

MA

Albomonte nomina quattro esperti sulle mostre nei monumenti

È veramente un pericolo organizzare e far svolgere nelle aree romane di maggior interesse archeologico spettacoli e manifestazioni culturali? Per rispondere a questa domanda e tentare di risolvere questioni che hanno già provocato molte polemiche, il pretore Adalberto Albomonte ha deciso di disporre una perizia tecnica ed ha chiamato in causa quattro esperti. Si tratta di tre urbanisti ed un archeologo particolarmente conosciuto: Italo Insolera, Lorenzo Quilici, Vincenzo Cabianco e Giulio Tamburino. A loro, giovedì prossimo, il magistrato che ha avviato negli ultimi tempi diverse inchieste sull'utilizzazione di aree archeologiche, affiderà il compito di stabilire se ed in quale misura l'allestimento di spettacoli, mostre e manifestazioni aperte al pubblico in luoghi protetti da precise disposizioni per la tutela dei beni ambientali ed archeologici possa arrecare pregiudizio alla conservazione ed all'integrità delle aree stesse.

L'iniziativa del magistrato romano è stata presa nell'ambito degli ultimi due procedimenti aperti in ordine di tempo. Albomonte, infatti, ha inviato nei giorni scorsi comunicazioni giudiziarie al soprintendente ai beni archeologici del Lazio Adriano La Regina per la concessione del Circo Massimo in occasione della manifestazione dell'estate scorsa «Massenziolando». Inoltre, il giudice ha avviato analoghe indagini sull'utilizzazione del Colosseo per la mostra sugli anni Trenta.

Oltre a La Regina, hanno ricevuto una comunicazione giudiziaria due responsabili del Teatro Stabile di Roma, l'amministratore delegato Fulvio Fo e il dirigente del decentramento, Erio Magnani. Secondo Albomonte, Fo e Magnani, come La Regina, avrebbero agito contro la legge 1039 del 1939 che tutela i beni ambientali e monumentali.

I dirigenti dello Stabile hanno rifiutato ogni addebito, ricordando di aver agito su disposizione del Comune e per allestire uno spazio di pertinenza e proprietà del Comune stesso.

Lo studio è firmato da Leonardo Benevolo, Vittorio Gregotti, Guglielmo Zambrini e Ippolito Pizzetti

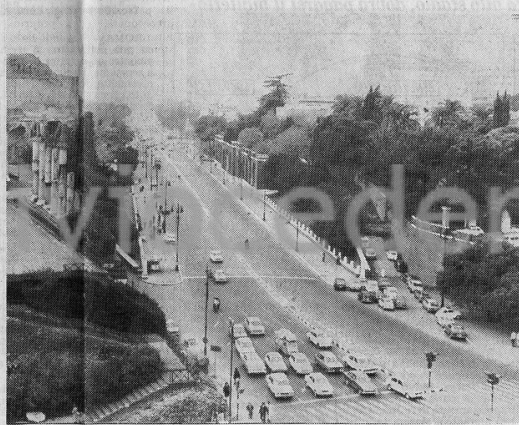
Un piano per costruire un tunnel sotto Colle Oppio allargando il programma di scavi dei Fori imperiali

L'incarico proviene dalla sovrintendenza archeologica - L'ex via dell'Impero verrebbe interamente chiusa e annessa all'area del Foro e del Palatino - Le auto provenienti da San Giovanni imboccherebbero il nuovo viadotto per raggiungere via Cavour

Come chiudere al traffico e scavare via dei Fori Imperiali, senza provocare il collasso del traffico già caotico di Roma? Alzando il tiro dell'intervento, estendendo cioè l'area da chiudere e ristrutturare fino a includervi il Colle Oppio, il Celio, le Terme di Caracalla, il Circo Massimo, il Velabro e il Teatro di Marcello. E così dirottando all'origine, su percorsi alternativi, più di metà dei volumi attuali di circolazione, quelli che investono il centro storico solo per attraversarlo.

Si parla di cambiare faccia a una parte immensa della città e la proposta è di Leonardo Benevolo. Ad anni di distanza dai suoi due memorabili libri su Roma, l'architetto e storico torna ad occuparsene andando a rimiscolare, senza mezzi termini, le braci sempre accese della polemica sul piano per l'area archeologica centrale: il tratto tra il Colosseo e piazza Venezia, dove l'asfalto gettato mezzo secolo fa sullo sventramento di un quartiere rinascimentale cela la più gran parte dei Fori di Cesare, Traiano, Nerva, Augusto e della Pace, che per secoli furono il cuore direzionale di tutto il mondo antico.

Nota per i suoi scritti sulla scena internazionale e autore in Italia di piani urbanistici tra i più lodati degli ultimi decenni, Benevolo è stato incaricato di occuparsi del caso dalla Soprintendenza archeologica di Roma. Mandato: fornire una proposta scientificamente argomentata che possa rispondere alle critiche scagliate da alcuni contro l'ipotesi di salvare i monumenti antichi romani dal degrado che li distrugge anche allontanando il traffico motorizzato da cui oggi sono lambiti e avvelenati. Tra le accuse, che hanno sicuramente contribuito al blocco ministeriale



Una visione panoramica della zona dei Fori Imperiali

dei fondi destinati a questi lavori sulla legge speciale del 1981 per il patrimonio archeologico romano (180 miliardi), la più frequente è stata di settorialità: la proposta di eliminazione di via dei Fori Imperiali è sembrata agli avversari un'utopia insufficientemente calata nell'insieme della città.

Lo stesso non potrà dirsi del progetto a cui Benevolo sta dando gli ultimi ritocchi con l'aiuto di un'équipe di autorevolezza indiscutibile: ne fanno parte l'architetto Vittorio Gregotti, l'ingegnere del traffico Guglielmo Zambrini, l'architetto dei giardini Ippolito Pizzetti. Il lavoro sarà divulgato in volume entro due mesi. Ma ne sono già stati definiti in un anno di studio, l'impianto e

le scelte fondamentali. Si basano su questi principi: 1) che le zone ad altissima densità archeologica estesa dal Campidoglio fino all'imbocco dell'Appia antica sia in sostanza una parte del centro storico con cui confina e che vada dunque trattata nello stesso modo, con una generale chiusura al traffico interrotta solo da attraversamenti minori; 2) che anche indipendentemente dalle presenze archeologiche il collegamento tra le zone direzionali esistenti all'Eur e quelle previste nella cintura orientale non possa passare per il centro; quindi che l'assetto attuale della circolazione a Roma sia comunque destinato a cambiare in futuro; pena lo strangolamento della città; 3) che

dunque l'obiettivo di chiudere la direttrice di traffico su via dei Fori Imperiali, segnalata dalla Soprintendenza come misura difensiva dei monumenti, vada perseguito anche per motivi più generali.

Ed ecco, girando in senso orario sulla mappa di Roma, le proposte di merito. Via dei Fori Imperiali dovrebbe essere chiusa e annessa all'area archeologica del Foro-Palatino per intero e non solo nel tratto tra piazza Venezia e Testaccio, dove può accedere al sistema dei Lungotevere. Al traffico di penetrazione nel centro resta invece, oltre al tunnel sotto Colle Oppio, la possibilità di viale Aventino e via del Circo Massimo, piazza Venezia diventa percorribile solo

trovava il Colosseo e nel volume di riempimento potrebbe trovare posto un grande antiquarium, o parcheggi sotterranei. Il traffico proveniente da S. Giovanni (ridotto alla parte diretta all'interno del centro storico) si infilerebbe sotto il Colle Oppio, in un tunnel poco più lungo di centro metri con sbocco su via Cavour, quindi su via Nazionale. Lo stesso Colle Oppio tornerebbe così in continuità con la valle del Colosseo.

Si chiuderebbe al traffico, salvo la sezione necessaria a un servizio navetta interurbano, anche la stazione di S. Gregorio, che dal Colosseo raggiunge la testata del Circo Massimo: di conseguenza il Celio si riunirebbe al Palatino e si potrebbe rimodellarlo nelle quote storiche. Salterebbe anche l'autostrada di scorrimento della Passeggiata Archeologica e lo stesso tratto di via Cristoforo Colombo che (sotto il nome poco usato di viale delle Terme di Caracalla) da piazzale Numa Pompilio arriva alle Mura Aureliane. Quest'ultimo diventerebbe un piazzale-parcheggio a servizio del parco.

Retrocedendo, la matita di Benevolo elimina il traffico da via dei Cerchi, che oggi separa il Circo Massimo dal Palatino, e da via Petroselli (già via del Mare) fino a piazza Venezia, dove il cerchio si chiude.

Il grosso della circolazione è spostato su una direttrice tangenziale esterna alle Mura, che da S. Giovanni scavalca l'Appia antica (il ponte è già in costruzione) e finisce a Testaccio, dove può accedere al sistema dei Lungotevere. Al traffico di penetrazione nel centro resta invece, oltre al tunnel sotto Colle Oppio, la possibilità di viale Aventino e via del Circo Massimo, piazza Venezia diventa percorribile solo

nella «T» che il Corso forma innestandosi su via del Plebiscito/via IV Novembre. E per facilitare gli spostamenti interni al centro si pensa a una metropolitana che si crede realizzabile con l'impegno di 400 miliardi (il spazioso di Milano ne costa 1200). Dovrebbe partire dalla stazione del metrò esistente a piazzale Flaminio, toccare piazza Augusto Imperatore, la Camera, il Senato, piazza Argentina, il Circo Massimo e proseguire fino a porta S. Paolo, dove incontrerebbe l'altro ramo, della ferrovia sotterranea in esercizio.

Gregotti sta progettando la sistemazione architettonica degli spazi che l'operazione renderebbe disponibili. Pensa tra l'altro di far tornare leggibile la clessidra di piazza Aracelli e l'impianto di piazza Bocca della Verità. Pizzetti si è concentrato sulla Passeggiata archeologica e dintorni, dove alla vegetazione è affidato il compito di ridar senso al sistema storicamente imperniato su porta Capena. Zambrini, che si fa aiutare da esperti del traffico romano, è in grado di dimostrare che a piano attuato circolare a Roma sarà più facile. La questione Fori muove dunque un importante passo avanti. Anche se questo lavoro non vuol essere un progetto esecutivo, che del resto scenderebbe dalle competenze della Soprintendenza committente. Il senso è piuttosto quello di un inquadramento propositivo del problema a una scala più vicina a quella generale della città. Una proposta-guida, progettata sull'arco dei prossimi vent'anni in attesa del concorso internazionale di idee che sarà presto bandito dal Campidoglio per iniziativa dell'assessore al centro storico Carlo Aymonio.

Francesco Perego