

Presentato ufficialmente lo studio Benevolo, molto lodato dal sindaco Signorello e dal ministro per i B.C. Gullotti

Riparte il progetto per i Fori

Lungamente arenata tra dubbi politici e polemiche strumentali, la questione del'area archeologica centrale — Fori e dintorni — ritorna in gioco in termini nuovi. L'obiettivo finale resta lo stesso che la Soprintendenza continua ad indicare dal 1979: salvare il patrimonio monumentale allontanando il traffico che lo avvilisce, con l'ampliamento del parco Foro Palatino a spese delle strade moderne circostanti e la conseguente ristrutturazione funzionale di tutto il centro di Roma.

Intenzioni

Ma sono cambiati altri fattori: oltre all'idea, e alle intenzioni politiche che l'avevano sposata nella prima fase dell'amministrazione capitolina di sinistra, oggi c'è uno studio scientifico che offre soluzioni tecnicamente praticabili dei principali nodi parati in passato a sostegno dei pareri contrari: quelli del traffico e dell'assetto urbano complessivo. A curare questo lavoro (stampato in un bel volume della collana De Luca che pubblica sistematicamente gli studi promossi dalla Soprintendenza) è stato un gruppo di riconosciuta eccellenza internazionale, di cui fanno parte l'urbanista e storico Leonardo Benevolo, l'architetto Vittorio Gregotti, lo specialista di trasporti Guglielmo Zambrini, l'architetto del verde Ippolito Pizzetti. Tutte persone fuori dalle mischie accademiche e partitiche romane.

Una seconda importante novità è politica: intervenendo alla presentazione dello studio tenuto ieri in Campidoglio, il sindaco Signorello e il ministro per i Beni culturali Gullotti hanno detto per la prima volta in pubblico il loro pensiero sulla questione. Dando il segnale che contro il progetto non esistono più riserve preconcette. Né nel governo (si ricorderà che l'intervento archeologico sull'area impegnata da via dei Fori imperiali fu bloccato nel nascere dal predecessore di Gullotti, Vernola), né nell'amministrazione comunale. Su quest'ultimo fronte si ha dunque un'evoluzione rispetto alle ostilità all'ampliamento del parco già manife-

state sia dalla Dc, ora egemone della giunta pentapartita, sia (col fatti, se non a parole) dall'ultima coalizione di sinistra.

Intendiamo, Gullotti e Signorello non hanno dichiarato venuta l'ora di procedere con i lavori. Ma entrambi hanno molto elogiato lo studio Benevolo, che a questo mira, riconoscendone giusta l'impostazione-chiave: quella di affrontare il problema alla scala urbanistica, come cardine di una necessaria trasformazione di tutta la città.

Gullotti ha parlato poco, Signorello di più (richiamando tra l'altro, più volte, l'estrema delicatezza dell'intervento, la sua difficoltà, la grandezza degli effetti che può indurre). Il senso inequivocabile dei loro discorsi è stato però quello di un invito a continuare gli studi nella direzione presa. Il che è quanto sta già avvenendo, dato che la Soprintendenza ha incaricato il gruppo Benevolo di una seconda fase di approfondimento, per tradurre il progetto in un piano esecutivo: con i conti economici, le priorità, i processi attuativi.

Dei contenuti dello studio ora pubblicato, il Corriere ha già dato conto circa un anno fa, quando ne furono definiti gli aspetti principali. Che si fondano sul riconoscimento della convergenza tra questione archeologica e questione urbanistica.

Da una parte — ragiona Benevolo — c'è infatti da sistemare convenientemente la memoria del centro monumentale della capitale del mondo antico, fortunatamente risparmiata dallo sviluppo postimperiale di Roma. Come procedere, era stato visto bene dallo Stato unitario già alla fine dell'800, quando fu vincolato tutto il grande cuneo (250 ettari) dal Campidoglio fino alle mura. Questa politica è stata continuata in seguito con l'esproprio delle aree (sempre, si badi, a spese dello Stato e non del Comune), da allora quasi interamente pubbliche, e con la progressiva rimessa in luce del Foro e del Palatino. Gli stessi sventramenti del tempo fascista possono essere interpretati come un ulteriore avanzamento del progetto, nella logica di un parco at-

traversato da grandi viali. Viali che oggi sono diventati inaccettabili non solo culturalmente, ma perché, con l'aumento della città di tre volte, e delle automobili di cento volte, hanno mutato la loro funzione originaria in quella, incompatibile con i monumenti, di asse principale per la penetrazione nel centro.

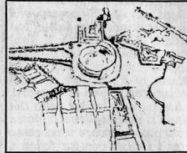
Dall'altra parte va invece risolta l'incongruenza di un organismo urbano che, crescendo da 200 mila a 3 milioni di abitanti, ha mantenuto un impianto incongruamente radiocentrico, tanto che il collegamento principale tra enormi settori della periferia continua a passare per il Colosseo e piazza Venezia. Questa è la prima causa della perenne congestione di Roma, che si aggraverà con la costruzione del nuovo sistema direzionale orientale, se il suo peso si scaricherà sulle stesse infrastrutture esauste. Eliminare la penetrazione al centro da Sud, realizzando scorrimenti tangenziali, sarebbe dunque vitale anche se il patrimonio archeologico non esistesse.

Parco

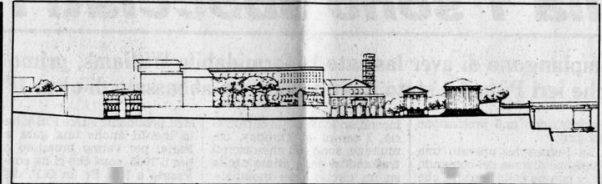
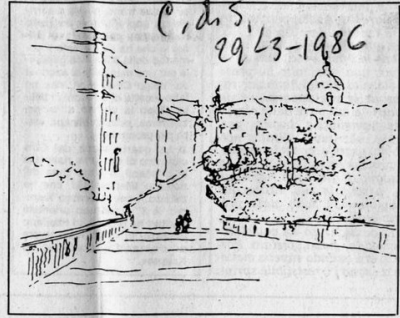
Ma per risolvere i due aspetti della questione, chiudere il tratto di via dei Fori imperiali dall'innesto di via Cavour a piazza Venezia — come era all'inizio nei voti della Soprintendenza — non sembra sufficiente agli autori dello studio. La cui proposta comporta non solo l'eliminazione di via dei Fori intera, ma l'annessione al parco di tutto il comprensorio compreso tra piazza Venezia, Bocca della Verità, Circo Massimo, Terme di Caracalla, Celio e Colle Oppio.

La discussione, da ieri, è di nuovo aperta. Poiché non certo si tratta di fare tutto subito (un'opera simile richiede vent'anni) i primi passi operativi potrebbero anche non essere lontani. Un loro contesto naturale sarebbe per esempio il piano, in formazione, per Roma capitale. Ma c'è una scadenza anche più prossima: l'esaurimento, verso la metà di quest'anno, dei fondi della legge speciale dell'81 per il patrimonio archeologico romano.

Francesco Perego



Alcune soluzioni architettoniche per le aree di bordo del parco archeologico, dovute soprattutto a Vittorio Gregotti. In alto a sinistra la ricostruzione del catino verde del Colosseo e della collina Velia; a destra il ripristino della sagoma di piazza Aracoe (vista dallo scalone del Campidoglio); sotto la sezione trasversale della sistemazione di piazza Bocca della Verità, con il ritrovamento delle quote antiche



Strategiche le tangenziali già previste e un breve tunnel

Le soluzioni per il traffico

Un tunnel lungo cento metri e alcuni tratti di strada già previsti dai piani comunali: secondo le analisi del traffico romano che il trasportista Guglielmo Zambrini ha curato nel gruppo Benevolo, queste poche opere, sia pure impegnative, basterebbero a rendere possibile l'ampliamento del parco archeologico, con il miglioramento della fluidità della circolazione in tutto il quadrante sud della città.

Un salto qualitativo ancora più sensibile si affida invece, su una prospettiva più lunga, alla realizzazione di una linea metropolitana di 5,5 chilometri, tracciata tra le stazioni Flaminia e Ostiense, che oltre a servire l'intero centro storico moltiplicherebbe il potenziale urbano delle ferrovie locali per Viterbo e per Ostia, oggi sottoutilizzate.

Il parco archeologico allargato manterrebbe soltanto una viabilità minore, di emergenza, chiusa al traffico ordinario ma al servizio di un autobus-treno navetta. Questo collegerebbe l'ingresso alla parte monumentale a pagamento (più o meno coincidente con quella attuale del Foro-Palatino) con l'innesto di via Cristoforo Colombo, dove andrebbe allestito un parcheggio per la concentrazione dei pullman turistici; opera che Benevolo raccomanda di realizzare subito e comunque, per liberare il centro dalle corriere in sosta, che continuano ad aumentare.

Il tunnel andrebbe scavato sotto il dosso della attuale via degli Annibaldi, per con-

sentire la saldatura del Colle Oppio al Colosseo, garantendo il collegamento tra via Labicana, via Cavour e via Nazionale.

I tratti stradali da costruire sono invece quelli che ancora mancano su tre fondamentali percorsi tangenziali: 1) viale Pilsudski, viale Regina Margherita, Porta Maggiore, Feronia, via Cilicia, viale Marco Polo; 2) via Olimpica, Tangenziale Est, Feronia, via Cilicia, via Cristoforo Colombo, Circonvallazione Ostiense; 3) via Olimpica, viale Janio, via della Serenissima, via Giustiniana.

Lo studio conviene che alcune delle opere mancate pongono seri problemi di progettazione e di finanziamento, ma osserva che miglioramenti possono derivare anche da interventi graduali. Un primo risultato è del resto già disponibile dopo l'apertura del viadotto sull'Appia antica, che ha reso praticabile un percorso S. Giovanni-viale Marco Polo non passante per l'area centrale.

La metropolitana è naturalmente, tra tutte, l'opera più costosa, ma la sua costruzione è data dallo studio come opportuna anche per trarre benefici maggiori dalle linee esistenti, che così connesse acquisterebbero dignità di rete. Il tracciato proposto (che ricale in qualche modo quello del tunnel dei sette colli di cui si parlò tempo addietro) prevede cinque stazioni intermedie: Augusto Imperatore, Pantheon, Argentina, Fori, Circo Massimo.