

Il centro di Roma e i desideri di un archeologo

Una strada da abolire?

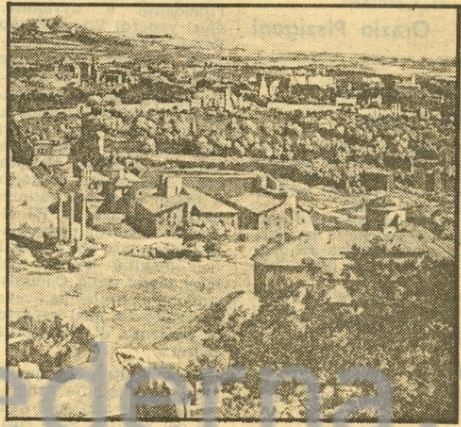
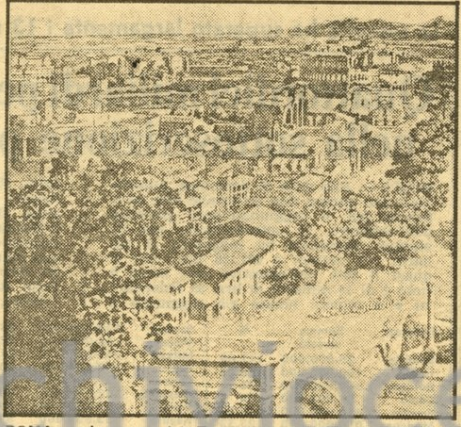
Quando il 28 ottobre 1932 Mussolini inaugurò la Via dell'Impero (oggi Via dei Fori Imperiali), prima per corse a cavallo con i vari gerarchi del regime l'intero tracciato, poi passò in rivista una sfilata di mutilati accorsi d'ogni parte d'Italia al grande evento. Non so quanti allora videro in questa folla di mutilati una grottesca allusione alla mutilazione violenta e irrimediabile che il tessuto urbano di Roma aveva subito in una delle sue parti più vitali; certo oggi questo accostamento amaro viene spontaneo e naturale.

Si torna a parlare da più parti di che fare di questa autostrada cittadina, che ormai fa parte dell'immagine di Roma, che molti certo fra le nuove generazioni penseranno sia sempre esistita, se non da che mondo è mondo da che Roma è Roma. Tra le ultime voci e proposte (in attesa di conoscere il piano allo studio da parte del Comune di Roma) c'è quella (sacrosanta) di creare un'isola pedonale intorno al Colosseo, e c'è quell'altra (sacrosanta) di chiudere al traffico definitivamente il tratto di strada che corre ai piedi del Campidoglio.

Il terremoto ha reso più attuale un problema già attualissimo: non tutti i mali vengono per nuocere. Ma quali prospettive si aprono per la Via dei Fori Imperiali nell'ambito di questi interventi parziali di regolamentazione del traffico nelle sue immediate adiacenze? Penso che ci si possa e ci si debba muovere in una sola prospettiva: quella della sua abolizione. Quella fetta centrale del centro storico va ridisegnata.

La Via dell'Impero non nasce nel 1932. Fin da quando era stata tracciata Via Cavour alla fine del secolo scorso si era posto il problema di un allacciamento di questa arteria, che conduceva alla nuova stazione ferroviaria, con la zona del centro gravitante intorno a Piazza Venezia. Due vie strettissime, Via Alessandrina e via Cremona, raccordevano Piazza Venezia con la fine «a coda di pesce» dell'umbertina via Cavour.

La discussione su quella ristrutturazione urbanistica



ROMA — La zona dei Fori, vista dal Campidoglio, in due stampe del primo Ottocento

durò anni e decenni: non ci stiano ad insistere. Nel Piano Regolatore del 1931 la Via dell'Impero quale noi oggi la conosciamo non era ancora prevista: c'erano anzi «progetti e controprogetti»... «quando il Governatore Principe Boncompagni, presi gli ordini del Duce, pensò che il partito migliore fosse quello di tracciare una strada rettilinea tra Piazza Venezia e il Colosseo». Quell'«idea geniale» (come la definiva Antonio Muñoz, che fu tra gli intellettuali uno dei massimi responsabili degli sventramenti di Roma durante il ventennio) comportò la distruzione di un dedalo di strade e di una intera collina. Anche il vecchio Corrado Ricci, senatore del Regno e gran fascista si era opposto allo squarcio che, voluto (come si diceva) «dalla precisa volontà del Duce», fu attuato senza mezzi termini perché la nuova strada doveva con la sua

prospettiva «lanciare il suo asse al balcone di Palazzo Venezia» ecc. ecc. Non rivanghiamo allora più a lungo il passato: il balcone di Palazzo Venezia è chiuso, i gerarchi non sfilano più a cavallo. La funzione ideologica e politica della via non esiste per fortuna più. E allora che cosa ne rimane? Il disastro urbanistico e suo corollario, la funzione nefasta che quella autostrada produce per il traffico di Roma, convogliando ogni giorno da e per il centro migliaia e migliaia di automezzi. Si osserva: già, ma le macchine devono pur passare. Si risponde: se un pazzo avesse sventrato Roma da Ponte Vittorio a Piazza Colonna spaccando in due Piazza Navona dovremmo accettare il fatto compiuto in nome del diritto di accesso delle macchine? La verità è che il problema dell'accesso del traffico stradale verso il centro di Roma da sud-est, cioè dal Colosseo, è

stato creato dalla costruzione di Via dell'Impero dei Fori Imperiali, e non viceversa. Lo stesso si potrebbe osservare, analogamente, per la via del Teatro di Marcello dall'altra parte di Piazza Venezia. Abolire Via dei Fori Imperiali. Come. 1) Si potrebbe chiudere e basta. Per favore, no. Da anni sopportiamo la «chiusura» in gabbia del Colosseo con transenne che mal si sopportano già per il 2 giugno, figuriamoci per qualche anno. Niente transenne: segno di precarietà e di mancanza di idee. 2) Si potrebbe ricostruire la Roma che c'era. Impossibile; manca la documentazione. Quando Mussolini diceva di aver dato ordine di raccogliere in un album (sic!) le fotografie dei quartieri distrutti a futura memoria, mentiva. Certo sarebbero in molti gli ultracinquantenni che potrebbero dare un loro personale con-

tributo: qui era così, lì era in quel modo, a casa ho una vecchia foto nel cassetto... Ottima documentazione per una mostra e per una «riappropriazione» della fetta di città distrutta, ma niente di più. 3) Si potrebbe lanciare un grande concorso per edificare l'autostrada. Non mancherebbero certamente i progetti e molti sarebbero anche assai suggestivi. Ma chi ha avuto occasione di vedere a Parigi il quartiere delle Halles prima e dopo la cura convessa con me che è meglio lasciare da parte questa ipotesi. 4) Si potrebbe fare un «grande giardino»: il verde, si sa, a Roma manca sempre. Ma alla costruzione di un giardino finto là dove in tutta la storia di Roma un giardino non c'è mai stato, preferisco la riapertura e il recupero di quel che resta del rinascimentale giardino Rivaldi, tagliato brutalmen-

te dalla Via dell'Impero, lasciato appollaiato e invaso dalle erbe e steso alla gente. 5) Si potrebbe, anzi fare lo scavo archeologico di tutta la zona e naturalmente in una sola l'intero complesso del Lo scavo della via dovrebbe di rimettere in luce che nella fretta dei del 1931/32 fu appena e subito ricoperto (per cento della superficie sotto una soia di cemento e di ricomporre così a l'unità urbanistica del ma classica, visto che la della Roma rinascimentale e moderna è stata mediabilmente squarciata dal Vittoriano e dall' dell'Impero. Allargare Parco archeologico di ro Romano al Foro questo fino agli scavi leonici della Colonna na significherebbe espone fino a Piazza Venezia complesso di cui tanto parlo che, senza soluzione continuità, dovrebbe gersi per molti chilometri no a comprendere il Parco della via Appia. Giò sento le obiezioni abolizione di via dei Imperiali significa la sura dell'accesso al da sud-est; se poi che mo anche l'accesso dal grafe (e non sarebbe cattiva idea!) l'ingresso sud sarebbe precluso mente. Ma chi già o sud vuole andare al per il centro non ci certamente e continuare ad usare i lungoteverali al centro deve andarsene di più i mezzi propri, proprio come da consiglio di fare. Abolire Via dei Fori Imperiali senza alcun (questo è il bello!) per attività produttive e culturali di Roma. E' il sen che è difficile a farsi, si facciano troppi pianificati e precari e visori, che mettono vorosi cerotti a square, chiedono cure drastiche che drastici furono i che infersero quelle. E si tenga presente un cola banale verità. Non fatto a meno di Via depero per quasi 2700 an può ricominciare a far Dan...