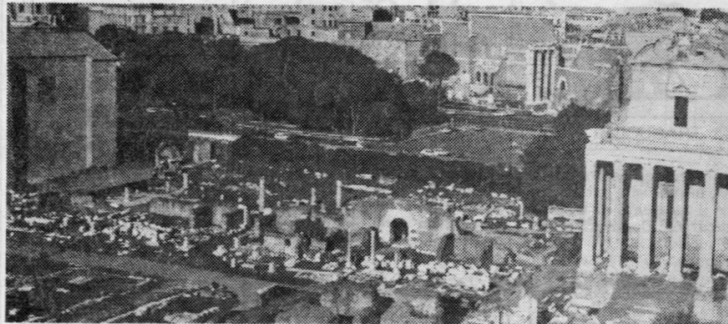


Leonardo Benevolo anticipa i futuri sviluppi del progetto per l'area centrale

La nuova amministrazione comunale di Roma deve affrontare molti problemi irrisolti, e fra questi l'assetto della zona archeologica centrale, all'interno delle mura Aureliane. Ma su questo tema bisogna uscire dalla discussione viziosa degli anni scorsi; e infatti le dichiarazioni programmatiche del sindaco Signorello lo considerano un problema aperto a una nuova soluzione.

Si diceva che l'amministrazione di sinistra avesse un «progetto Fori», sicché la nuova amministrazione dovrebbe solo confermarlo o lasciarlo cadere (come consigliava Cesare Brandi in un articolo della fine d'agosto). In realtà non è mai esistito un progetto degno di questo nome: c'era solo l'ipotesi di sbancare il primo tratto di via dei Fori Imperiali, da piazza Venezia a largo Corrado Ricci, lasciando immutato tutto il resto, cioè il secondo tratto da largo Corrado Ricci al Colosseo (innestato a angolo acuto su via Cavour) e le altre strade convergenti sul Colosseo, sul Circo Massimo, sul Velabro, sul Teatro di Marcello e sulla Passeggiata Archeologica. Questa amputazione isolata appariva incomprensibile, e infatti ha fatto nascere una disputa senza soluzione: dove avrebbero dovuto passare le automobili e gli autobus? Si sarebbe dovuto sacrificare il traffico all'archeologia, o l'archeologia al traffico? Che cosa si sarebbe ottenuto al posto della strada: una nuova fossa impraticabile e ingombra di ponteggi? L'inizio degli scavi in due piccole zone laterali ha messo in evidenza questo punto di idee: nessuna amministrazione può avviare i lavori in un posto così importante senza prospettare un assetto definitivo e convincente.

La sistemazione dei Fori Imperiali è in realtà un dettaglio (rilevante ma non decisivo) di un problema urbanistico più vasto, che richiede un progetto complessivo di adeguato respiro. L'amministrazione pas-



Archivio Corsara

I Fori, ma non solo

sata non ha saputo farlo, e la Soprintendenza archeologica ha dovuto sostituirsi provvisoriamente al Comune, commissionando uno studio preliminare che ora sta per essere presentato al pubblico. Esso non individua una soluzione definitiva, ma dimostra che esiste una ragionevole possibilità di conciliare tutti i fattori in gioco (valori storici, artistici, ambientali, traffico, funzioni urbane, costi, tempi) e indica le grandi linee di una sistemazione coerente. Su questa base può svilupparsi finalmente una discussione corretta, in attesa che le autorità competenti — lo Stato e gli enti locali — assumano le loro decisioni.

I punti principali messi in chiaro sono i seguenti:

1) L'area monumentale, corrispondente al centro di Roma antica, si trova al margine della città medioevale e barocca, in una zona verde che è stata tenuta sgombra e in buona parte acquistata dalla commissione Reale operante fra il 1887 e il 1914. I nostri predecessori dunque hanno fatto l'essenziale, rendendo possibile il recupero scientifico e civile di questo patrimo-

nio archeologico (il più importante del mondo nel cuore di Roma moderna). Però in questo parco sono state inserite, fra le due guerre, alcune grandi strade, che nel dopoguerra sono diventate arterie di traffico primarie, danneggiando contemporaneamente lo scenario archeologico — diviso in vari tronconi, disturbato dai veicoli e corroso dai gas di scarico — e la circolazione moderna, che si intasa senza rimedio in canali inadatti.

2) Il compito della nostra epoca è di eliminare questa sovrapposizione, completando l'opera della commissione di cent'anni fa: di dare un assetto civile alla zona archeologica, e di correggere nello stesso tempo la rete delle vie di comunicazione, che è divenuta impraticabile per una città di tre milioni di abitanti. Il grande traffico va eliminato non solo in via dei Fori Imperiali, ma soprattutto intorno al Colosseo, a Porta Capena, a Bocca della Verità.

Considerando il problema nella scala giusta non c'è conflitto fra le esigenze della tutela archeologica e monumentale, e quelle del funzionamento della città odierna. La revi-

sione della rete stradale — declassando gli attraversamenti più centrali — dovrebbe essere fatta comunque, anche se i monumenti e le rovine non esistessero.

3) Per ottenere questa revisione bisogna agire contemporaneamente sulle strade di superficie — attuando il previsto sistema di tangenziali nell'arco orientale — e sulle ferrovie metropolitane attrezzando la cintura ferroviaria per i collegamenti urbani e completando la rete delle linee diametrali con un passante fra la ferrovia Nord e la Roma-Lido. Così l'intera zona archeologica, da piazza Venezia alle mura, può essere incisa in una maglia della futura rete di trasporti, e trasformata in un parco, come villa Borghese nel settore Nord. Si tratta di ampliare la zona protetta del centro storico — comprendente la città costruita e la sua corona di parchi — da valle Giulia a porta S. Sebastiano, in contatto col cuneo verde dell'Appia Antica che si apre verso i Castelli.

4) Inserita in questo quadro, la zona archeologica può essere rimodellata rispettando la straordinaria sovrapposizione

dei suoi manufatti che compendia la storia della città dalle origini a oggi. La geografia dei luoghi — con le colline e le valli interposte — può ritornar leggibile, eliminando i tagli prospettici arbitrari; la sequenza dei recinti antichi, visualmente limitati, può esser rimessa in luce e diventare fisicamente percorribile; il Colosseo può tornare a campeggiare nel suo catino verde; il Velabro può tornare a essere una zona appartata e le piazze barocche dell'Araccolli e di Bocca della Verità possono esser ridisegnate secondo il perimetro originario, ripristinando il corretto rapporto fra il Campidoglio e la città; gli accessi dei turisti possono esser concentrati a Sud — in corrispondenza della prima tangenziale e della cintura ferroviaria — facendo entrare solo una navetta di veicoli elettrici leggeri. Solo in questo quadro — e per ultima cosa — si troverà la sistemazione definitiva per l'area dei Fori Imperiali, che liberata dal traffico può diventare veramente un parco urbano, con nuovi criteri di adeguata al contenuto archeologico e alla fruizione dei cittadini.

Fra due anni cade il centenario della legge 4730 del 1887, promossa da Guido Baccelli e Ruggero Bonghi, da cui è cominciata la formazione della zona archeologica di Roma. Spetta all'Italia odierna completare quest'impresa con una serie di operazioni analoghe: una combinazione fra i poteri dello Stato e della città; un progetto aggiornato, con tutti i necessari apporti scientifici; un'attuazione graduale ma coerente negli ultimi quarant'anni del secolo. A differenza di allora, il progetto non può riguardare solo una zona limitata, ma investire in vari modi l'intera città, e condurre a una revisione del piano regolatore di Roma. La nuova amministrazione si trova di fronte a questa sfida, e qui deve dimostrare di far meglio della precedente.

Leonardo Benevolo