

14-10-1979

CORRIERE ROMANO

ITALO INSOLERA INTERVIENE SULLA QUESTIONE DEI MONUMENTI DA SALVARE

L'assetto di piazza Venezia è tutto sbagliato Se scoppia la colpa non è delle strade chiuse

La circolazione è rimasta come nel 1932, quando fu aperta via dei Fori Imperiali - Perché non tornare ai filobus? - Sì alla «grande rotatoria» e alla progressiva attuazione del parco archeologico

«La proposta di allontanare il traffico per proteggere e valorizzare i monumenti archeologici del centro di Roma non è utopia. Utopia, semmai, è lasciare le cose come stanno. Perché non si tratta di contrastare, ma di assecondare le tendenze della città: le funzioni e i modi di utilizzazione del centro sono oggi molto cambiati rispetto a dieci-quindici anni fa, la domanda di cultura da parte della gente è moltiplicata, i musei scoppiano di romani e non solo di stranieri. E' ora di prendersene atto e di agire di conseguenza». Italo Insolera, l'autore di *Roma moderna* e di quel progetto per il concorso sul nuovo edificio della Camera dei deputati dove si proponeva di demolire piazza Augusto Imperatore, getta il peso della sua autorità culturale a favore dell'ipotesi del parco archeologico rilanciata di recente dal soprintendente Adriano La Regina (ma già sostenuta a suo tempo da Italia Nostra, da Leonardo Benevolo, da Vittoria Calzolari, dallo stesso Argan).

E lo fa proponendo una chiave nuova per affrontare il problema: la limitazione del traffico non come violenza ai bisogni della città, ma come ripensamento dell'assetto viario alla luce delle nuove tendenze. «Sbaglia — dice — chi ancora mette davanti a tutto le ragioni degli automobilisti, quasi che alle elezioni votassero solo loro e non le decine di migliaia di persone che si spostano in autobus. E perde tempo chi si preoccupa degli effetti della chiusura di via della Consolazione sulla congestione di piazza Venezia».

Se piazza Venezia scoppia, secondo Insolera, è semplicemente perché l'assetto della circolazione in piazza Venezia è sbagliato, assolutamente inadeguato alle necessità. «Dal 1932, quando con la costruzione di via dei Fori Imperiali si diede alla piazza l'assetto attuale, le cose sono rimaste immutate, mentre tutto il resto è completamente cambiato. Tanto è vero che il traffico all'imbocco di via del Corso — caso unico a Roma e forse in Italia — continua ad essere regolato, a mano, da un vigile».



Il Foro romano in un'immagine del 1879. E' evidenterissimo il tracciato della via Sacra

Per risolvere il guaio, sostiene in sostanza Insolera, c'è solo una cosa da fare: cambiare il sistema di circolazione sulla piazza stessa. «Per esempio abolendo la rotatoria, pedonalizzando il settore sotto palazzo Venezia, lasciando agli autobus corsie proprie, installando un congruo sistema di semafori: comunque smettendo di dichiarare la situazione intoccabile ogni volta che si parla di restituire all'area archeologica un assetto decente».

La conversazione, nello studio che l'architetto occupa da tempo sopra via Portico d'Ottavia, corre parallela su due ordini di argomenti. Da una parte le ragioni che rendono urgente la scelta di decongestionare il centro, dall'altra gli interventi concreti per avviare il parco archeologico. «Il disinteresse dei romani per tutto ciò che è bene culturale

fa parte di un luogo comune superato, da mettere in soffitta. Per capirlo basta andare in un qualunque giorno di apertura ai fori, o a Palazzo delle Esposizioni, o al più sofisticato dei concerti di musica classica, o a qualunque appuntamento venga in mente all'assessore Nicolini. Poi ci sono i turisti, che a loro volta stanno cambiando: il forestiero che viaggia da solo e si aggira per capire qualcosa di più di quanto gli proponga il tour organizzato è oggi molto più frequente che in passato. Tutta questa gente ha esigenze profondamente diverse da quelle di chi usa le zone storiche solo per attraversarle, o per andarci a lavorare, comprare o fare affari. In primo luogo perché si spostano prevalentemente a piedi, o sui mezzi pubblici. Lo prova l'aspetto stesso delle strade del

centro, che scoppiano di persone. La pedonalizzazione è quindi la prima condizione per valorizzare i beni culturali, tenendo conto che questi, allo stato delle cose, vanno intesi come una risorsa anche economica non indifferente: investire per valorizzarli, previo calcolo costi-benefici, dovrebbe interessare anche chi è sordo ai valori culturali in senso classico».

Del resto Insolera nota — ma lo diceva giorni fa anche Vittoria Calzolari, l'assessore al Centro storico — che l'assetto funzionale della vecchia Roma sta rapidamente modificandosi. Da via del Corso e dintorni stanno scomparendo i negozi extralusso e si vendono invece blue jeans e prodotti popolari: per niente sono normalmente affollati di ragazzi non certo dei quartieri alti. Alcuni grandi uffici si sono

trasferiti, qualche banca è già entrata nell'ordine di idee di mettere altrove i propri reparti operativi centrali. La stessa Rinascente di largo Chigi potrebbe andarsene da un momento all'altro.

Che questo preluda a un degrado dei rioni è improbabile, poiché a garantire la qualità resteranno comunque le istituzioni parlamentari, i giornali, i partiti, e soprattutto il gran numero di istituzioni e sedi culturali. «Mentre evidentemente esistono le condizioni — nota Insolera — per avviare una programmazione coraggiosa della decongestione».

Per difendere gli edifici storici e migliorare la vita di chi va a piedi o sui mezzi pubblici la sua ricetta è: filobus. «Ne vendiamo in mezzo mondo — dice — non si capisce perché qui ci si ostini con i motori diesel. I filobus sono più economici, non hanno quasi vibrazioni, non producono fumi di scarico».

Quanto alle zone archeologiche, propone un'escalation in quattro stadi:

1 confermare la chiusura di via della Consolazione e smantellarla riportando in luce la via sacra;

2 realizzare la prevista parziale chiusura di piazza del Colosseo, ma scartando il progetto dell'assessorato al Traffico e attuando invece la «grande rotatoria» suggerita dalla Calzolari, profittandone per risistemare piazza Venezia;

3 avviare il recupero di quanto è stato sventrato da via dei Fori Imperiali, cominciando con l'eliminare l'inutile via Alessandrina e adiacenti giardinetti (si recupererebbe così l'intero foro di Augusto, restituendo leggibilità anche alla basilica Ulpia, ai mercati di Traiano e alla stessa colonna traiana);

4 una volta saldata via Ciliata con viale Marco Polo (tangenziale a scorrimento veloce) tentare il completamento del parco archeologico cancellando via dei Fori Imperiali e unendo tutta l'area della Roma antica dal Campidoglio all'Appia antica.

F. P.