale) con una vasta terrazza che dovrebbe essere costruita nel luogo segnato sulla mappa con un rettangolo.

1 Muri nella carta indicano:

- 1 Colonna Traiana (segnata con un quadrato)
- 2 Monumento a Vittorio Emanuele in Piazza Venezia
- 3 Via della Consolazione
- 4 Basilica di Sani 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 succedendo un grande interesse, sia in Italia che all'estero. Mi può spiegare come siete arrivati alla sua definizione, e perché è proprio ora?

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

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

Bisogna dunque salvare questi monumenti, ma di qui al grande parco archeologico non corre.

«Il restauro conservativo non basta: le quattro conoscenze infatti non ci consentivano di ottenere restauri definitivi, ma solo di contenere la progressione dei danni, con operazioni molto lunghe, meticolose e costose, che stiamo facendo, ma che comunque non sono sufficienti. Infatti per impedire che lo stato di salute dei monumenti si aggravasse occorre una decisione drastica: bisogna cioè sottrarli all'ingombrante reticolo del traffico nel blocco del traffico nei luoghi di maggior interesse archeologico e perciò molto importanti. Per questo si guarda invece all'impedimento del ricalcolando, a questo si potrà ovviare con il graduale sottrazione del traffico con il metano».

che non è inquinazione.

Oltre a questi motivi, ci sono anche ragioni di altro tipo?

«La pedonalità 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 normalizzato ogni forma e corrispondenza viviva con il tessuto archeologico sottostante».

Ma anche queste strade costruite dal fascismo fanno ormai parte della nostra storia. Non si rischia così di distruggere le testimonianze di un passato recente, per retrocedere alle vicende di un passato più lontano?

«E' 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 un pseudo storicismo irrealizzabile tutto così. In questo caso una via dei Fori Imperiali non togliendo di mezzo la testimonianza simbolica di un passato di incultura e di ingombramento».

Che cosa prevede in questi scavi, e, anzi, come poter essere sicuri di trovare qualcosa?

«Lo sbarramento di via della Consolazione non ha un fine di grande interesse archeologico, ma ha soprattutto lo scopo di ripristinare il collegamento naturale fra il Colosseo e i Fori. Diversi 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 testimoniano l'esistenza nel sottosuolo di resti monumentali appartenenti ai grandi Fori Imperiali».

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

Così? Colonne, strade, elementi che vi rimanda la pianta stessa 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. Nel pensiero che nel sottosuolo di questa area sia ancora lacerante, conservato l'impianto monumentale di età imperiale. Sono infatti si trova a una tale profondità che non dovrebbe essere stato deteriorato 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 smantellati gli scavi, fino alle quote archeologiche e siano poi stati ricoperti».

In che modo la gente potrà poi godere di qualcosa non?

«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 pericolosi e devono essere consolidati. Nella nuova area invece saranno create strutture adatte a ricevere il pubblico, saranno pensati luoghi per tenere proiezioni, concerti, dibattiti. Sulla Vela, la collina sbarrata dal fascismo per costruire il tratto di via dei Fori Imperiali che va da via Cavour al Colosseo, il livello stradale sarà probabilmente ricostruito con una terrazza che potrà ospitare tale o quel concerto 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 non lo sia ora».

Un'altra soluzione: un progetto di questo tipo non sembra troppo ambizioso per una città come Roma che dispone di un numero di un museo archeologico di più di questo tipo? Non sarebbe meglio lasciare da riferire più modesti ma forse più facili da attuare?

«Noi. Percorremmo invece il cammino inverso: questo tipo di trasformazione, più di profondamente nell'etica della città e produce un cambiamento necessario per restituire a Roma il suo ruolo di capitale della sua funzione di capitale culturale. Roma infatti si presenta al mondo con il suo patrimonio di monumenti: non sono un nostro

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 riassetto urbano: il centro della città deve essere di essere sede di uffici, banche e attività terziarie che convogliano nelle strade vie una massa di traffico spaventoso e allontanano 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 sprofondati dalle loro sedi prestigiose, e che spesso svolgono questa nessuna attività».

Il Museo Capitolino, una delle maggiori glorie della città, non poter disporre di questo la 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, ma gli altri edifici potrebbero ospitare l'antiquarium del Ceto che è chiuso da anni. In questo quadro d'insieme, anche la sistemazione e l'impulso del Museo nazionale romano delle Terme. Questi che le espressioni possono sembrare progetti utopistici, irrealizzabili. Non lo sono: le strutture già esistono, i soldi ci sono e comunque le spese a sostenere non sono eccessive. Occorre solo un grande sforzo della volontà...».



## dossier

Un tapis roulant, protetto dal plexiglass sospeso a dieci metri sul 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 capiteili e colonne abbattute, tra le rovine di un'antica civiltà, si libra imponente un enorme tubo di plexiglass lucicante. Dall'interno un lieve ronzio e gli squarci 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 arrossato dalla «lega per l'abbattimento» ha fatto inorridire gran parte del pubblico in sala.

È la più futuribile tra le idee che si vanno approntando per risolvere i problemi di traffico nella zona dei Fori Imperiali dopo l'abbattimento della grande via di scorrimento 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? «No di certo», affermano 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 Limati 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 abbandonata dai Fori Imperiali. Non si può obbligare il

ciudadino 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 impedirebbe invece esattamente lo stesso tempo che ci mettiamo oggi al guidone. Senza problemi di traffico né di pioggia o freddo. E soprattutto con la possibilità di scendere dal tapetto e fermarsi a guardare i Fori da una qualunque delle piazze di sosta costruite lungo il percorso.

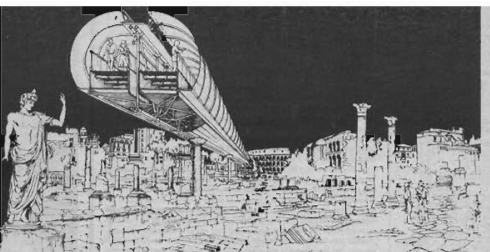
È non è un vantaggio da poco, se si pensa che a scavi completati ciò che sarà visibile degli antichi Fori di Traiano, di Augusto, di Cesare e di Nerone saranno in pratica soltanto le fondamenta e qualche pezzo di colonna semibattuta; delle pietre cioè che viste a livello del terreno risultano incomprensibili 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 rallegrati 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», dice Pierluigi Limati, «e 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 realistico e ridicolo nei confronti della società in cui viviamo che trincerarsi nell'immobilismo delle non-scelte».

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 avviene, proprio dieci anni fa, per realizzare il Forum parigino.

«È proprio la voglia di smuovere una situazione di immobilità che ci ha spinti a fare questo progetto», conclude l'architetto Febbraro. «Non è poi così importante il tubone 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 so, per esempio una metropolitana che facesse lo stesso percorso. Ciò che veramente importa è uscire da questa palude culturale che impedisce o obbliga a realizzare una scelta nuova e originale in questa Roma sempre più imballistica 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

Compresso, IVA • servosterzo • servovetro • tetto apribile • quadricam • pompa iniezione e turbocompressore • alzacristallo elettrico • chiusura portiere centralizzata • regolatore assetto fori nell'abitacolo • alzacristalli ant. elettrici • retrovisore poggiatesta regolabile dall'interno • vetri termici • fari alogeni • tutto il confort internazionale. PEUGEOT 505 505 TURBO DIESEL: 4 cilindri in linea • motore super-

quadro • pompa iniezione e turbocompressore • alzacristallo elettrico • chiusura portiere centralizzata • regolatore assetto fori nell'abitacolo • alzacristalli ant. elettrici • retrovisore poggiatesta regolabile dall'interno • vetri termici • fari alogeni • tutto il confort internazionale. PEUGEOT 505 505 TURBO DIESEL: 4 cilindri in linea • motore super-

4 cilindri • potenza max. 88 CV DIN a 4100 giri • coppia max. 18,8 kgm a 2600 giri • altezza motore 5 supporti • trazione posteriore • 5 marce • 3 posti • servosterzo • alzacristalli elettrici • fari alogeni • tutto il confort internazionale. PEUGEOT 505 505 TURBO DIESEL: 4 cilindri in linea • motore super-

PEUGEOT

### Parla l'architetto del Centre Pompidou

## “Molti nemici, troppo onore, per Beaubourg è andata così”

**IL PROGETTO** del tubo in plexiglass sceso negli 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.

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

«Penso ora fu proprio una laffera. La questione coinvolgeva un 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 indignata di un gruppo di lettori, era invece lo stesso testo 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 indignazione non erano cambiati di una virgola ed addirittura perfettamente alla polemica di oggi».

Poi, il tempo è passato. Parigi è ormai immatura e oggi giorno la grande «marchina di cultura Beaubourg» è decisa di migliaia. Che ne è di quelle polemiche oggi?

«Primo il 31 di questo mese il Centre Pompidou, come quasi tutti anni. È di scapolo architettonico (non si parla più di diversi tempi) e re di scapolo urbanistico. Anzi siamo al paradosso che la grande fabbrica dell'arte è diventata un modello. Ed è un grosso errore. Noi avevamo pensato soprattutto come struttura efficiente che dichiarasse all'esterno ogni sua funzione. Quindi non un modello da prendere e scaldare chiuso, ma la soluzione di un problema molto definito e preciso. Come oggetto estroso in se per sé, si è verificato che il Beaubourg, allora, era la metà degli oltre 22 mila visitatori giornalieri, al di là del Fisterosse per le mostre».

Questo dimostra allora chiaramente che il progetto più futuribile e coraggioso, se anche all'inizio trova una fortezza di simpatia, poi non quasi subito si fa parte del panorama urbano.

È così, ne pensa un architetto

come Renzo Piano, lei, col suo passato nei più famosi 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. Ad esempio l'arresto del punto di vista puramente estetico è 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 viviamo proprio al progetto del tubo: in che genere mi fa rabbrivire. Ma più che altro per la quantità di soldi spesi da affrontare. Ne so qualcosa per i tubi che collegano le scale esterne del Beaubourg. E lì si trattava di questo o quello più semplice, 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 percorso di istantaneità. Noi abbiamo usato in alternativa i vetri speciali. Simili ai cristalli delle autoriscaldanti, per intenderci.

Poi la questione della manutenzione e il problema che ci ha fatto dormire: un tubo trasparente provoca il cosiddetto «effetto serra». Il caldo all'interno è molto più che all'esterno. E questo può diventare insopportabile. Un risultato perciò un complicato sistema di aperture che ne corregga la corretta ventilazione. La questione vero sia però nei costi, non solo di progettazione e di realizzazione, ma soprattutto di manutenzione».

Se dovessi presentarle oggi il Pompidou, per esempio, non lo farei assolutamente come dieci anni fa. La situazione generale si è capovolta. Quella era ancora un'epoca di vicchie 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 più o meno troppo elevati. E c'è un altro risultato negativo di quel lavoro, tutto era fatto per eliminare la barriera esistente da sempre tra visitatori e struttura museale. Per rendere cioè il museo un luogo in cui vivere insieme dello spettacolo, validi. Il successo del Centre Pompidou, invece, superando tutte le aspettative, fatto che sta trasformando la visita al museo in fatto troppo superficiale di consumo e 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 terrapieno con recupero dell'originaria area archeologica degli antichi Fori. Ipotesi molto dibattute in questi mesi nell'insieme della nuova politica di salvaguardia e valorizzazione delle memorie storiche (stanca di via della Consolazione, chiusura di parte di piazza del Colosseo, legge speciale del 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) interferisce 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 catenelle, ma una protezione metallica, stessa, 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 Vittorio Calzolari, esecutore la responsabilità del traliccio metallico di via del Corso. Già massacrata dalle intemperie, scambosciata dal traffico smaturata dalle funzioni commerciali, l'antica strada non sembra proprio aver bisogno di altri colpi 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 Trionfo, via Due Martiri, piazza di Spagna, via del Babuino. Sembra che l'ATAC, interpellata, abbia obiettato che insorgerebbero difficoltà per i mezzi dirottati a via Tomacelli-piazza Cavour e abbia proposto, per loro, la riapertura 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 autobus a trazione elettrica, meno dannosi per i mar-

ni 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 scandinare 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'86 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 questa ultime domeniche di apertura e quindi non si potranno fare confronti. L'assessore e i suoi tecnici hanno spiegato ieri di aver valutato «ad oculo», ma si tratta di un occhio esperto: che il buco festivo è possibile, anche se non sarà nel tutto indolore, mentre l'opportunità dei rilievi è stata scartata «date le differenze sostanziali tra traffico festivo e traffico domenicale, che impediscono di stabilire rapporti tra le due situazioni». Sarà vero, ma con la valutazione degli effetti dell'esperimento resterà affidata soltanto alle sensazioni: che non sono uno strumento di misura scientifica.

Sul fronte opposto, il taglio

F. P.

# Cronaca di Roma

GLI UFFICI DI CRONACA SONO APERTI AL PUBBLICO DALLE 11 ALLE 13 E DALLE 16 ALLE 19 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 romani? Il febbraio sarà pieno di ponteggi e di scavi per le opere della grande area archeologica tra il Foro di Traiano, 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 scorcio, in un attraversamento, ma al centro di un «canyon» tra Quirinale, Palatino, Campidoglio. Un canyon 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 arriva sui muri e le cancellate di cinta delle zone archeologiche. Per entrare in queste bisogna raggiungere gli unici due ingressi consentiti e pagare il biglietto uno dei due ingressi quello al Foro di Augusto) è dalla parte opposta dell'isola pedonale. Per il Foro di Traiano il giro è ancora più lungo. La gente, du-

que, non ha trovato l'«isola» come era illustrata negli schizzi dei giornali dal Circo Massimo, da via di San Teodoro, dal Campidoglio fino alla salita del Grillo, alla basilica di Massenzio, a via di San Gregorio. Si è trovata come via uno scoglio galleggiante dentro al parco archeologico. Da qui la richiesta — sentita in giro da molti — di estendere l'esperienza a tutto il futuro parco; di unire sperimentalmente e provvisoriamente tutte le aree che nel parco archeologico dovranno essere unite, per cominciare a toccarle con mano. E anche per avere elementi più completi da valutare nell'esperienza in corso. Sarebbe infatti parziale un esperimento che si limitasse ad aprire un boulevard — pedonale, pulito, invivente — ma staccato dal panorama intorno. Domenica scorsa, i romani sono andati a passeggio nel silenzio e hanno guardato con calma e tranquillità i ruderi viventi sempre passando 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 pasche-



ne (e molte rotte). Noi proponiamo di allargare subito l'esperimento, caratterizzando nella direzione che gli è specificata il Comune non ha creato una «isola pedonale» ma l'isola che costituisce insieme l'ingresso al 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 mutare l'usua. Proponiamo di fare subito due passerelle provvisorie, in tubi lamocenti e legno, che scendano dal muro del Foro Romano verso l'Arco di Settimio Severo e verso la basilica Emilia, senza attendere siste-

mate: l'Istituto di studi romani, Italia Nostra, ecc. E si attirano studenti e studenti dei licei, di storia, di storia dell'arte perché a tutto la domenica siano lì a disposizione dei vari capannelli che domenica si formano spontaneamente. Il piano che è stato fatto è stato forse più ambizioso: non solo perché ora il primo mi pareva un po' troppo ambizioso e visto — ed era del resto ampiamente previsto — che nei giorni festivi questo problema è secondario con un paio di informazioni a distanza le domeniche prossime anche i pochi automobilisti trovati da colpo e sprovvedutamente di stanza alle trasmissioni, correbbero 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 «vasta» 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? Che potrebbero, 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 riaprire 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 n. 4 14-1-81  
a. senza legge 80

**Cesari** VIA BARBERINI  
PARTICOLARE ATTEZIONE ALLA TRADIZIONALE VENDITA ANNUALE  
Biancheria da casa e corredi  
Biancheria per signora  
Sopraccoperta frangente - Cuscini scorti da  
Accappatoi donna-uomo  
sconti da 20 a 50 %  
sconti da 20 a 50 %  
sconti da 20 a 50 %  
Cesari s.p.a. - via Lancia 80  
**andré laug**  
SALDI  
abiti - mantelli - tailleur  
scampoli - tessuti alla moda  
Via della Croce 76 - Tel. 678.00.06  
Cesari s.p.a. - via Lancia 80 - tel. 12-11-81

**MANFREDI TENDE DA SOLLE**  
Per questo mese anche a comodate.  
Telefona subito  
**€ 61.2013**  
preventivi gratuiti senza impegno  
Favorevole trattamento prestagionale  
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 17 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 smentiscono i fatti. Iodovici, che alcuni partiti (il Psi e la Dc, stiano) abbiano presentato una loro ipotesi programmatica a Roma, ma dal tono coccolato ed esasperato che sia assunto il dibattito tra i Fori Imperiali, con titoli separati contro i sostenitori del parco archeologico, con musei di referendum (messaggi fra gli automobilisti), e altro ancora.

Un contributo a questo modo deviatore di affrontare i problemi, ansiosi e stratificati, della salvaguardia del centro storico e della sua liberazione da quanto di incompatibile la società industriale (intesa nel più rozzo e brutale dei modi) ha scagliato su queste vecchie pietre l'altro dato "rinnovato" del comunicato dell'altro ieri. Quello in cui, sostengono, ad esempio, che l'eventuale smantellamento della via dell'Impero provocherebbe una gravissima perdita difficilmente giustificabile vendendo così copiose «una realtà ormai storica di Roma» e «un'irrimediabile lacerazione nel mondo della cultura e dello stesso turismo internazionale». Dove confondere le agenzie di viaggio o le compagnie di pullman turistici con la cultura (fatta per giunta) sembra rinchiuso in un boomerang.

Si torna ad esaltare la visione triennale del Colosseo da piazza Venezia, voluta dagli urbanisti del fascismo, dimenticando che la chiusura della strada, colterrebbe, e non, osserverebbe quella veduta. Si dice di vuole un piano, uno studio, dimenticando che di questa opinione sono anche l'assessore al centro storico e il sovrintendente La Regina. E poi, via, come è possibile che proprio gli studiosi della Roma antica siano più interessati a difendere trecento metri di asfalto che a scoprire i resti che ci sono sotto?

E' ancora una volta il tentativo di lasciar lo come strano e di ostacolare chi dalle parole vuole passare ai fatti. Non provochiamo polveroni. Non scateniamo una insulsa «guerra» per il centro via dei Fori, creando due lapilli e insulti partiti con artificio manicheo, utile solo a chi si oppone a qualsiasi novità.

La Chiesa, a nostro avviso, ha fatto benissimo a chiedere via della Costituzione e la benemerenza a porre con decisione il problema della chiusura al traffico dell'ex via dell'Impero che mezzo secolo fa svenne 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. Affrettare — come affermano i «romantici» — che per salvare Roma antica dai micidiali geni di scarico, non serve chiudere lo stradone mausoleo, ma che occorre chiudere l'intero centro storico, significa porre il problema nodale (forse) di Roma, in modo da non affrettarsi mai. Certo, lo smog è enzima per ogni pietra antica (così come per l'uomo), ovunque essa si trovi. C'è però la possibilità di creare una prima, grande «isola» libera dal traffico più inquinante. L'idea del «giardino» di Fori Imperiali non si troverebbe più su uno scoglio palleggiante dentro al parco archeologico o a una strada pedonalizzata come tante altre su cui passeggiare o andare in bicicletta.

La seconda domanda di chiusura sperimentale, al traffico del tratto compreso tra piazza Venezia e piazza Venezia, fornirà più di un'occasione e di un incontro per prendere confidenza con quelle testimonianze dell'antica Roma che si è abituati ad ammirare distratamente dal finestrino



dei «romantici» o dell'automobile. 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 saranno aperti anche nel pomeriggio. Giude consulari consentiranno anche di visitare il palazzo dei Conservatori e i musei capitolini.

Alle 11,30, con partenza dalla colonna Traiana, il professor Insalca 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 concezione alla banda dei vigili urbani, mentre i bambini potranno divertirsi con un teatrino di marionette.

Fin qui le iniziative previste per domani, destinate nelle prossime settimane e nei prossimi mesi ad arricchirsi con mostre didattiche all'interno della Curia o dei mercati di Traiano.

Le critiche anche violente e le polemiche spuntate in questi giorni contro l'iniziativa dell'amministrazione capitolina per dare concreta attuazione al progetto urbane parco archeologico non sembrano impedire il sindaco Petrucci. «Non fare altro per aver posto alla città e al piano un dibattito reale sulla difesa del patrimonio archeologico che la chiusura dominicale di via dei Fori Imperiali abbia già raggiunto un risultato eccezionale. Per questo sono convinto che certi critiche dei Romantici 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 scattare, sul tempo e sui modi di questi interventi. Un punto fermo comunque esiste: via dei Fori Imperiali non può più essere considerata l'«ossatura» di Roma. Ammesso e non concesso che si riveli inutile, saremo, chiederemo egualmente il traffico e ci andremo a passeggiare la domenica.

«Sono convinto — conclude il sindaco — che l'opinativa come questa, per il suo valore simbolico, dovrebbe essere i romani, non dividerli con polemiche scritte e sterfi. Come non insospettiti del fatto che per decenni non si è parlato del degrado del patrimonio archeologico e oggi, non appena si decide di fare qualcosa di concreto...»



**Cesari** VIA BARBERINI  
PARTICOLARE ATTENZIONE ALLA TRADIZIONALE VENDITA ANNUALE  
Biancheria da casa e corredi scorti da 20 a 30%  
Sopraporte trapunte - Cuscini scorti da 20 a 30%  
Accappatoi donna uomo scorti da 20 a 30%  
Con. di 1-5-1 in tutto legge 60

**cavaletto**  
a cura del Servizio promozionale della SIP Società Internazionale Pubblicità

**Le mostre**

**GALLERIA LA BARONCINI**  
Via delle Condotti, 7  
Tel. 475.10.13  
Promozioni con vari concorsi a partire martedì 9 FEBBRAIO  
PUBBLICITÀ  
La mostra sarà visibile fino al 13-15-17-19-20-21-22-23-24-25-26-27-28-29-30-31-1 MARZO  
Orario: 10-13 e 16-19.30.

**GALLERIA CRULL**  
Via delle Condotti, 7  
Tel. 475.10.13  
La mostra sarà visibile fino al 13-15-17-19-20-21-22-23-24-25-26-27-28-29-30-31-1 MARZO  
Orario: 10-13 e 16-19.30.

**CENTRO D'ARTE**  
Piazza Cavotti, 55, tel. 4550  
La mostra sarà visibile fino al 13-15-17-19-20-21-22-23-24-25-26-27-28-29-30-31-1 MARZO  
Orario: 10-13 e 16-19.30.

**GALLERIA L'INDICATORE**  
Via del Corso, 2, tel. 4646776  
La mostra sarà visibile fino al 13-15-17-19-20-21-22-23-24-25-26-27-28-29-30-31-1 MARZO  
Orario: 10-13 e 16-19.30.

**BREVETTO MONDIALE**

**SISTEMA MINIPACK**  
La mini confezionatrice in tantrabile dalle grandi possibilità bassissimi costi.

Siamo presenti Fiera Salone della Com. Palazzo dei Congressi ROMA E.U.R. Stand 223 martedì 7 al 10 febbraio 1981