

Giovedì 13 novembre 1980

CORRIERE ROMANO

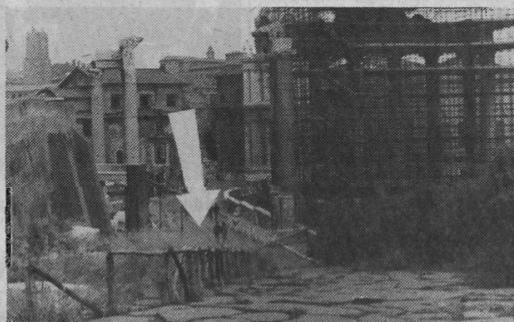
LA PROPOSTA AVANZATA AL SINDACO DAL «CORRIERE DELLA SERA»

Anche il soprintendente è d'accordo per smantellare via del Foro Romano

Il professore La Regina favorevole a snellire le procedure burocratiche per l'avvio dei lavori - Si attende la risposta dell'amministrazione comunale

La soprintendenza alle Antichità e belle arti è favorevole alla proposta, avanzata domenica scorsa dal *Corriere della Sera*, di smantellare via del Foro Romano, la strada che corre alle spalle del Campidoglio fra via dei Fori Imperiali e via della Consolazione. Come veniva illustrato su queste pagine, il progetto tende a riunire il Foro Romano al Campidoglio, restituendo ai cittadini uno spazio di riposo e di cultura. La soprintendenza è favorevole allo snellimento delle procedure burocratiche, per avviare i lavori. Si attende ora una risposta dell'amministrazione comunale.

«I problemi — ha precisato in una dichiarazione a un'agenzia il soprintendente La Regina — non provengono dalla rimozione del terreno, ma dal ripristino della zona allo stato naturale per unire, seguendo le vecchie mappe, strade, chiavi e scale interrotti dal piccone. Al termine dello scavo, cioè, si presenterà un



Via del Foro Romano (indicata dalla freccia)

dislivello da riempire e da restaurare. Un altro problema facilmente risolvibile riguarderebbe il collettore, di cui è visibile lo sbocco, che potrà essere deviato e collegato con altri impianti esistenti.

La spesa prevista, secondo i calcoli della soprintendenza,

non è eccessiva e rientra adeguatamente nello stanziamento di 180 miliardi, in cinque anni, per i monumenti della capitale. Come è già stato sottolineato, non esistono problemi per quanto riguarda il traffico, poiché la strada è già chiusa alle automobili.

Dal punto di vista tecnico-operativo, lo smantellamento della strada, come si osserva presso la soprintendenza, non presenta grossa difficoltà, anche perché la via è realizzata in sostanza con terreno di riporto. Le opere di rimozione del terreno non verrebbero attuate secondo la tecnica degli scavi archeologici, cioè a strati, poiché già si conosce il livello da raggiungere.

La legge per i monumenti della capitale, intanto, sta seguendo il suo iter burocratico. Nonostante i solleciti lanciati dalla soprintendenza, che vede procrastinarsi l'inizio delle opere di consolidamento e di restauro dei monumenti antichi ingabbiati, il provvedimento non è ancora arrivato al varo definitivo, con l'approvazione del disegno di legge presentato dal ministro dei Beni culturali, Oddo Biasini, a favore della capitale. Fratanto, comunque, si potrebbe procedere alla demolizione di via del Foro Romano.

Il Venerdì 13-11-1980
Traffico e monumenti

Sarà rimossa la strada tra Campidoglio e Foro

Da oltre un anno via della Consolazione è chiusa alle automobili, senza gravi conseguenze per il traffico. Per quanto disturbata dalla presenza del tracciato stradale si è così ricreata una continuità tra il Campidoglio e il Foro Romano. Una volta accertato che la circolazione può fare benissimo a meno di via della Consolazione, la sovrintendenza alle antichità ha proposto di smantellare del tutto la carreggiata tracciata nel secolo scorso per riportare alla luce le antiche vestigia sommerse sotto il terreno di riporto e ripristinare l'originario livello del suolo.

Una volta tanto il progetto è stato accolto con unanimi consensi e si attende ora di cominciare i lavori utilizzando i fondi stanziati dai Beni culturali per il restauro dei monumenti della capitale.

Il disegno di legge per questo finanziamento speciale attende ancora l'approvazione del Parlamento e, come sottolinea il sovrintendente Adriano La Regina, c'è solo da sperare che ciò avvenga al più presto, anche per non ritardare il già avviato restauro di tanti monumenti.

Se lo smantellamento di via della Consolazione attende con ansia il varo della legge speciale, lo stesso non può dirsi di un altro apprezzabile progetto, di cui da troppo tempo si discute e si annuncia l'imminente attuazione. Parliamo dell'allontanamento del traffico veicolare dal Colosseo e dall'arco di Costantino, già duramente provati dalle vibrazioni e dall'inquinamento. Cosa impedisce al Comune di passare dalle parole ai fatti?

CORRIERE ROMANO

CONTRO IL PIU' FOLLE ERRORE URBANISTICO DEL FASCISMO VINCONO LE RAGIONI DELLA CULTURA

Petroselli: «Chiuderemo via dei Fori Imperiali»

L'amministrazione fa suo il progetto di riunificare il centro archeologico-monumentale di Roma - Si andrà per gradi, cominciando con lo smantellamento di via del Tulliano e la pedonalizzazione del Colosseo - Perché fu fatto lo stradone

«Non dico che si farà domani, ma in prospettiva la decisione è presa: chiuderemo al traffico via dei Fori Imperiali, nel tratto compreso tra piazza Venezia e l'incrocio di via Cavotriggiani. Alla chiusura potrà seguire forse lo smantellamento: quindi la riunificazione del sistema dei fori, dai mercati di Traiano fino al Campidoglio e fino al Colosseo. E per cominciare, tempo qualche settimana o al massimo qualche mese, cancelleremo via del Tulliano, già pedonale da un anno, ricostruendo la percorso antico della via sacra che scende dal Campidoglio all'arco di Settimio Severo. E sgomberemo dal traffico la parte bassa di piazza del Colosseo, eliminando la corsia che oggi separa l'anfiteatro dal cimitero di Venere Felice e dal resto dell'area archeologica».

E Luigi Petroselli che si assume, con questo, un impegno formale per conto della maggioranza comunale. Poche parole scambiate velocemente ieri mattina in margine alla conferenza stampa sui vigili urbani, che dichiarano vinta una delle più ambiziose e più incerte battaglie della cultura urbanistica romana, nazionale, mondiale. Dando ragione al drappello, un tempo sparuto e oggi sempre più numeroso e autorevole, di quanti non hanno mai smesso di condannare l'opera pubblica più insensata e devastatoria del regime fascista: volgarizzare e cieca di fronte alle testimonianze antiche che copriva d'asfalto, devastante per il tessuto edilizio medioevale e rinascimentale e per i suoi abitanti deportati in periferia, detestata per la funzionalità viaria dell'intero centro storico.

Autonio Cederna è stato probabilmente il primo a proporre di cancellare lo scempio, di cui ha recentemente documentato i contorni storici nel saggio su «Mussolini urbanista». E dopo di lui vanno almeno ricordati Italo Nozza e Italo Insolera, col suo «Roma moderna: voci nel deserto». Anche ultimamente, quando il soprintendente archeologico Adriano La Regina e lo stesso sindaco Argan hanno tentato di sondare le disponibilità intorno a un piano del genere,

le acque sono rimaste immobili. Mentre il ben più modesto progetto di Vittoria Calzolari, assessore al Centro storico, che un anno fa suggeriva di modificare l'assetto del traffico per evitare il progetto allargamento del terrapieno superiore del Colosseo, è stato lasciato cadere senza nemmeno un pubblico dibattito.

La verità è che nessun amministratore aveva mai preso seriamente in considerazione, prima d'ora, nemmeno l'ipotesi di distare lo stradone. Inaugurato il 28 ottobre del 1932, decennale della marcia su Roma, dopo appena un anno di frenetici lavori, il *Giornale d'Italia* lo definì la nuova via sacra della nazione fascista. «Roma ha ora, al suo centro, la strada veramente adatta per le sue grandi parate militari, finora confinate in periferia o in campagna», disse Mussolini. Non ci fu chi sollevasse dubbi sulla serietà dell'operazione: ossannanti i giornali, schierati in blocco intellettuali, storici, archeologi. Il massimo della critica venne da Vincenzo Cardarelli, che la chiamò «via del consenso». Mentre Antonio Murex, responsabile per le belle arti e le antichità del

governo, scrisse su *Capitolium* che quella non doveva essere una passeggiata archeologica. No: la via dell'Impero è anzitutto e soprattutto una magnifica strada moderna. Staremmo per dire che sarebbe bella anche se i ruderi dei Fori Imperiali non vi fossero. (citato in «Mussolini urbanista»).

Dove c'è tutto il modernismo sciocco e provinciale con cui si pretendeva di giustificare un intervento culturalmente inaudito, si vanno di aver riportato alla luce antiche vestigia prima sommerse da giudice casuale e di aver circondato di splendido isolamento i monumenti della Roma imperiale. Il che non solo è contrario ai principi di conservazione del tessuto storico complessivo che si impongono in qualunque operazione di restauro, ma è anche falso. Ricorda infatti Insolera che i Fori Imperiali coprivano un'area di oltre 80 mila metri quadrati: ne furono scavati circa 76 mila e risepelliti quasi 64 mila, pari all'84 per cento dell'area scavata. E di questo traffico hanno fatto le spese cinquemila stanze, abitate da quattromila persone, nonché 500 mila metri cubi di rocce, terra e antichità.

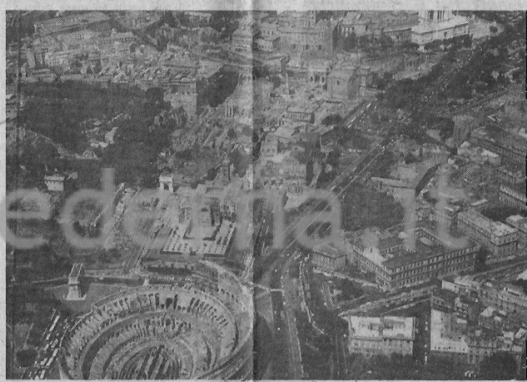
Ma dalla guida di Roma del Touring, nelle edizioni più recenti, traspare ancora ammirazione per il Colosseo visitato da piazza Venezia e per la grande arteria che vivifica il cuore della Capitale. E perfino gli amministratori più attenti alle ragioni della cultura, fino a ieri, interpretati sulla possibile chiusura scuotono le spalle.

Che cosa dunque è cambiato? Certo si può pensare che l'avvicinarsi delle elezioni induca la giunta comunale a giocare una carta che le conquisterà risonanza e consensi di livello internazionale. Eppure finora l'idea era stata scartata ritenendola impraticabile, e dunque ragionevole che una chiusura di via dei Fori Imperiali guasterebbe, anziché migliorarla, l'immagine dell'amministrazione. La spiegazione verrà, speriamo, insieme ai particolari sul tempi e i modi del progetto.

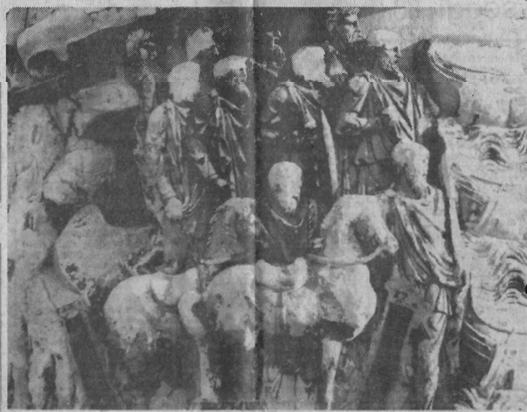
Francesco Perego

Il programma per il recupero del Tevere

- I programmi 1981 del Comitato per la salvaguardia e il recupero del Tevere sono stati illustrati al ministro Sigonelli nel corso di un incontro svoltosi nei giorni scorsi. Il programma si articola in cinque punti:
- 1) La realizzazione di una conferenza interregionale;
 - 2) una mostra di apparecchiature antinquinamento;
 - 3) l'inizio della navigazione sul Tevere a nord di Roma con finalità turistico-archeologiche;
 - 4) una manifestazione intesa a celebrare San Francesco d'Assisi nell'800° centenario della nascita;
 - 5) una serie di gite ai laghi ed ai fiumi del Lazio.



Via dei Fori Imperiali e, sotto, la Colonna Antonina: sono visibili i danni dello smog



Cronaca di Roma

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

Sui ponteggi in visita ai danni da smog: documentario su un patrimonio in rovina



Sotto le ingabbiate e i teli verdi di plastica che da anni coprono le testimonianze di epoca romana, sono in restauro danni gravissimi causati dall'inquinamento da traffico. Una mattinata in queste «trincee» consente di toccare con mano



I monumenti, piaga per piaga

di PIERO BOTTALI

Che i monumenti romani stiano male lo sanno ormai tutti, ma quanto grave è la loro malattia lo si può scoprire solo vedendoli da vicino. Basta arrampicarsi (e lo può far chiunque, la Sovrintendenza archeologica è ben felice di queste visite) sui ponteggi che li avvolgono, oppure calare lungo le ampie spirali del cantiere verticale della Colonna Traiana, di quella di Marc' Aurelio, ed osservare ad un palmo di mano la ragnatela di fenditure e lo spesso strato di smog e porcherie varie di questa nostra era della polluzione atmosferica. Smog depositato nel breve arco di vent'anni, le fenditure provocate dalle vibrazioni dell'incessante carosello di macchine ed autobus.

Una mattinata passata «in trincea», come si dice in gergo, cioè nei quartieri aperti attorno ai nostri massimi monumenti di epoca romana è altamente narrativa e deprimente insieme. Sì, perché a vederli da lontano, anche attentamente, oppure dal basso, sembrano un po' sporchini, questi marmi, con qualche lesura, le fasce dei bassorilievi un tantino opacizzate dalla linea del tempo. L'opinione pubblica, i turisti, gli specialisti d'arte sono stupefatti (e giustamente) di questi traffico, ingabbiate, teli verdi di

plastica, che coprono tutti i monumenti da anni, ma sul posto è possibile e facile constatare lo stato miserando dei manufatti e quindi l'opera gigantesca ed elaboratissima (e perciò lunga) che la loro salvezza — ormai siamo a questo punto — richiede. Da qui l'invito della Sovrintendenza archeologica: venite a «controllare» come procedono i lavori.

E' facile: basta andare la mattina sul tarso alla sede, di fianco alla chiesa di Santa Francesca Romana, e domandare il permesso di essere accompagnati sui ponteggi dei monumenti che interessano.

La scelta è, purtroppo, ampia: Arco di Costantino, Colonna Traiana, Tempio di Saturno, Colonna di Marc' Aurelio, per non citare che gli esempi più appariscenti.

Ci fa da guida Pierluigi Giannone, direttore dell'Ufficio tecnico della Sovrintendenza, vicino in lista l'Arco di Costantino. Soprattutto l'aspetto dei neri tubi innocenti che fanno gabbia, appaiono le statue-bassorilievi della base: ormai sono solo fantasmi di soldati e divinità: i visi sono spariti, le mani e le braccia lineari: un telo di plastica trasparente li avvolge come un sudario. «E pensare», dice Martines, che vent'anni fa erano ancora in stato soddisfacente». Al primo



Primo piano del cantiere sull'Arco di Costantino e sulla Colonna Traiana. Nella foto piccola: un tecnico indica una lesione da smog

piano del ponteggio, all'interno dell'arco, il restauro sta a buon punto: dopo le molteplici analisi si è proceduto a togliere la crosta di nero calcificato, e sotto sono apparsi i contorni netti, i particolari, i drappaggi. Qua e là ci sono curiose appic-

ciature bianche: «Sono veri e propri crusta di carta di riso — spiega Martines — che servono a tenere al loro posto i frammenti più piccoli che tendono a cadere per le vibrazioni» (che continuano ad esservi nonostante le promesse mai

mantenute di deviare la circolazione nella parte alta del Colosseo, n.d.r.). La porzione restaurata termina con un taglio netto: dall'altra parte della riga le solite croste nere, durissime, attendono di essere tolte, facendo un penultimo al Padreterno che assieme a loro non venga via anche il marmo «buono».

Prossima tappa il Tempio di Romolo in pieno Foro. Qui non ci sono bassorilievi, ma solo fregi ornamentali di delicata fattura. «Qui abbiamo uno splendido esempio di moderna corrosione mista acqua-anidride solforosa, si faccia caso, infatti, che la parte superiore dell'architrave, contrariamente alle aspettative e relativamente in buone state, l'acqua è scivolata giù, si è combinata correttamente con l'anidride solforosa delle automobili, ed insieme ad essa ha corroso, incrostato, mangiato i fregi: in quanto alle fessure (preesistenti) l'acqua più smog ha fatto il suo dovere: ha allargato le fenditure in modo suscipito».

L'ultimo appuntamento della mattinata è con quello che unanimemente viene definito il più illustre monumento della Roma antica: la Colonna di Traiano. «Qui il danno è ancora più grave — assicura l'arch. Martines — anche se dal

basso si vede poco o niente: non si deve dimenticare che fino a duecento anni fa circa la metà della colonna era circondata da edifici, che l'hanno protetta dai venti costanti (quelli del sud) e quindi la parte più colpita è quella della metà superiore».

Saltar su per le rampe elicoidali (anch'esse aperte al pubblico che ne fa «spesina») è un po' come salire su e giù: dopo ad ogni tornata le superfici gessose e acciottolate vengono a consumate, a orribilmente squarrelate come se qualcosa le avesse miragliate: vera l'etichetta di questo capolavoro che narra minuziosamente le imprese dell'imperatore Traiano contro i barbari. «Vedi sono solo maschere griffesche, non ci sono più i nasi, le mani, i piedi, le spade, e tutto questo sporge un poco rispetto alle superfici attorne».

«Questo guasto è opera recentissima, roba di vent'anni, trenta al massimo — dice Martines — da quando si è avuto il boom dell'automobile, metà anche per fare un chilometro».

Guardi le crepe che invece intere spire adesso provocheranno a staccarle con pericolo di carbonare di calcio misto a resine: ma a che serve, se le automobili continueranno a buttarsi sopra tonnellate di smog al giorno?».

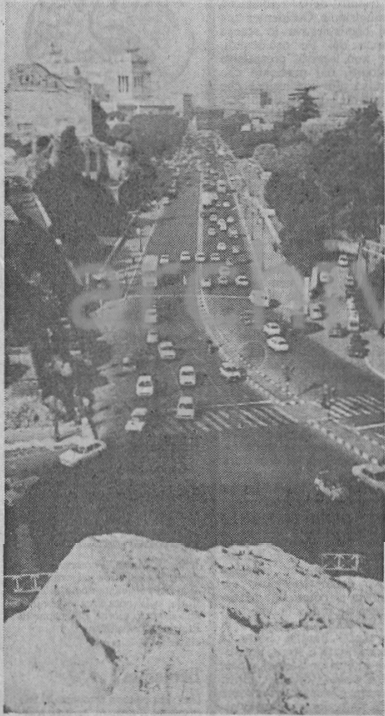
Cronaca di Roma

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

Il progetto del sindaco di ripristinare nel tratto asfaltato le antiche vestigia romane

18-11-1980

Ma che succederebbe chiudendo via dei Fori?



Via dei Fori del Colosseo

Benemerita culturale o semplice utopia? Concreta iniziativa in difesa del patrimonio artistico o abile mossa di propaganda elettorale?

L'intenzione manifestata da Petroselli di chiudere al traffico un tratto di via dei Fori Imperiali e, perché no, di smantellare l'imponente opera del fascismo per riunificare il sistema dei Fori, è bastata da sola a vivacizzare un pacchetto di interventi per il traffico condito di iniziative spesso trite e ripetute. Prendendo alla lettera l'annuncio del sindaco, le agenzie di stampa straniere hanno diramato in tutto il mondo le foto del nastro d'asfalto che dal 1932 unisce piazza Venezia al Colosseo e degli antichi monumenti che l'inquinamento atmosferico e le vibrazioni stanno inesorabilmente portando alla rovina (come da noi documentato ieri).

Al di là delle vere quanto insondabili intenzioni che hanno spinto Petroselli a dichiarare, contate le ore, i mesi o gli anni del transito automobilistico nel tratto di via dei Fori Imperiali tra via Cavour e piazza Venezia, c'è da dire che il progetto di allontanare il traffico dalla zona monumentale, con la creazione di

un immenso parco archeologico che dal Campidoglio raggiunge l'Appia Antica, è da anni motivo di dibattito, magari poco convinto, tra urbanisti e archeologi. Per restare agli episodi più recenti, basti ricordare il saggio della «grande spina verde» accarezzato dal prof. Argan in risposta al grido di allarme lanciato due anni fa dal sovrintendente La Regina sul male inesorabile che ha contagiato i marmi romani.

Ma come ben ricorda lo stesso La Regina, un progetto per la creazione di un grande parco archeologico esisteva addirittura 91 anni fa, molto prima che via dell'Impero (oggi Fori Imperiali) venisse progettata e realizzata. Oggi però la realizzazione di quel progetto si presenta a dir poco ardua.

Come scrive Italo Insolera, più di tre quarti degli antichi Fori sono stati nuovamente sepolti sotto la banchina di calcestrutto e le aiuole che fiancheggiano la carreggiata, spezzando la continuità tra il Foro di Cesare e quello di Augusto, tra il Foro Repubblicano e quello di Traiano. Via dei Fori Imperiali è in ogni caso diventata una delle maggiori arterie di scorrimento della città e piazza Venezia l'ombelico del traffico romano.



Disegno di Alfonso Artioli

Pur convinti dell'importanza e del carattere altamente qualificante del progetto enunciato da Petroselli sarebbe perciò indispensabile chiederne come si possa chiudere un tratto di via dei Fori Imperiali senza disastrose conseguenze per la circolazione. Come alternativa basterà il progettato cavalcavia di via Ciliaia oppure occorrerà completare l'attrezzaggio del lungotevere. Anche Leopoldo Benevolo vagheggia da 10 anni un grande parco archeologico e lo smantellamen-

to dell'opera fascista. Ma in contropartita prevede la costruzione di un'arteria di scorrimento che ha tutta l'aria di un nuovo traforo del Monte Bianco.

In attesa che qualcuno soddisfi una curiosità che certo accomuna tutti i romani, ripetiamo al sindaco un quesito: perché non cominciamo a realizzare il meno ambizioso ma altrettanto importante allungamento del traffico dal Colosseo e dall'Arco di Costantina.

e da Via del Foro Romano?

Rivedrà la luce la zona archeologica più preziosa del mondo

Come salvare l'antica Roma?

"Via l'asfalto dai Fori imperiali"

Il progetto interesserà la parte del centro storico che va da Piazza Venezia al Colosseo. Soprintendenza e Comune stanno lavorando insieme da mesi. Uno stanziamento di 180 miliardi proposto dal governo

di VANNA BARENGHI

ROMA — Una parte di Roma cambierà faccia. E non una parte qualunque, ma la zona archeologica più preziosa del mondo intero. Quella che va da piazza Venezia fino al Colosseo. Con i suoi fori, romani e imperiali. Il «progetto» è grandioso, soprintendenza archeologica e Comune stanno lavorando insieme da mesi e pare che vada in porto. Anche in tempi brevi.

«E domani Roma rinascerà più bella e più superba che prima», così diceva Ettore Petroselli quando, vestito con i panni di Nerone, faceva il verso a Mussolini e ai suoi sogni di imperiale grandezza che avrebbero sconviato proprio quella zona della città. Ma forse oggi Petroselli potrebbe dirlo senza nessuna ironia. Almeno per quanto riguarda quei pochi chilometri quadrati. Perché il patrimonio archeologico di Roma, bistrattato da sempre, comincia ad essere preso in seria considerazione. E non soltanto da quei pochi intellettuali (Benevolo, Isselera, Cederna) considerati fino a qualche anno fa «edifici stravaganti utopistici» che attribuivano — nientemeno — maggior valore alla scultura della storia che a quella dell'automobile.

No. Adesso anche gli amministratori comunali e perfino il governo — che proprio ieri in Senato ha proposto uno stanziamento di 180 miliardi — si sono accorti che così non si può andare avanti. E che bisogna fermare quello stesso prodotto, dopo mille anni, in poche decine di anni. Fermarlo perché partorito indietro non si torna.

Allora: da una parte ci sono questi soldi che, diluiti in cinque anni (e sempre che le cose non cambino) serviranno a tamponare qualcosa che in nessun paese civile del mondo si sarebbe mai verificato. La distruzione lenta e inesorabile della storia del mondo: la sparizione letterale delle sculture che la raccontano. Scolpite in un marmo che è diventato, per un processo chimico dovuto all'inquinamento da traffico e del tipo di riscaldamento usato, semplice gesso che si sfarina, cascando a pezzi. La storia dei popoli di Romania sulla colonna di Traiano, quella dei Germani su

quella di Marco Aurelio, e del popolo di Israele sull'arco di Tito. Tutto, tutto va scomparendo. E il mondo intero è in allarme: giornali giapponesi e brasiliani, americani e tedeschi, inglesi e francesi titolano a grosse lettere «Roma muore». Perché, insieme a Roma, muore anche una parte della loro storia.

E, finalmente, se ne è accorta anche Roma. Così anche il Comune è sceso in campo sembra con grande decisione. Sul «progetto» la giunta sembra essere d'accordo. E di che si tratta ce lo racconta Luigi Petroselli, sindaco della città. Appoggiato al balcone stupendo del suo ufficio, davanti alla distesa del foro romano (e in fondo spunta il Colosseo) assieme a Vittorio Calzolari, assessore al centro storico e promotrice di questa grossa iniziativa, ci parla delle «tre fasi» che la compongono.

Ricostituire il "continuum"

La prima, immediata, sbancherà una piccola strada costruita un po' nell'800 e un po' da Mussolini che separa il foro dal Campidoglio, tagliando in due la «via sacra» dove i romani vittoriosi passavano in trionfo. In questo modo si potranno recuperare le rovine sepolte e ricostituire la continuità (per dirla così) della strada (si chiama in due modi diversi, via del Tuliano, o via del Foro romano) che già chiusa al traffico per via del terremoto dell'anno scorso. Il «finirando» la rete turistica non si è affatto verificato e dunque, dice Petroselli, «non ci saranno problemi».

Ma, per ricostituire quel «continuum» del tempo passato bisognerà sottrarre al traffico automobilistico anche la parte bassa del Colosseo, quella che dà sul Palatino. «E questo sarà fatto entro l'anno», assicura Petroselli.

Poi, la terza fase. Quella più ambiziosa e difficile da realizzare. La chiusura al traffico della prima metà della via dei Fori Imperiali (partendo da

piazza Venezia per arrivare a via Cavour).

Per quanto riguarda il traffico, Petroselli è abbastanza ottimista. «È chiaro che dovremo studiare e molto attentamente dei percorsi alternativi. Ma abitare a Roma è ancora un privilegio. E i privilegi si pagano. La gente — del resto in tutto il centro storico — dovrà abituarsi a camminare con i mezzi pubblici. Non è vero che non ci sono, abbiamo comprato in quattro anni ben 750 autobus».

«Certo, si tratta di una svolta storica», gli fa eco dal suo ufficio Adriano La Regina, soprintendente archeologico di Roma. E in fondo invisibile (era sindaco soprattutto) che, se si affondassero contemporaneamente — potrebbero scambiarsi un benevolo saluto dalle loro rispettive finestre: una sul Palatino, l'altra sul Campidoglio. E, in mezzo, il foro romano dolce e splendido.

La Regina, giovane e molto stimato, ha l'aria lievemente circospetto di fronte a questa improvvisa «inversione totale di tendenza». Ricorda un po' il Charlie Chaplin di «Luci della città»: amato e vezzeggiato dal ricco signore urbano ma sempre timoroso di essere cacciato, così come regolarmente avveniva, non appena il ricco signore si riprendeva dalla sbornia. «In effetti qualche timore ce l'ho», dice il soprintendente. «Tutte queste iniziative — del governo, del Comune — mi sembrano qualcosa di straordinario. Sì, noi siamo sempre stati considerati quelli che fermavano tutto per quattro insignificanti pietre, questo sì è sempre detto di noi. E mica era piacevole, sa. Ma, debbo dire che mi sembra che le cose stiano davvero cambiando. Da un po' di tempo ho sentito più le resistenze di sempre e ho l'impressione che l'opposizione nei nostri confronti — che altro non era se non segno di incultura — abbia lasciato il posto alla consapevolezza dei doveri che tutti noi abbiamo nei confronti del nostro patrimonio archeologico. Quindi, speriamo bene. Che tutto vada in porto: sia la legge Bassoli, quella dei 180 miliardi, che le iniziative del Comu-

ne che hanno un peso culturale immenso».

Mentre parla, La Regina tira fuori da una cartellina verde una serie di incredibili fotografie. Ma chi si era accorto di quello che stava succedendo ai nostri monumenti? Chi, dall'automobile, ha mai avuto il tempo di guardare quei visi scolpiti ora trasformati in teschi dalle orbite vuote e privi di naso? «Se tocca uno di queste sculture», dice La Regina, «si trova in mano della polvere. Si può andare avanti così?».

No, non si può. E su questo sembrano, oggi, essere tutti d'accordo. La chiusura al traffico del centro storico e in più il cambiamento dei combustibili usati per riscaldamento e ed edifici: dalla nafta si sta già passando al metano. Una decisa decisione presa per risparmiare ma che potrebbe risolvere anche il grande problema della distruzione archeologica. E, in prospettiva, si parla del grande parco archeologico che dovrebbe arrivare fino all'Appia antica. Ma queste sono cose di là da venire.

«Eliminare quella spaccatura»

«Per ora contentiamoci di questo progetto», dice Antonio Cederna, giornalista archeologo e scrittore, «che è davvero una cosa di straordinaria importanza. Si rende conto di cosa significhi eliminare quell'orrenda spaccatura voluta dal «duce» per le sue maledette parate? E poi tirare fuori sessanta-quattromila metri quadrati di rovine che quell'imbecille ha ricoperto di asfalto?». Cederna è nel suo studio, sommerso di documenti, carte, ritagli di giornali. Da anni si batte come un eroe solitario contro gli scempi urbanistici che Roma subisce da oltre un secolo. Nel suo libro ultimo «Mussolini urbanista» susseca fino in fondo e impietosamente le malefatte del regime. Ma adesso è tutto contento. «I vantaggi? E per dio, si comincia con il restituire di genua ambientale a questa incredibile

cosa che è il centro archeologico di Roma. Pensi cosa sarà. Poter camminare, nel silenzio, dal Colosseo fino al Campidoglio tra le rovine e il verde. Senza quel traffico che è una fonte sia di scuotimenti miserandi che di inquinamento. Perché qui stiamo parlando di una tragedia vera e propria: se non si fa qualcosa, entro vent'anni salta tutto. Ma per fortuna mi sembra che si cominci a capire che tutte quelle pattinate sul traffico debbono essere subordinate ai tesori che abbiamo. Purtroppo ce ne accorgiamo adesso che vanno in malora. Ma, come si dice, meglio tardi che mai».

Già tardi. Ieri mattina, in Campidoglio Biasini, ministro dei Beni culturali e Adriano La Regina, soprintendente, sono stati intervistati da una televisione che serve ottanta paesi nel mondo. Una parte di quel mondo che si riconosce nella storia di Roma. Hanno dovuto spiegare perché il cavallo di Marc Aurelio si sta mestamente piegando sulle sue stesse gambe. E che, probabilmente, ci sarà ben poco da fare per salvarlo.

● ROMA — «Sono assolutamente favorevole a qualsiasi limitazione del traffico nel centro storico di Roma, anche se il problema non riguarda il ministero da me presieduto, ma l'Amministrazione capitolina. In particolare sta seguendo la polemica sviluppata in questi giorni relativa al Foro Romano».

Così ha dichiarato il ministro dei Beni Culturali ed ambientali on. Oddo Biasini — la zona del Foro Romano e le zone adiacenti debbono essere il più possibile valorizzate, attraverso una disciplina del traffico diversa da quella attuale che, ripeto, è un problema dell'Amministrazione comunale».



Un particolare dell'arco di Costantino

il tempo 29-11-1983

Traffico e monumenti. L'assessore De Felice propone un esperimento a partire da gennaio

Chiudiamo via dei Fori solo la domenica

«Irrealizzabile per ora il blocco totale della strada. Mancano alternative valide per la circolazione»

«Allo stato dei fatti non ritengo possibile chiudere al traffico via dei Fori Imperiali». Dopo gli entusiasmi suscitati dall'idea, rilanciata dal sindaco Petroselli, di ricostituire l'originaria continuità del complesso dei Fori con il dirottamento della circolazione e il successivo smantellamento di un tratto della grande arteria realizzata 48 anni fa dal fascismo, l'assessore comunale al traffico interviene con un secco quanto polemico invito a un maggior realismo.

«Al di là delle fughe in avanti — osserva Tullio De Felice — non sono per il momento realizzabili altri progetti che lo smantellamento di via della Consolazione e l'allontanamento del traffico dal Colosseo e dall'Arco di Costantino. Con l'attuale assetto viario è al contrario irrealistico pensare di dirottare altrove gli oltre quattromila veicoli che

transitano ogni ora in via dei Fori Imperiali, nei due sensi di marcia.

«La chiusura di questa importante arteria — sottolinea l'assessore al traffico — implica necessariamente l'esistenza di valide alternative. Attualmente queste mancano e non credo che sia sufficiente neppure attendere la costruzione del cavalcavia di via Cilicia. In ogni caso occorrerà predisporre un attento studio per valutare l'entità delle opere o delle discipline alternative indispensabili».

Al di là di un abbastanza chiaro intento polemico nei confronti di Petroselli, l'intervento dell'assessore De Felice non aggiunge in verità molto a quanto si è già detto in questi giorni e alle ammissioni dello stesso sindaco, che non si è certo sognato di chiudere e smantellare via dei Fori Imperiali dall'oggi ai domani.

L'assessore socialista lancia in compenso una proposta di grande interesse: «Chiudiamo in via sperimentale via dei Fori Imperiali la domenica e i giorni festivi e organizziamo magari qualche occasione di richiamo per la popolazione.

Si potrebbe cominciare già da gennaio, in modo da avviare anche, senza grossi traumi, una prima analisi delle conseguenze sulla circolazione».

Quanto all'altro importante provvedimento per la tutela e la valorizzazione del patrimonio archeologico — allontanamento del traffico dal Colosseo e dall'Arco di Costantino — De Felice annuncia una discussione in giunta nella prossima settimana per superare i tentennamenti e le discordanze che hanno finora ostacolato la realizzazione di un progetto già pronto da tempo. «Una volta isolato l'Arco di Costantino e smantellata via della Consolazione, potremo dire di aver messo in salvo quasi tutti i monumenti maggiormente in pericolo».

Resta, è vero, la colonna Antonina, ma il problema purtroppo è più difficile da risolvere, visto che implicherebbe la chiusura completa al traffico, autobus compresi, di via del Corso e di piazza Colonna».

Il dibattito

Starita (Dc): risolvere altri problemi

Nei giorni scorsi abbiamo ospitato le considerazioni di Pier Luigi Severi (psi) e Antonello Falomi (pci) sulla proposta avanzata dal sindaco Luigi Petroselli di chiudere al traffico via dei Fori Imperiali, oggi registriamo il punto di vista del capo gruppo della Dc, Giovanni Starita.

Un conto è la questione relativa al recupero di via della Consolazione, altra cosa è invece l'intenzione del sindaco — ripresa con grande evidenza dalla stampa — di chiudere via dei Fori Imperiali, per restituirla alla zona archeologica. L'idea, non priva di suggestione — anche se non nuova — pone altri grossi problemi che devono ovviamente essere risolti, prima di andare a una qualsiasi decisione, se non si vuole piombare nel caos.

Intendo riferirmi ai problemi del traffico intenso che viene sopportato e assorbito dalla importante arteria che collega il settore est della città, con il centro storico; problemi che

si legano alla necessità di affrontare il discorso della direzionalità che oggi sembra finalmente essere «riscoperto», quando per anni — soprattutto in questi ultimi anni — è stato completamente ignorato.

Che senso ha la proposta o «idea», se non si pone mano a questa importante operazione che dovrebbe decongestionare il centro storico con il trasferimento delle attività che potrebbero essere svolte altrove: credito, pubblica amministrazione e via dicendo. Queste sono le riflessioni immediate, suscitate da una prima valutazione della proposta che, se non si vuole che rimanga una semplice intenzione, per giunta velleitaria, necessita di un più serio e attento approfondimento.

In proposito — e mi sembra importante — questa «idea», mi chiedo, è della giunta comunale (non ci risulterebbe) o del sindaco e di alcuni suoi assessori, anche se autorevoli e sempre, s'intende, del Pci?

Credo che su questioni di così rilevante importanza, per la città, la sede del dibattito non dovrebbe essere quella angusta e riservata a pochi «intimi», ma quella istituzionale delle commissioni consiliari e del consiglio comunale o una sede dove tutte le forze politiche possano esprimere il rispettivo punto di vista, coinvolgendo le componenti culturali e sociali della città. A meno che questa iniziativa, per la risonanza che potrebbe assumere anche a livello internazionale — e che però ha tanto la parvenza di una cortina fumogena intesa a nascondere ben più gravi e immediati problemi — non rientri tra quelle che vengono lanciate in questo periodo attraverso la stampa, senza un preliminare dibattito, come avvio di una campagna elettorale per il Comune di Roma, che si annuncia già vivace e senza esclusioni di colpi di mano o... di testa.

Stavolta il Comune toglie la prima pietra

Una strada che taglia via il Tabularium e il Campidoglio dal grande scenario dei Fori - Un progetto che sarà realizzato subito - I lavori costeranno in tutto cento milioni - Si tratta di un'operazione di «restauro urbanistico»

**Rinvio
(ma di poco)
il viaggio
di Marc'Aurelio**

Le prove di carico sono state eseguite, ma lo spostamento della statua equestre di Marc'Aurelio è nuovamente slittato. «Saremo in grado — ha precisato il professor La Rocca della commissione tecnica — di trasferire il monumento tra il 30 novembre ed il 10 dicembre».

Le prove di carico sono state effettuate a Ponza, all'interno dello stabilimento dei fratelli Belardi. Calcolato il peso del cavallo e del cavaliere, è stata allestita una speciale cisterna e riempita d'acqua sino a superare le venti tonnellate necessarie, cioè duecento chili in più del peso dei pezzi da rimuovere. La cisterna è stata successivamente sollevata e poggiata su uno speciale rimorchio simile a quelli usati dalle ferrovie dello Stato per trasportare vagoni-merci, ma allestito con appoggi ed una particolare «sella metallica», adatti ad ospitare statua e cavallo in maniera che non subiscano oscillazioni o scosse pericolose durante il tragitto dal piazzale del Campidoglio all'istituto di San Gabriele in Trastevere dove verranno effettuati i lavori di restauro.

L'operazione è stata eseguita con apposite gru, alla perfezione, senza che l'acqua nella cisterna venisse mossa. Infatti, durante tutte le manovre, un tecnico della Belardi, ha costantemente vigilato che il «pele dell'acqua» non subisse increspature o movimenti. Una operazione eseguita al rallentatore, con tutte le dovute precauzioni che dovrà essere ripetuta sul piazzale del Campidoglio.



Eccola qui via del Foro, una barriera d'asfalto e di selciato «finto antico» sistemata proprio in mezzo a spezzare e dividere quello che era unito. Cento metri di strada (anche sul nome non tutti sono d'accordo: qualcuno la chiama via del Tulliano, qualcun altro via della Consolazione e le guide turistiche della città gli danno l'appellativo di via del Foro Romano, perché domina come un terrazzo il grande complesso archeologico) messi lì inutilmente, stupidamente in una epoca in cui i monumenti si diceva di amarli e invece li si intorcia. Una operazione di restauro, insomma, che non durerà molto e costerà, in tutto, cento milioni.

A lavori ultimati finalmente torneranno alla luce pezzi interi di templi oggi sommersi. Ma forse il risultato più grosso sarà proprio nella ricomposizione unitaria di una zona intera, sarà nel fatto che potremo vedere con un solo colpo d'occhio e senza gradini o barriere il Ta-

bularium il tempio di Vespasiano e Tito, quello della Concordia. E riemergeranno anche i tratti della vecchia strada che dai Fori saliva su verso il Campidoglio col suo percorso fatto di grandi lastroni.

Una operazione di risanamento urbanistico l'ha definita il soprintendente Adriano La Regina, piccola ancora in sé, ma che avvia le dà il segno: una prospettiva nuova per l'intera zona dei Fori. Se infatti la «demolizione» di via del Foro si farà subito, il sindaco Petroselli ha anche messo tra i piani del Campidoglio la chiusura di almeno una parte di via dei Fori Imperiali (scusate il pasticcio dei nomi) che certo avverrà in tempi più lunghi, ma che esce dal piano delle idee per trasformarsi in progetto concreto ed attuabile.

Qualcuno, scherzando, ha scritto che con questa «demolizione» si apre nuovamente l'epoca del «piccone». La differenza è che questa volta via è l'asfalto e il calce-

struzzo messo sopra ai monumenti, mentre in passato il piccone i monumenti li buttava giù o, nel migliore dei casi, li nascondeva sotto terra. Una bella differenza. Pensate che negli anni 30 per riportare alla luce una parte dei Fori nascosta sotto i vecchi quartieri medievali e rinascimentali vennero buttati a terra palazzi e caseggiati interi, in tutto 5.500 stanze. La città pagò un prezzo durissimo, ma si disse che era servito a riscoprire grandi e fondamentali monumenti, tempi, palazzi, opere d'arte dell'età imperiale e di quella repubblicana.

Passarono soltanto pochi anni e fatto l'inventario di tutti i ritrovamenti, portate nei musei tutte le opere e trasportabili, tutto o quasi quello che era stato fatto riemergere venne messo sotto la sua dei Fori Imperiali, un rettilineo inutile realizzato solo per dare lustro ai fasti imperiali di piazza Venezia (e al suo bal-

cone) una «centralità» che non aveva.

Ora ci ritroviamo con quella strada che nel frattempo è diventata una asfittica arteria sempre piena di macchine e intasata, una grande via che ha avuto il compito infelice di far convergere ancora più traffico sul centro storico. Il progetto del Campidoglio annunciato dal sindaco Petroselli parla di andare ad una chiusura almeno parziale e ad un lavoro di recupero archeologico e urbanistico. Certo per farlo occorre superare molti problemi, primo di tutti quello della viabilità e quindi la chiusura di questa strada col progetto enunciato dal sindaco entra nel campo della fattibilità reale. E poi il traffico non è una «variabile indipendente» non è insomma il solo punto di riferimento. Tra monumenti e automobili — diceva Argan — noi scegliamo i monumenti.

NELLA FOTO: via del Foro Romano tra il Tabularium e la grande zona archeologica.

sporto pubblico che corre lungo i binari del tram fra viale Aventino e via Labicana. Altri invece parlano della necessità di aprire prima di tutto il cavalcavia sull'Appia antica che congiunge via Marco Polo e via Clizia. Ieri l'assessore al traffico De Felice in una sua dichiarazione invitava ad evitare «spoglie in avanti» affermando che sui Fori Imperiali transitano ogni ora 4.000 autoveicoli.

Sono problemi e preoccupazioni tutti da vedere e da studiare tenendo presente però una cosa fondamentale. La chiusura di questa strada col progetto enunciato dal sindaco entra nel campo della fattibilità reale. E poi il traffico non è una «variabile indipendente» non è insomma il solo punto di riferimento. Tra monumenti e automobili — diceva Argan — noi scegliamo i monumenti.

NELLA FOTO: via del Foro Romano tra il Tabularium e la grande zona archeologica.

Cronaca di Roma

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

Via dei Fori Imperiali. Gli archeologi sono in prevalenza favorevoli allo smantellamento. Occorre però un piano organico ed una totale copertura finanziaria. L'allontanamento del traffico, nella capitale greca, ha salvato i monumenti

Seguire l'esempio di Atene

Lo scavo dei Fori potrebbe essere completato.

di SERGIO RINALDI TUFFI
Chiudere al traffico automobilistico via dei Fori Imperiali? Asportarla del tutto, completando lo scavo dell'area dei Fori, la zona archeologica più importante del mondo? Durante il fascismo furono proprio alcuni archeologi a favorire e promuovere la distruzione di chiese e palazzi per aprire la strada verso il Colosseo. Oggi, ecco cosa ne dicono gli specialisti di archeologia e di topografia antica.

A Filippo Coarelli, autore di numerosi studi topografici su Roma antica, anche di una fortunata Guida archeologica di Roma, domando ritiene sile l'attuale asportazione della grande arteria. «Senza dubbio», dice Coarelli, «conterrebbe di portare fino in fondo uno scavo che, praticato in fretta e caoticamente per sgombrare il campo fra il Colosseo e Palazzo Venezia, già è all'incirca, sostanzialmente completato. Non si sa nulla, ad esempio, della reale connessione tra Foro di Cesare e Foro di Augusto. Si realizzerebbe poi concretamente un largo settore del grande parco archeologico dal Campidoglio all'Appia, più volte proposto. Come prima fase di attuazione, sarebbe già estremamente positiva l'eliminazione del traffico.

«Per giudicare il progetto, bisognerebbe conoscerlo nel dettaglio», dice Maria Floriani Squarciarino, ex soprintendente, e ora professoressa presso l'Istituto di Archeologia dell'Università — il problema del traffico andrebbe risolto nella sua totalità, e non solo localmente. Per un intervento così impegnativo, poi, dovrebbe essere la sicurezza di una copertura completa dal punto di vista finanziario: che non succeda come con il impalcatura intorno all'arco di Costantino, alla Colonna Traiana e così via, interrate per mancanza di fondi (anche se ora sembra che i lavori possano riprendere). Inoltre, se si togliono via dei Fori Imperiali e via del Tulliano, come si risolve la situazione della chiesa di S. Luca e Martina, che è alla loro quota?».

Antonio Giuliano, professore di archeologia e teoria dell'arte greca e romana all'Università di Roma, ha più volte detto l'accento su quella che dovrebbe essere una premessa della pedonalizzazione (e, a maggior ragione, dell'asportazione) di via dei Fori: la trasformazione delle fazioni del centro storico. Dovrebbe ospitare

istituzioni culturali, e specialmente universitarie, che trarrebbero profitto dalle numerose strutture (biblioteche, musei, ecc.) di cui il centro è già dotato. «Per l'asportazione di via dei Fori», dice però Giuliano con molta cautela — se un progetto preciso esiste, è necessario che sia illustrato al più presto. Altrimenti alcuni dettagli non si capiscono: prendiamo il caso della collina della Mella, che degradava direttamente verso la Basilica di Massenzio e che è stata distrutta negli anni '30 (e in evidenti e imprecisabili pristinare l'aspetto di cui rimangono e allora che si fa?».

Domandare a Adriano La Regina, soprintendente archeologico di Roma, che cosa pensa dell'asportazione di via dei Fori sarebbe quasi provocatorio: è lui che ha rianziato un paio di anni fa l'idea del parco dall'Appia al Campidoglio (insieme con l'ex sindaco Argani), e quindi su questo progetto non può che concordare. Sentiamo invece, che cosa dicono il suo predecessore Gianfilippo Carettoni e il suo «collega» greco, Georgios Domas, citato (come soprintendente) dell'Aeropi di Atene, in questi giorni a Roma. «Divedere il problema in due aspetti», dice l'ex soprintendente Carettoni — fra piazza Venezia e via Cavour, fermo restando che prima bisognerebbe ristrutturare il traffico automobilistico, procedersi senz'altro a completare la conoscenza del Foro Traiano, il più grande dei Fori Imperiali, con la Basilica Ulpia, oltre che del Foro di Cesare, dove già molto tempo fa si era progettato di scavare. Fra via Cavour e il Colosseo, sarei più cauto: non c'è da aspettarsi molto dalla scavo del Foro della Pace.

E Domas, che su invito del direttore dell'Istituto di Archeologia dell'Università Sandro Stucchi, ha tenuto conferenze in questi giorni nel nostro Ateneo, ha illustrato importanti aspetti del restauro dei famosi monumenti dell'Acropoli, anch'essi minacciati dall'inquinamento. «Da quando si è vietato il traffico automobilistico, su per le strade che portano all'Acropoli e si è tentato di modificare gli insediamenti di riscaldamento circostanti — ha detto fra l'altro — la percentuale di sostanze nocive nell'aria è diminuita del 30%. E' un pronunciatissimo risultato, un risultato forse modesto, ma concreto: forse, un esempio da seguire al più presto.



Così via dei Fori Imperiali dalla torre del Campidoglio. Un'immagine che un giorno, forse, potrà essere completamente trasformata. In basso, già chiusa al traffico, via del Tulliano

Dibattito. Parla Antonio Pala (Psdi) ex assessore al traffico

«D'accordo, ma occorre cambiare l'intero assetto della città»

Basterebbe applicare il Piano regolatore

ne del secolo scorso (Appia Antica, Caracalla, Palatino, Fori) restituito al visitatore la possibilità di godere il vasto complesso archeologico e ambientale senza l'intrusione del traffico d'oggi, fonte di disturbo, di inquinamento e di modificazione dell'ambiente.

«Mi permetto di ricordare che, ormai da tre lustri nella mia qualità di assessore al traffico, fui il primo a proporre ad attuare isole pedonali per permettere appunto di godere complessi monumentali e ambientali nelle condizioni più simili alle originali: riguarda la chiusura al traffico di Via Frattina, di Piazza Navona, di Piazza S. Maria in Trastevere; coerentemente, quindi, il concetto non può che trovarsi connesso.

«L'esperienza però mi insegna che provvedimenti del genere debbono discendere da attenti studi e vaste consultazioni; tanto più in questo caso che investe una zona così antica e nevralgicamente situata. Per quanto riguarda l'eliminazione del traffico di Via del

Foro Romano, «compreso» via Via del Tulliano e Piazza della Consolazione non esistono problemi e si può agire subito. L'eliminazione di Via dei Fori Imperiali, sia pur per gradi, presenta invece problemi non indifferenti. La realizzazione del cavalcavia Via Marco Polo-Via Cecilia arrecherà certamente benefici effetti al traffico della zona; la soluzione, integrata però, sta nella restituzione del «centro storico» alla funzione di residenza e rappresentanza viaria dal Piano Regolatore mediante il decentramento delle attività direzionali lungo l'Asse attrezzato Centocelle-Torburino-Pietralata-Eur. Soltanto l'attuazione del nuovo assetto della città previsto dal Piano ci può permettere di porre a realizzare idee ambiziose come l'unità dei Fori.

Sui criteri di realizzazione, poi, occorrono accurati studi affidati a specialisti dei vari settori. Se si vuole ricreare l'ambiente antico, occorre ricordare che, a quanto sembra, nel luogo ove oggi insiste il

tratto di Via dei Fori Imperiali — il compreso fra Piazza Venezia e Largo Ricci, circola una collina, più gradualmente destrutturata in varie epoche, che impedisce la vista del Colosseo dalla zona di Piazza Venezia. E' tanto per esemplificare, nel determinare l'andamento viario intorno al Colosseo non possiamo trascurare che le vibrazioni indotte dal traffico sul monumento non credo raggiungano l'intensità delle vibrazioni determinate dalla sottostante metropolitana, e che la zona retrostante al Colosseo è ricca di monumenti di varie epoche che potrebbero essere irrimediabilmente danneggiati da un incremento del traffico in quel settore.

Progetto rilevante, dunque, è maturato dalla cultura prefascista, che, per la sua completa attuazione, abbisogna di approfonditi studi e della generata crescita qualitativa della città attraverso la riduzione della grande visibilità e della zona circostante previste dal Piano Regolatore. Non precipitiamo quindi.

LA CHIUSURA AL TRAFFICO E' IL PRIMO PASSO DA COMPIERE

Gli scavi in via dei Fori Imperiali non presentano difficoltà tecniche

Per la prima volta nella sua storia Roma concepisce un grande progetto di trasformazione della città - Il recupero del patrimonio sepolto

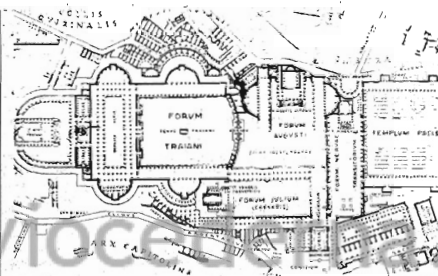
Per la prima volta nella sua storia Roma concepisce un grande progetto di trasformazione della città, di se stessa. E' un progetto inteso a rendere produttivo sotto ogni aspetto, sociale ed economico, un patrimonio urbano di immenso valore la cui potenzialità è stata finora misconosciuta, sottovalutata o volutamente screditata.

E' questo il vero significato del programma annunciato dal Sindaco di Roma mediante il proposito e l'impegno di affrontare il tema dell'abolizione della via dei Fori Imperiali e del recupero, che avviene allora possibile, dello straordinario complesso monumentale costituito da un sistema di aree lastricate, di piazze dunque, delimitate da edifici, il quale può ora tornare a svolgere una funzione dell'ambiente nella vita della città, giacendo infatti sotto la strada, a sotto gli spazi verdi che la contornano, il Foro di Traiano, il Foro di Augusto, il Foro di Nerva, il Foro di Cesare, il Tempio della Pace.

Non si tratta più dunque, di acquisire singole entità monumentali e di valorizzarne la funzione specifica nell'ambito di un assetto urbanistico sostanzialmente immutato, ma di introdurre trasformazioni radicali nell'assetto stesso della città. Alcuni fra i nostri migliori urbanisti si sono pronunciati, e da tempo, sulla necessità di procedere in tal senso, e non è il caso quindi di riprendere qui tutte le argomentazioni ormai note. Ciò che soprattutto merita di essere messo in evidenza, adesso, e che finalmente sembra possibile una ricomposizione, tra il sapere scientifico, la conoscenza, da una parte, e la progettualità politica, la capacità amministrativa dall'altra.

Il Comune ha già deliberato, e stanziato i fondi necessari per la creazione di quell'asse stradale moderna che porta il nome di via della Consolazione e che, passando tra il Tempio di Saturno ed il Tempio di Vespasiano, tra l'Arco di Settimio Severo ed il Tempio della Concordia, ha creato un'obliqua cesura tra il colle capitolino ed il Foro romano. Risultati non meno importanti si avranno con la nuova sistemazione, ormai possibile, dell'area del Colosseo il quale con l'Arco di Costantino verrà ricongiunto al complesso monumentale del Palatino, dopo la soppressione dell'ultimo braccio di traffico che ancora scorre nella piazza. Ma ai di là di questi provvedimenti, in sé importantissimi, si sta procedendo ora nell'area dalle concrete modalità di attuazione della parte certamente più ardua dell'intero progetto di recupero del centro monumentale antico.

Si è sempre sostenuto che non vi è possibilità di ripristinare condizioni ambientali idonee alla conservazione del patrimonio archeologico esistente concentrato tra Piazza Venezia ed il Colosseo



L'area dei Fori Imperiali compresa tra piazza Venezia e via Cavour

finché resterà in funzione quella grande autostrada urbana che è ormai la Via dei Fori Imperiali. E' questo dunque — la soppressione del traffico intenso che la attraversa — il primo passo da compiere, e con ogni urgenza, al fine della conservazione del patrimonio archeologico. E' evidente che, raggiunto questo obiettivo, l'operazione potrà assumere un significato ben più ampio, ossia non solamente di difesa immediata da un danneggiamento in atto, bensì anche di recupero in senso pieno, con la graduale riscossione dei complessi monumentali interrati.

Non vi sono, né vi possono essere, all'origine di questo programma aspirazioni di natura strettamente archeologica. Su questo è necessario che vi sia la massima chiarezza, il problema di ordine conoscitivo, che vi sono naturalmente e che attendono chiarimento da ricerche archeologiche, non presuppongono per una loro soluzione un'operazione di così vasta portata. Esistono oggi possibilità di eseguire scavi in condizioni di estrema difficoltà operativa. Ne abbiamo un esempio nei lavori che l'Istituto Archeologico Germanico ha eseguito in Campo Marzio, per l'esplorazione del «solarium Augusti». Nessuno pensa tuttavia di mettere in luce l'intero Campo Marzio, per quanto copiosa possa essere la consistenza dei resti monumentali ivi sepolti. Tanto meno vi sono dunque difficoltà tecniche che, l'esplorazione delle aree archeologiche che si trovano sotto i giardini di via dei Fori Imperiali o sono la sede stradale. E' solo un problema di disponibilità finanziaria.

La questione è dunque un'altra: è opportuno che questo immenso complesso monumentale di cui la città potenzialmente

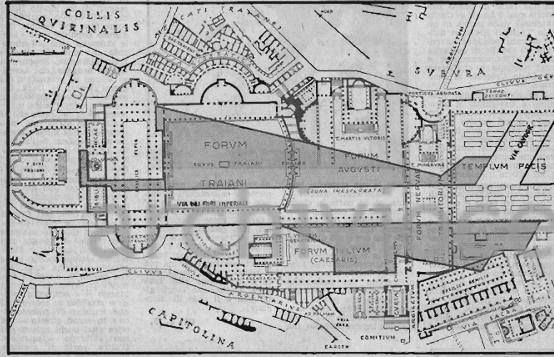
si dispone continui a restare inutilmente sepolto qualora la via dei Fori Imperiali venisse preclusa al traffico automobilistico? Certamente no. E vediamo perché.

Nella attuale sistemazione l'area monumentale sepolta, compresa via Piazza Venezia e Via Cavour, svolge solamente funzioni di raccordo; è un'area di transito dunque. Queste funzioni possono tuttavia essere inalterate per il transito pedonale anche ripristinando il livello antico e raccorciando opportunamente con le zone circostanti in modo da ridare sbocco alle vecchie strade ora interrotte dai dislivelli. Lo scavo metterebbe in luce, come si è detto una serie di grandi piazze organicamente collegate tra loro, che possono essere restituite all'uso in quanto tali. Esse costituirebbero un elemento di sutura tra la città e l'area archeologica dei Fori Romani e del Palatino, che per le sue caratteristiche richiede maggiore protezione ma non isolamento quale ora essa ha. Lo scavo consentirebbe inoltre di ricomporre i frammenti ora visibili ma smentiti, incomprendibili, affossati, dei Fori Imperiali, e soprattutto restituirebbe leggibilità alla più straordinaria sequenza di monumenti che esiste al mondo e che si estende dai Mercati di Traiano, del Quirinale dunque, fino al Circo Massimo e poi oltre, fino all'Appia antica.

Sembra assurdo che la riscossione di tale patrimonio sia stata finora calcolata in termini di difficoltà di risolvere un problema di traffico automobilistico. Ma questo patrimonio prima che archeologico è da considerare urbano, perché il risanamento economico e la valorizzazione delle funzioni culturali della città passano anche attraverso il suo recupero.

A LA REGINA

Lunedì il Campidoglio toglierà la prima pietra Via della Consolazione «salta» subito, per i Fori appuntamento a presto



Ecco che c'è sotto via dei Fori Imperiali, in grigio le zone occupate dai giardini, qui i lavori interesseranno prestissimo

La chiusura al traffico di via della Consolazione, la rimozione dei sampietrini e l'inizio degli scavi archeologici non è una mossa ad effetto. Sarà invece il primo passo di un processo che gradualmente dovrà portare al recupero di tutta l'area archeologica dei Fori, obiettivo irraggiungibile senza l'eliminazione della brutta «autostrada» che collega il Colosseo a piazza Venezia. Non è il caso di parlare di «grandi programmi», perché questo presupporrebbe la conoscenza di tutti i dati sin dall'inizio, e invece in questo caso troppo c'è ancora da scoprire, troppo sorprese gli scavi stessi riservano.

È giusto parlare, invece, di una concreta, reale intenzione di tendenza nel rapporto tra la città e il suo patrimonio archeologico, di una cultura nuova nel modo di affrontare questo problema e tutti quelli che vi sono collegati, prima tra tutti il traffico.

Il convegno organizzato dall'Arce in Campidoglio sul recupero e la riqualificazione dell'area archeologica dei Fori ha messo in luce tanti problemi, ma anche fornito risposte. Il sindaco Petroselli, parlando a nome dell'amministrazione comunale, ha annunciato scadenze precise che fanno uscire definitivamente questo impegno dall'indeterminato.

Lunedì prossimo, tanto per cominciare, partiranno i lavori per dissotterrare via della Consolazione. Gli operai del Comune arriveranno con gli attrezzi alle dieci. Comincerà così quel lavoro che in capo a poco tempo dovrà riqualificare quella parte dei Fori al colpe del Campidoglio.

Il giorno successivo, martedì, quasi sicuramente la giunta comunale discuterà la delibera che dovrà trasformare in sola pedonale lo slargo a valle del Colosseo.

E via dei Fori Imperiali? È possibile ipotizzare una sua eliminazione? E in quali tempi? Certo, come ha affermato l'assessore De Felice, una simile decisione richiede che vengano prima risolti enormi problemi di traffico, ma la giunta vuole impegnarsi anche su questo obiettivo. Tanto per cominciare, ha detto Petroselli, sin dai prossimi mesi cominceranno a sperimentare la chiusura di via dei Fori un giorno alla settimana, la domenica. Così i romani cominceranno ad abituarsi alla idea che quella strada può anche scomparire.

Intanto, sarà indetta una speciale commissione che

dovrà affrontare tutte le questioni che sono collegate alla sua chiusura: i tempi e i modi con i quali gli scavi dovranno procedere, come e dove conservare i reperti che verranno alla luce (un problema enorme questo, sul quale si sono soffermati quasi tutti gli archeologi che hanno partecipato al convegno), la riorganizzazione del traffico appunto. Ma un obiettivo più ravvicinato — ha segnalato Petroselli — è l'inizio degli scavi nelle parti «commerci» oggi dai giardinieri e dalle vie laterali. Un lavoro che non crea problemi di traffico ma che intanto può restituire (e aiutarci a capire) un pezzo e grosso dei Fori sepolcrali del fascismo.

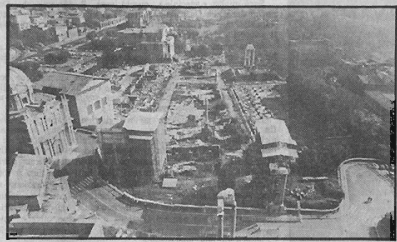
A questo proposito, l'assessore Piero Della Seta si è chiesto se veramente via dei Fori Imperiali sia indispensabile, o se non sia proprio la sua stessa esistenza a chiedere se veramente via dei Fori Imperiali sia l'altro che accompagnare gli automobilisti nel cuore della città per poi abbandonarli a se stessi davanti all'intreccio di stadi e stradine del centro storico. E poi non bisogna dimenticare che «oltre» misure del genere (chiusura di via della Consolazione, di ponte Milvio, del quattro scotori del centro) in un primo momento hanno suscitato sconcerto, ma poi si sono rivelate utilissime.

Tutte queste scelte, comunque, non vengono fatte in un vuoto di prospettive, ma proprio mentre l'amministrazione comunale affronta i «problemi strategici» (così li ha chiamati Petroselli) dell'uso del centro storico: differenziazione degli orari di uffici, scuole e negozi, grande visibilità ambientale.

Il problema, è stato detto più volte, è quello di drenare traffico dal centro, di alleggerire la pressione sul cuore della città. Prima che finisca la legislatura, ha detto il sindaco, questa amministrazione avrà messo a disposizione della città gli strumenti urbanistici per realizzare i nuovi centri direzionali, primo passo verso il superamento della struttura monocentrica, a raggiera di Roma.

Al convegno — concluso da Argan — sono anche intervenuti Bernardo Rossi Dorzi, gli assessori Cabolari e Nicolini, il soprintendente La Regina, l'archeologo Andrea Carandini.

g. pa.



Un «tubo» per automobili ma non fu solo un errore

Via dei Fori Imperiali? Solo un canale, un tubo pieno di automobili. E c'erano le case nate secolo dopo secolo sopra ai Fori, erano una parte viva della città e il fascismo ha tagliato un «arco aereo» per sostituirlo con una protesi fasulla. Il giudizio che Giulio Carlo Argan ha espresso nelle sue conclusioni al convegno di ieri è stato molto chiaro: «solo fin lì è lavorato sul nocione e con l'astio contro la città. E questa assurda via è stata costruita per il completamento dell'operazione vittoriana»: un bruttissimo monumento, una pessima strada. E così artificialmente piazza Venezia diventata (senza eserto storicamente mai stata) il centro di Roma, con la sua scenografia fasulla e il palazzo delle assicurazioni costruito come un grottesco «pendenti» accanto alle macerie del palazzo medievale but-tato giù per allargare la strada.

Riparare di questi sventramenti di quella politica urbanistica è forse fin troppo facile. Ma stavolta — mentre si sta voltando pagina e ci si prepara a scrivere una nuova — serve a darci la misura della differenza, il senso concreto di quello che significa mettere le mani su via dei Fori Imperiali. E il discorso non è di scelta tra «bello e brutto» ma tra due modi diversi di concepire la città.

Questa strada, costruita sulle macerie di un quartiere antico e sui ruderi risepolti della Roma repubblicana e imperiale, non era soltanto un errore. Preparava una città, un centro storico strangiato dal traffico e da una direzionalità caotica. Preparava l'espulsione degli abitanti e l'invasione degli uffici, la chiusura delle botteghe artigiane per fare posto al centro degli affari, la Roma triste e ingolata, stretta negli ingorghi e circondata da una periferia grigia e inutile (l'altra faccia della medaglia) che tutti noi conosciamo bene per esperienza diretta.

E allora — ha detto Argan — il problema di chiudere



via dei Fori Imperiali non è tanto quello di recuperare una striscia di zona archeologica. Sarebbe un obiettivo importante ma parziale, un cambiamento di forma che non intercherebbe a fondo la sostanza. L'obiettivo è quello di far crescere il livello culturale della città. Si tratta quindi di ripensare da capo, di rifunzionare il centro storico. Prima di tutto decongestionandolo. Come? Lo Stato — ha detto Argan — potrebbe fornire i fondi necessari ad espellere questi nuclei che nei vecchi ritmi sono emarginati di strazione, castelle inutili come grandi banche, mega-ministeri con migliaia di impiegati. Un altro esempio: a pochi metri da Palazzo Chigi è dal Parlamento, dal cuore politico di questo Paese c'è il palazzo della Rinascente. Ma a che serve? Una collocazione stupida non solo urbanisticamente, ma perfino dal punto di vista della logica economica di una grande magazzino. Questo mentre non c'è spazio per un grande centro della stampa nazionale e internazionale.

Alla vecchia idea della città (la politica e degli affari affermata — si di là della retorica imperiale — mezzo secolo fa come destino del centro storico bisogna sot-

trarre quella nuova di un centro rivitalizzato, nel cui tessuto dare spazio alle istituzioni culturali, a nuclei dell'Università, oltre alle tradizionali sedi politiche.

Spazio per le istituzioni culturali, spazio per i musei. Nel convegno ne hanno parlato in molti indicando qui uno dei problemi da scegliere. Il Campidoglio anche in questo vuol dare il «buon esempio». Proprio intervenendo nella sala della Fotogramma l'assessore alla cultura Riccardo Nisidini ha annunciato un progetto per il bere una parte consistente degli edifici che oggi ospitano gli uffici dell'amministrazione comunale dalle scrivanie per trasformarli in musei. Ci sono proprio alle spalle del palazzo dei Conservatori il palazzo Clementino, c'è l'ex sede dell'istituto archeologico germanico, quella del vecchio ospedale torionico, ci sono i grandi edifici dell'avvocatura e della tesoreria.

Sono uffici che possono trovare una sede e una collocazione più idonea altrove — magari non lontano, nella zona dell'anagrafe — restituendo così spazi storici ad una funzione culturale. Ma il problema non è soltanto di spazi, così come per i Fori la questione vera non è tanto quella di scavare e di portare alla luce un altro pezzo della Roma antica. La questione aperta — la più difficile — è quella di far sì che questo patrimonio nuovo la gente lo possa capire, lo sappia leggere e far suo. Un museo didattico, ha detto Nisidini, scavi comprensibili, usabili, ha detto l'archeologo Carandini. E tutta l'operazione dei Fori Imperiali ha bisogno di questo carattere, di questa consapevolezza. E' anche qui nel metodo che si afferma una diversità, l'inversione di una vecchia tendenza, la rottura con una politica urbanistica fatta per vent'anni dal fascismo con il piacere, le «deportazioni» e la retorica imperiale e per altri trenta dalla Dc con la mano libera alla speculazione, il privilegio della rendita e l'enfasi stupida della «città eterna».

Fori Imperiali. La creazione di un unico grande parco archeologico alla base della coraggiosa iniziativa di chiudere la via al traffico

Dal Campidoglio all'Appia Antica

di MAURO PICCOLI

«VIA DEI Fori Imperiali non è stata mai niente per Roma, tranne che un canale di traffico». La frase di Giulio Carlo Argan è fotografata bene quello che lo stradone mussoliniano ha significato per la città in quasi cinquant'anni di vita: uno spazio di transito da percorrere velocemente e in macchina, solo uno sguardo distratto all'area archeologica che si stende qualche metro sotto.

In compenso questo «falso urbanistico» ha funzionato come simbolo di un'ambizione imperiale poggiata sul nulla e di uno sviluppo cittadino cicamicamente rovesciato all'interno della città storica attraverso sventramenti e speculazioni.

Anche oggi la proposta del sindaco Petroselli e della giunta di chiudere la grande strada e di sbaraccarla «al di là della necessità di garantire la sopravvivenza dei monumenti aggrediti dallo smog e dell'occasione di usare i 180 miliardi stanziati da una legge vicina all'approvazione» ha il valore di un simbolo. Per chiudere credibilmente la via dei Fori Imperiali bisogna impostare e portare avanti le linee di un disegno urbanistico nuovo, rovesciare e cominciare finalmente a governare lo sviluppo della città.

Ecco, in questa prospettiva di centro storico decongestionato, di direzionalità trasferita all'est della città, di viabilità rangeliziale, di trasporto pubblico realmente alternativo a quello privato, l'area archeologica Colosseo - Fori - Campidoglio può diventare qualcosa di drasticamente diverso dalla «fossa per turisti» o dallo «spauritifico più allusivo del mondo».

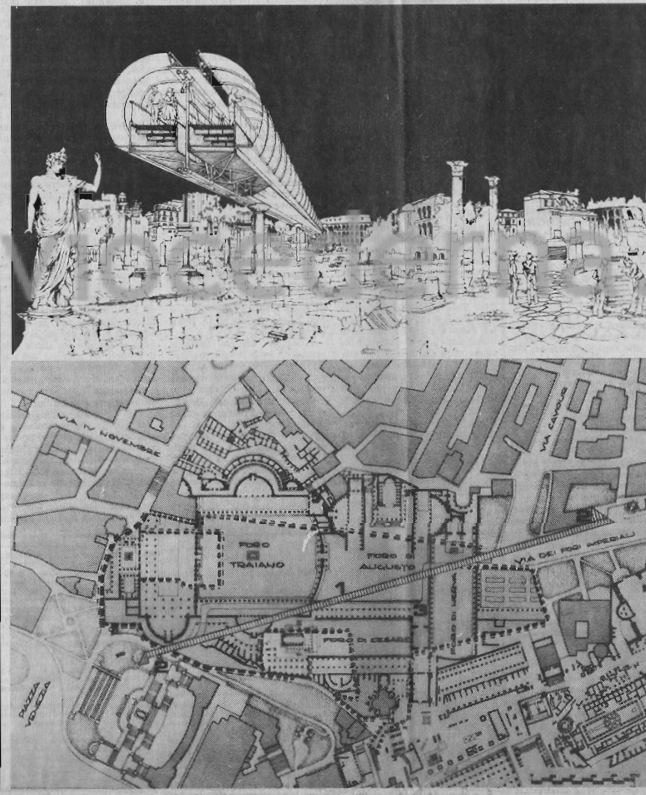
Prima di tutto c'è da cogliere un'occasione archeologica. Sotto le decine di migliaia di metri quadrati scavati e frettolosamente reinterrati dagli urbanisti di regime giocarono i resti (completamente o parzialmente coperti) dei Fori di Traiano, Augusto, Nerva, Cesare, della Basilica Ulpia, del Tempio della Pace. «Lo scavo — ha scritto recentemente il soprintendente ai beni archeologici di Roma Adriano La Regina — dovrebbe in luce una serie di grandi piazze organicamente collegate tra loro, che possono essere restituite all'uso in quanto tali...

Consentirebbe inoltre di ricomporre i frammenti ora visibili ma smembrati, incomprensibili, affossati, dei Fori Imperiali, e soprattutto restituirebbe legittimità alla più straordinaria sequenza di monumenti che esista al mondo».

Lo scavo — hanno detto varie voci di archeologi al convegno recentissimo organizzato dall'Arco-Lega per l'ambiente — dovrà essere fatto senza fretta, dovrà affrontare complessivamente tutta l'area e solo dopo la chiusura (senza partire con interventi parziali, «smozzicativi») dovrà soprattutto essere uno scavo «didattico», aperto al pubblico, corredato via via di musei e percorsi guidati.

Una campagna di scavi che se non presenta difficoltà tecniche (come ha dichiarato Adriano La Regina), dovrà essere in linea con la futura gestione del «parco archeologico». Ne ha fatto il tema centrale del suo intervento, sempre al convegno dell'Arco-Lega per l'ambiente, Bernardo Rossi Dorio. L'accorpamento Campidoglio-Fori, quello Fori-Colosseo, in prospettiva, lo sterro di via dei Fori Imperiali rappresentano le prime tre tappe verso la creazione di un grande parco archeologico che, attraverso il Circo Massimo e la Passeggiata Archeologica, connetta il Campidoglio al parco dell'Appia Antica.

Un'operazione enorme che non può passare senza il consenso della città e che dunque deve essere spiegata passo per passo. Prima di tutto devono essere spiegati i monumenti della Roma antica, oggi illeggibili per chi non abbia una cultura specializzata. Servono mostre permanenti, percorsi attrezzati, visite guidate. Occorre riportare nelle «grandi piazze» organicamente collegate tra loro «che emergeranno dagli scavi: manifestazioni, spettacoli, occasioni di incontro. E così acquisite sono la proposta di sgomberare dagli uffici comunali alcuni stabili del Campidoglio per far e spazio ai Musei Capitolini e alle collezioni dell'Antiquarium, magnifici da quarant'anni.



**Proposta
Tappeto
mobile
10 metri
sopra
i Fori**

COME SARANNO i Fori del dopo scavo? Ne hanno tracciato i lineamenti tre giovani architetti, Francesco Febbraro, Fabio Pierluigi Limiti, con un progetto che propone l'attraversamento di tutta l'area archeologica dalla Basilica di Massenzio all'Altare della Patria. «Un campo archeologico dove i volumi sono scomparsi — dicono — può essere letto solo in planimetria, cioè dall'alto». Ecco dunque l'ipotesi di una passerella coperta lunga 450 metri che parta dalla scalinata del Museo alle spalle del Convento occupato e che atterri su una piazzola a mezz'altezza del Vittoriano.

La passerella (nel disegno qui a fianco) scavalcherebbe a quasi cinque metri di altezza l'incrocio Fori Imperiali — via Cavour — per guardare poi a quota dieci metri la fossa dei Fori. Si reggerebbe su nove piloni metallici e sarebbe formata da una trave ventilatore alta tre metri, coperta da uno scudo di plexiglas e affiancata da due corse di tappeti mobili. Il tempo di percorrenza previsto è di quattro minuti, apposte interruzioni nel nastro dei tapis roulant consentirebbero di fermarsi a guardare. «Una struttura leggera, smontabile facilmente, che sovrappone all'antico un segno del nuovo — dicono i tre progettisti — ma che possa essere rimossa senza problemi».

Nella mappa: 1) la passerella; 2) i punti d'entrata e uscita; 3) intorno la linea tratteggiata le zone archeologiche attualmente interrate.

