SALVATA LA VIA CAMPANA DALLO SCEMPIO DELL'AUTOSTRADA

Nascita di un parco archeologico

L'IRI ha raccolto l'appello di «Italia Nostra» ed ha spostato lo svincolo della «tangenziale» che avrebbe investito sepolcri e mausolei - E' ora necessario trasformare in parco pubblico il comprensorio

Roma, febbraio.

La Via Campana Antica presso Pozzuoli, comprensorio archeologico di importanza pari alla Via Appia Antica, non sarà più distrutta. Ecco finalmente una buona notizia per tutti coloro che si battono in difesa dei nostri beni culturali.

La Via Campana aveva avuto il torto di venirsi a trovare sul tracciato di quella nuova autostrada nota come «tangenziale est-ovest», approvata dall'ANAS e ormai in fase avanzata di costruzione: una autostrada di una ventina di chilometri che, partendo dalla Domiziana nei pressi del lago d'Averno, attraversando i Campi Flegrei e innestandosi con complicati svincoli a ridosso dei colli di Napoli, dovrà assicurare un rapido collegamento da un capo all'altro dell'area napoletana, per inserirsi infine nella grande viabilità nazionale (autostrada del Sole, per Salerno, Bari eccetera). Nei nostri articoli del 26 e 29 ottobre abbiamo accennato agli errori del tracciato, all'assurdità di certi svincoli, alla scarsa attenzione posta nel prevenire la speculazione edilizia ai suoi lati, che anzi (come nel caso della zona di Capodimonte) ne viene incentivata: soprattutto mettevamo in evidenza gli effetti micidiali che la «tangenziale» avrebbe avuto per la magnifica zona archeologica a nord di Pozzuoli.

A volo radente

Qui la nuova arteria, come se i Campi Flegrei fossero il deserto del Sahara, investiva in pieno la Via Campana. Lo asse autostradale passava a volo radente sulla via, gli snodi dello svincolo maciullavano per un raggio di 400 metri sepolcri, mausolei e colombari, mentre una nuova strada, da e per Pozzuoli, si sarebbe infilata addirittura nella antica Via, distruggendo, oltre ai monumenti, la pavimentazione originaria perfettamente conservata. In complesso, un ambiente storico, paesistico e naturale di altissimo prestigio culturale (circa sei ettari) sarebbe stato interamente disintegrato.

Era un'ennesima prova di intervento ciecamente settoriale di progettazione stradale che ignora anche le più macroscopiche caratteristiche del territorio investito, grazie anche al completo disinteresse degli organi espressamente preposti alla tutela, ministero della pubblica istruzione, soprintendenza di Napoli eccetera). In un paese come il nostro in cui i difensori del patrimonio storico e naturale passano per poeti, e i costruttori di strade e di zone industriali come gli unici realisti, e in cui troppa gente ha interesse a insistere sul comodo supposto «contrasto» fra esigenze culturali ed esigenze di sviluppo (con solo vantaggio dei fautori del disordine urbanistico generale), le proteste della stampa e di «Italia Nostra» sembravano ancora una volta destinate a cadere nel vuoto, dopo le solite deferenti espressioni di circostanza.

Invece, una volta tanto, è successo il contrario, e l'IRI (società INFRASUD) che costruisce l'autostrada ha raccolto l'appello. Ai primi di novembre ha sospeso i lavori e fermato le ruspe che erano minacciosamente arrivate a poche centinaia di metri dalla Via, in attesa che una *équipe* di studiosi procedesse, a cura di «Italia Nostra», al completo rilievo archeologico della zona (rilievo che nessuno degli enti istituzionalmente competenti in materia si era mai sognato di fare). Gli archeologi, guidati da Lorenzo Quilici, uno dei nostri maggiori esperti in topografia antica, hanno battuto palmo a palmo la campagna, hanno condotto una ricognizione esauriente, corredata da planimetrie, relazione descrittiva e massiccia documentazione fotografica: il loro lavoro si è risolto in una vera e propria sensazionale scoperta, poiché è risultato che su quattro chilometri di Via Campana i ruderi di sepolcri, mausolei, colombari, cisterne, *tabernae* e *stabula* sono 240, a loro volta indizio di ben più vasti complessi ancora sepolti.

Modifica radicale

Di fronte a ciò i responsabili dell'IRI si sono comportati nell'unico modo ragionevole possibile: verso la fine di gennaio, nell'ultimo incontro con gli esperti, si sono esplicitamente impegnati ad apportare una radicale modifica al tracciato della tangenziale. In breve, viene completamente abolito lo svincolo elevatore, l'incontro fra autostrada e Via Campana viene ridotto a un semplice sorappassaggio nel punto paesisticamente meno dannoso, le immissioni nella viabilità locale ridotte a semplici raccordi spostati di mezzo chilometro dalla Via, al di là della ferrovia e della Via Campana nuova (così da rendere meno pesanti gli sbancamenti delle pendici del Monte Barbaro). Il comprensorio archeologico per cui ci si è battuti è dunque salvo: finalmente, un ente pubblico costruttore di strade ha accolto le richieste di un ente di cultura. Un fatto nuovo e sintomatico, che potrebbe promuovere nuovi indirizzi di politica territoriale, e rimarrà in avvenire altre situazioni affannose e altri guasti all'Italia antica.

La proposta dell'IRI verrà quanto prima sottoposta all'esame dell'ANAS: poiché presidente dell'ANAS è il ministro dei lavori pubblici, Mancini, abbiamo piena fiducia che la variante sarà approvata (un precedente importante è il fatto che il consiglio superiore dei lavori pubblici ha recentemente bocciato un altro nefasto svincolo della tangenziale, quello di Capodimonte a Napoli). Ma ora un nuovo problema si impone: ed è la sistemazione, il restauro, la trasformazione in parco archeologico della Via Campana, nel quadro più ampio del riscatto dei Campi Flegrei dall'attuale, dirompente disordine edilizio e urbanistico. Gran parte dei terreni impegnati dallo svincolo oggi eliminato sono già espropriati o comunque occupati: occorre dunque che IRI, pubblica istruzione, Cassa per il Mezzogiorno si accordino per assicurarli definitivamente alla proprietà pubblica e per acquisire tutti gli altri terreni che saranno necessari a formare il futuro parco.

Un parco archeologico che, una volta sistemato e restaurato, dovrà essere reso accessibile, naturalmente a piedi, da chi transita sulla tangenziale: ecco un altro problema delicatissimo, per ovvie ragioni paesistiche e ambientali, per cui né l'IRI, né la pubblica istruzione, né la Cassa per il Mezzogiorno sono preparati. Solo un concorso che metta alla prova architetti, urbanisti, archeologi e paesaggisti potrà suggerire le migliori soluzioni. Al ministero dei lavori pubblici, intanto, il compito di vigilare affinché la tangenziale, in comune di Pozzuoli (affatto carente di strumenti urbanistici), non si traduca in un servizio per la speculazione. Già si parla di mastodontici alberghi ai piedi dei monti e nei pressi dei crateri famosi: un ulteriore attentato all'integrità dei Campi Flegrei.

Antonio Cederna

SI PREPARA IL LANCIO DELL'A

Capo Kennedy: l'astronauta Russel Schweickart mostra l'equipaggiamento che userà durante lo 9», in programma per il 28 febbraio. (Radiofoto UPI-ANSA

IL PIU' GRANDE NAUFRAGIO DELLA STORIA R

Riaperto il «dossie

Una superstite della tragedia ha raccontato la sua tremend telefoniche degli spettatori - La ricostruzione di Goebbels - D li di soccorso lanciati dal transatlantico hanno condiviso la re

NOSTRO SERVIZIO PARTICOLARE

Parigi 6 febbraio, notte.

Miss Hart, una sorridente signorina inglese di sessantaquattro anni, è stata la protagonista della televisione francese, ieri sera, nel programma dedicato al più famoso naufragio di tutta la storia della marina. Ha partecipato al dibattito organizzato dopo la proiezione del film Titanic, *girato nel 1943 da Hebert Selpin, nella Germania nazista, quando le direttive di Goebbels erano di screditare con tutti i mezzi i nemici anglosassoni.*

Miss Hart si trovava sul Titanic *la notte tra il 14 e il 15 aprile 1912 quando, sventrato da un iceberg a sud di Terranova, il transatlantico terminò il suo viaggio inaugurale inabissandosi in poco più di due ore. Le vittime furono millesicentocinquantatré, i superstiti cinquecentosettanta. Miss Hart aveva allora sette anni ma si rese perfettamente conto della tragedia. Accompagnava i genitori che avevano deciso di emigrare nel Canadà.*

«Avremmo dovuto viaggiare su un altro piroscafo ma uno sciopero dell'equipaggio lo aveva bloccato a Southampton — ha raccontato la testimone spronando i suoi terribili ricordi con flemma del tutto britannica. — Mia madre non avrebbe voluto partire. Quando vide il Titanic in porto disse che il transatlantico non sarebbe mai arrivato sull'altra sponda dell'oceano. Era tormentata da un presentimento che le impediva di dormire la notte. E questo ci salvò perché al primo allarme obbligò mio padre a salire sul ponte per vedere ciò che stava accadendo.

«Fummo tra i primi a salire sulle scialuppe di salvataggio. Mio padre, che rimase a bordo e che doveva perire nel naufragio, mi disse: "Sii brava!" quando mi aiutò ad entrare nella scialuppa. Io fui raccolta da una nave alle otto e mezzo del mattino successivo, mia madre soltanto nel pomeriggio. Nella confusione eravamo state separate. Ero convinta che anche lei si fosse annegata. Lei pensava lo stesso di me. Tornammo a Londra. Mia madre non ha più voluto avvicinarsi ad una nave. Io ho dovuto attendere di essere adulta per vincere la mia angoscia».

Le domande che i telespettatori facevano per telefono ai partecipanti al dibattito (alcuni specialisti della navigazione nell'Atlantico del Nord come l'ammiraglio Howard Johnston e il primo comandante del France *Cresille, il capo dei servizi storici della marina francese Philippe Masson, l'autore de* I drammi del mare *Jean Merrien) erano rivolte soprattutto alla testimone che ha confermato molti particolari. La visibilità era perfetta, il mare calmissimo, la parte visibile dell'iceberg lontana. Un ufficiale sparò un colpo di rivoltella, ma in aria, per intimorire i passeggeri presi dal panico. Non tutte le scialuppe — anche se nettamente insufficienti per salvare tutti i passeggeri — furono riempite al completo. La prima messa in mare portava soltanto tredici persone invece delle quaranta previste: la convinzione che il* Titanic *fosse inaffondabile era talmente diffusa che in un primo momento molti passeggeri non ritennero prudente abbandonare il transatlantico.*

Miss Hart si ricorda ancora che l'orchestrina del Titanic suonava sul ponte Più vicino a te mio Signore mentre le scialuppe venivano calate in mare.

Il film tedesco insisteva sulle responsabilità del presidente della «White star line» che aveva puntato tutto sul nuovo transatlantico per salvare le sorti compromesse della sua compagnia; volendo provare al mondo che il Titanic, *il più lussuoso dell'epoca, era anche il più rapido, aveva costretto il capitano a seguire a tutto vapore la rotta più breve nonostante la presenza di icebergs. I partecipanti alla discussione hanno scartato tale ipotesi, attribuendo la maggior parte delle responsabilità al capitano Smith, che si inabissò con il* Titanic *e che gli inquirenti del tempo liberarono di ogni colpa per il suo coraggioso comportamento. Ma gli hanno trovato anche diverse attenuanti. Egli era della classe 1853. Era quindi al termine della sua carriera: gli era stato affidato il comando della nuova meravigliosa per metterglì di chiuderla trionfalmente. Aveva vissuto le due grandi rivoluzioni, quella del vapore e quella dell'elettricità. Credeva nella sua buona stella. Era anche lui convinto che il* Titanic *fosse inaffondabile. E' rimasto vittima del proprio ottimismo. Non poteva sperare di stabilire un nuovo primato della traversata atlantica, il famoso nastro*

È ESCLUS

un aumento

Continuano le t stori delle stazio

Roma 6 febbraio, notte.

Le trattative in corso al m nistero dell'industria fra esp nenti delle società petrolife e dei gestori di impianti di di stribuzione di carburanti son proseguite anche oggi abbastan za favorevolmente. Sono st tappeto questioni di caratte normativo. L'apposita sottocom missione di esperti, presieduta dal sottosegretario Schietrom riferirà fra qualche giorno all commissione plenaria, presieduta dal ministro Tanassi, sui r sultati raggiunti.

Il problema finale, e decisiv per la conclusione delle tratt tive, sarà quello degli aumen chiesti dai benzinai: è a quest proposito che si parla, da qua che settimana, della possibili di un aumento (si dice di du lire al litro) del prezzo di ve dita della benzina, per reperi i fondi necessari a garantir maggiori ricavi ai gestori de le pompe. Ma il governo, com è stato precisato nei giorni sco si, esclude, almeno per adess un aumento del prezzo del benzina.

Le società petrolifere affe mano, dal canto loro, di no poter rinunciare ad una par dei loro ricavi, appena suff cienti — sostengono — a c