

Presentato ieri in Campidoglio il volume "Roma, l'area archeologica centrale e la città moderna", progetto realizzato da un'équipe di tecnici



Una veduta dei Fori Imperiali prima dello scortecciamento. Sotto, l'architetto Leonardo Benevolo

Ritorno all'antico con 600 miliardi

POICHE' l'intollerabile crisi ambientale, per congestione e inquinamento, delle nostre maggiori città è il risultato delle malformazioni urbanistiche imposte dalla speculazione sulle aree e non contrastate dalle amministrazioni, non è esagerato definire storico quanto è avvenuto ieri in Campidoglio: la presentazione alla stampa di un progetto per combattere i mali di Roma e farne una città più umana e vivibile. L'amministrazione comunale ha quindi da oggi a disposizione, proprio mentre entra nel vivo il dibattito parlamentare su «Roma Capitale», una decisiva proposta di riassetto urbano e non avrà scusanti, dopo anni di inerzia spesso interessata, se non ne terrà seriamente conto.

Il sistema degli spazi verdi

Il progetto illustrato ieri, presenti sindaco, vicesindaco, soprintendente, direttore generale (i ministri dei Beni culturali e delle aree urbane erano presenti in ispirito) è opera di un'équipe di liberi professionisti in collaborazione con tecnici del ministero dei Lavori pubblici e del Comune: ed è contenuto nel volume «Roma, l'area archeologica centrale e la città moderna», a cura di Leonardo Benevolo e Francesco Scoppola (editore De Luca), 190 pagine, 230 illustrazioni, fotografie, grafici, di-



Una proposta operativa in 190 pagine curata da Leonardo Benevolo e da Francesco Scoppola: ora dopo tante parole il Comune ha un piano realizzabile in 15 anni per salvare un patrimonio inestimabile e rendere vivibile questa città

di ANTONIO CEDERNA

segni. È un progetto estremamente dettagliato, fondato sul principio che per Roma (ormai alla crescita zero) non si deve puntare sull'espansione ma sulla trasformazione e la riqualificazione, sulla valorizzazione delle sue risorse ambientali, culturali e storiche. La città del passato è garanzia di una migliore città moderna.

Così, a quella struttura complessa tutta da inventare, viaria, edilizia e di servizi, che è il Sistema Direzionale Orientale (il famoso Sdo) dove trasferire ministeri e altre attività terziarie, deve corrispondere un vero e proprio sistema delle grandi aree libere, paesistiche e archeologiche che, nonostante l'

indiscriminata espansione edilizia legale e abusiva degli anni scorsi, ancora penetrano profondamente nelle maglie dell'abitato. Sono i grandi cunei verdi del Tevere e di Veio a nord, i grandi spazi lungo l'Aurelia e Monte Mario a occidente, e a sud, da una parte i complessi forestali e archeologici del Litorale, dall'altra la campagna dell'Appia Antica: sono questi spazi la più preziosa risorsa per una città soffocata come Roma, un bene primario per il suo assetto futuro. Quanto alla campagna dell'Appia Antica, vincolata a verde pubblico da un quarto di secolo per 2.500 ettari, è urgente trasformarla in parco (già esiste una legge regionale): un par-

co che dovrà penetrare entro le mura fino al Colosseo, attraverso Passeggiata Archeologica, Terme di Caracalla, Celio e Oppio) fino al saldarsi col centro storico, una volta recuperati i Fori Imperiali, oggi tagliati in due dall'ex via dell'Impero.

Questa riconquista del cuore archeologico e verde di Roma e la sua liberazione dall'ingiuria del traffico, è l'assunto principale del piano Benevolo. Lo impone la forza stessa delle cose. Lazonale mura e il Colosseo è l'unica di Roma dove ancora monumenti e natura dominano incontrastati: e il merito risale all'Italia umbertina e giolittiana che seppe demanializzare decine e decine di ettari, salvan-

dola dall'edilizia. Quanto al traffico, è ormai ovvia la sua incompatibilità con la salute pubblica e colla sopravvivenza dei monumenti che, appena scientificamente resasi l'attualità, si preindenzia archeologica, rischiano di tornare preda dell'orribile corrosione causata dall'inquinamento atmosferico. A costo di schematizzare un progetto estremamente articolato, citiamo qualcuno degli interventi proposti per il risanamento della zona paesistico-archeologica centrale.

Attestamento dei pullman turistici fuori le mura lungo la Cristoforo Colombo, e istituzione di un servizio navetta verso il centro; ripedonalizzazione della Passeggiata archeologica; rimodellazione della via tra Circo Massimo e Colosseo; eliminazione della strada che spacca la continuità tra Circo Massimo e Palatino; riassetto ambientale del Celio, liberandolo da quanto impropriamente lo occupa; ricostituzione della collina della Velia; le spalle della Basilica di Massenzio (uno dei sette colli di Roma, che venne polverizzato negli anni Trenta, distruggendo venti secoli di storia romana) e costruzione del museo dei Fori.

Infine, l'abolizione della via dei Fori Imperiali; il che significa: 1) ricavare il maggior vantaggio dallo sventramento di mezzo secolo fa, quando fu raso al suolo un intero prezioso quartiere di impianto rinascimentale, deportando cinque-

mila persone nelle infami borgate periferiche; 2) salvezza dei monumenti dalle esalazioni dei tubi di scappamento; 3) scavo stratigrafico delle antiche piazze imperiali (Cesare, Traiano, Augusto, Nerva), per la creazione del più straordinario parco archeologico del mondo, unendo insieme Fori Imperiali e Foro Romano.

Tutto ciò comporta, e il progetto ne tratta a lungo, complessi interventi di adeguamento stradale nelle zone circostanti e il potenziamento della rete dei trasporti: intervento principale è la costruzione di una linea metropolitana tra piazza Venezia e il Colosseo, collegata con le due esistenti, che una volta realizzata renderà possibile lo smantellamento dell'ex via dell'Impero.

Il costo dell'operazione

Ma intanto lo scavo archeologico dei Fori Imperiali potrà continuare per anni nei giardini ai lati della sede carrabile (e già è cominciato quello nel Foro di Nerva). Gli autori del piano hanno anche calcolato minuziosamente il costo dell'operazione, scavo risanamento valorizzazione del centro archeologico di Roma: 600 miliardi in quindici anni, l'equivalente del costo, ogni anno, di due chilometri di autostrada.