

DOMANI LA DECISIONE SUL TRAFFICO INTORNO AL COLOSSEO

## E' un controsenso potenziare strade che in futuro dovranno essere chiuse

**Le opere previste potrebbero rivelarsi inutili prima di essere ultimate - Occorre un «piano strategico» sull'assetto della zona archeologica**

Per prendere una decisione ragionevole sui lavori stradali intorno al Colosseo — di cui discuterà domani in sede di giunta — l'amministrazione comunale dovrebbe avere un piano a lunga scadenza sull'assetto definitivo della zona archeologica fra porta San Sebastiano e piazza Venezia. L'idea enunciata dal sindaco Petroselli — unificazione e liberazione dal traffico — va infatti al più presto tradotta in un elaborato tecnico: un «piano strategico», da cui ricavare volta per volta i programmi di intervento, secondo le opportunità contingenti e i mezzi disponibili.

A questo fine, conviene distinguere le strade attuali in tre categorie:

**1** Quelle collegate inseparabilmente al funzionamento dei quartieri circostanti, da considerare inamovibili finché non esisteranno programmi di ristrutturazione dei quartieri stessi: il lungotevere, via della Greca, via del Circo Massimo, viale Aventino, via Claudia, via della Navicella, via Druso, via Labicana, via Nicola Salvi, via Cavour, via IV Novembre.

**2** Quelle che, pur portando oggi importanti flussi di traffico, sono indipendenti dalle zone edificate, e quindi potrebbero essere chiuse senza modificare queste ultime, ma con una redistribuzione complessiva del traffico dei mezzi pubblici e privati: via del Teatro di Marcello, via dei Fori Imperiali, via di San Gregorio, via delle Terme di Caracalla.

**3** Quelle che non hanno un traffico importante, né procurano accessi carrabili a edifici o a altre strade: via della Consolazione, via dei Cerchi.

Fra quelle del terzo gruppo, via della Consolazione è già chiusa e in corso di smantellamento. Via dei Cerchi potrebbe ugualmente essere chiusa a breve termine, togliendo la separazione fra il Palatino e il Circo Massimo.

Quelle del secondo gruppo



Il Colosseo con il terrapieno che, secondo il progetto, dovrebbe essere allargato

potrebbero essere eliminate a medio termine, calcolando le modifiche disciplinari — non edilizie — che ne conseguirebbero nel resto della rete cittadina. Invece quelle del primo gruppo sono da considerarsi per ora non modificabili.

Nel dintorni del Colosseo, hanno questa caratteristica solo via Claudia, piazza del Colosseo, via Labicana e via Nicola Salvi. Le altre, cioè via San Gregorio, via Vibenna, la strada a mezza costa a nord dell'Anfiteatro, e via dei Fori Imperiali, devono considerarsi collegamenti precari, da eliminare gradualmente entro un certo tempo. Sarebbe dunque sbagliato spendere soldi per incrementare la loro capacità, peggiorando ancora il loro impatto col Colosseo e col paesaggio circostante.

Queste considerazioni bastano a mettere in evidenza l'assurdità del progetto dell'assessore De Felice, del resto avvertito da altri assessori competenti e dalla parte migliore

della cultura architettonica romana. Oltretutto l'entità della spesa (600 milioni) e dei tempi previsti (otto mesi di esecuzione, che diventerebbero un anno e mezzo con gli appalti, gli imprevisti, eccetera) entrano direttamente in contraddizione col progetto più ampio, che entro quel periodo potrebbe essere concretato e avviato.

Per allontanare tempestivamente il traffico tra il Colosseo, l'Arco di Costantino e il tempio di Venere e Roma — che compromette la stabilità dei monumenti e impedisce di visitarli tranquillamente — la via giusta è quella di stralciare dal progetto complessivo un gruppo di interventi adatti. Per esempio la via San Gregorio potrebbe essere chiusa prima della via dei Fori Imperiali. E' l'unica fra le grandi arterie mussoliniane che non ha nessun accesso carrabile sul suo percorso, mentre taglia due grandi aree compatte e importantissime come

il Palatino e il Celio. Perché non interromperla subito e declassarla a posteggio per i visitatori delle zone archeologiche (lasciando eventualmente aperta via Vibenna per i soli mezzi pubblici) in attesa di smantellare l'attuale sede rettilinea e di ripristinare l'antico tracciato coerente col paesaggio?

La strada a mezza costa a nord del Colosseo dovrebbe invece restare (senza modifiche) come collegamento provvisorio con via dei Fori Imperiali, finché questa continuerà a funzionare. Poi il traffico da via Labicana e dal Celio sarebbe definitivamente incanalato nella salita di via Salvi, e l'attuale strada più bassa potrebbe essere fusa con la scarpata verde, creando a monte dell'Anfiteatro una zona pedonale consistente, servita dalla fermata della metropolitana.

Leonardo Benevolo