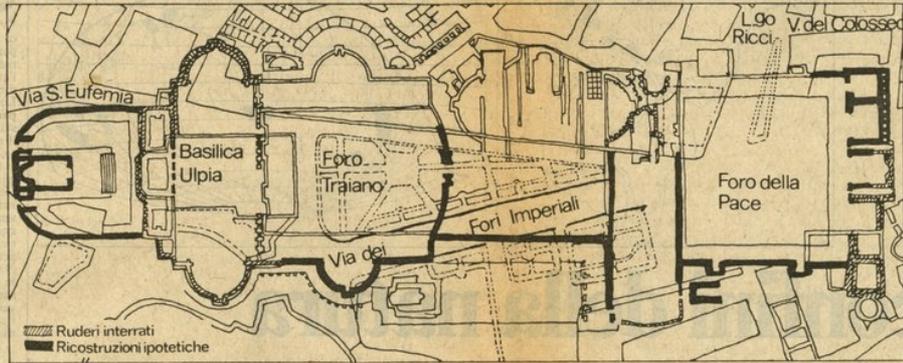


Cronaca di Roma

GLI UFFICI DI CRONACA SONO APERTI AL PUBBLICO DALLE 11 ALLE 13 E DALLE 16 ALLE 1 DEL MATTINO - TELEFONO 4720

19-11-1980

Chiudere o no via dei Fori?
Secondo gli esperti vale senz'altro la pena smantellare l'asfalto, fatte salve soluzioni adeguate per il traffico



La piantina, ripresa dalla Guida di Roma del Touring Club Italiano, indica, seppur con qualche approssimazione, le costruzioni di età romana che costituivano originariamente il grandioso complesso dei Fori. Dall'eventuale smantellamento di un tratto di via dei Fori Imperiali difficile dire cosa si recupererebbe della basilica Ulpia, del resto del Foro di Traiano e del Foro della Pace o di Vespasiano.

«Là sotto sono nascoste meraviglie»



I lavori di smantellamento in una foto d'epoca

di PIERO BOTTAI

L'intenzione vagheggiata dal sindaco Petroselli di chiudere al traffico il tratto di via dei Fori Imperiali che va da Largo Corrado Ricci a piazza Venezia, ha fatto sorgere immediatamente un interrogativo: cosa c'è sotto l'ampio stradone monumentale voluto dal regime fascista? Più particolarmente, i ruderi sepolti sotto la nuova arteria (che forse dopo l'eliminazione dell'agglomerato caotico di costruzioni medioevali ivi esistenti), sono tali da giustificare il gigantesco sventramento della "Via" che unisce piazza Venezia al Colosseo con conseguente nuovo assetto per la circolazione?

Sotto questa strada — dicono alla Sovrintendenza archeologica — c'è ancora sepolta parte della zona monumentale più rappresentativa di Roma; specialmente dalla parte dei giardini leggermente sopraelevati che stanno in prossimità della Colonna di Traiano sono interrate e coperte varie costruzioni (fondamenti in calcestruzzo appartenenti al Foro Traiano, poi i vasti vani ancora vuoti della grande biblioteca fatta costruire verso il II secolo dall'imperatore vincitore dei Daci, infine vari grandi frammenti marmorei appartenenti al Foro di Nerva e di Cesare, che ora — dopo la scansie di via dei Fori Imperiali — si trovano completamente ed artificialmente separati dal complesso originario. Non bisogna dimenticare, inoltre, che sotto la suddetta via passano dei collegamenti...

Per pochi ruderi vale la pena di eliminare quest'arteria?

«Per i ruderi presi in se stessi, cioè avulsi dal contesto storico-monumentale, forse no — dice l'architetto Martines dell'ufficio tecnico della Sovrintendenza — ma se si pensa che con la creazione di questa strada si è diviso in due quello che duemila anni fa era un tutto unico, allora la risposta è certamente affermativa. D'altronde non si tratterebbe proprio di uno sventramento o di un'eliminazione totale, bensì si potrebbe riprendere in considerazione un progetto dell'architetto francese Le Corbusier, il quale — già una quarantina d'anni addietro — propose la creazione di un viadotto su piloni che permettesse sia la visione (seppur parziale) dei Fori, sia lo scorrimento del notevole traffico della zona. In ogni caso — ha aggiunto Martines — di là delle esigenze estetiche-archeologiche, varrebbe la pena di ripristinare la continuità dei Fori se non altro per acquisire nuovi spazi fruibili per il verde e per iniziative culturali collocate laddove oggi vi sono centinaia di tonnellate di terra e strutture moderne quasi scalinate e pancine poggianti sopra i ruderi».

Cento milioni del Comune per cominciare i lavori

I lavori in via del Foro Romano cominceranno subito. Lo ha deciso ieri la giunta comunale stanziando cent milioni. Si comincerà col disseccamento del manto stradale del tratto di via del Foro Romano compreso tra via del Tulliano e piazza della Consolazione.

Questo primo intervento consentirà alla Sovrintendenza ai monumenti di cominciare

dove oggi vi sono centinaia di tonnellate di terra e strutture moderne quasi scalinate e pancine poggianti sopra i ruderi».

Dello stesso parere il professor Cairoli Fulvio Giuliani dell'Istituto di topografia antica dell'Università, che collabora con la Sovrintendenza archeologica sta effettuando i rilievi della Roma monumentale. «Dal punto di vista archeologico l'eliminazione del tratto terminale di via dei Fori Imperiali è validissima: là sotto (strada, aiuole) abbiamo il più grande complesso archeologico del mondo che, anche se sezionato in mille pezzi, deve essere messo in luce e conosciuto. Senza contare che, con questa moderna copertura, ci è ancora del tutto ignoto il complesso sistema di comunicazioni fra i vari Fori ed i collegamenti fra l'antico quartiere popolare della Subura e la zona di massima espansione dell'attività civile dell'epoca».

«Per i ruderi presi in se stessi, cioè avulsi dal contesto storico-monumentale, forse no — dice l'architetto Martines dell'ufficio tecnico della Sovrintendenza — ma se si pensa che con la creazione di questa strada si è diviso in due quello che duemila anni fa era un tutto unico, allora la risposta è certamente affermativa. D'altronde non si tratterebbe proprio di uno sventramento o di un'eliminazione totale, bensì si potrebbe riprendere in considerazione un progetto dell'architetto francese Le Corbusier, il quale — già una quarantina d'anni addietro — propose la creazione di un viadotto su piloni che permettesse sia la visione (seppur parziale) dei Fori, sia lo scorrimento del notevole traffico della zona. In ogni caso — ha aggiunto Martines — di là delle esigenze estetiche-archeologiche, varrebbe la pena di ripristinare la continuità dei Fori se non altro per acquisire nuovi spazi fruibili per il verde e per iniziative culturali collocate laddove oggi vi sono centinaia di tonnellate di terra e strutture moderne quasi scalinate e pancine poggianti sopra i ruderi».

gli scavi necessari per riportare alla luce i basamenti dei templi romani oggi coperti. Si tratta di un'opera di estrema importanza: saranno, infatti, ricongiunte le due parti del Foro Romano (Arco di Settimio Severo e Tempio di Saturno da un lato e Tempio della Concordia dall'altro), ed i due tronconi della via Sacra, ricostituendo così l'integrità di tutta l'area archeologica.

Dibattito

Severi (Psi): «Bella idea ma Petroselli ci deve dire come attuarla»



In Campidoglio, l'intenzione manifestata dal sindaco Petroselli di chiudere via dei Fori Imperiali e ricostruire l'unità della zona archeologica, ha destato consensi e perplessità. È l'inizio di un dibattito che — è facile prevedere — vedrà parecchi interventi. Per Luigi Severi, capogruppo del Psi nell'aula di Giulio Cesare, è già intervenuto, con una dichiarazione in cui, come si vede, ha posto alcuni interrogativi allo stesso Sindaco.

Ecco quanto scrive Severi.

«Sulle forse precipitose dichiarazioni del sindaco Petroselli riguardanti la ventata chiusura al traffico della via dei Fori Imperiali, ripristinando dov'è il manto asfaltato le antiche vestigia romane, è utile precisare:

— L'idea di Petroselli ha un indubbio fascino; si deve considerare però che la strada dei Fori è attualmente arteria importantissima e vitale per il traffico del centro storico, legata com'è ad altre strade e piazze importanti, come piazza Venezia, via Cavour, il Campidoglio, via Quattro Novembre, corso Vittorio.

Bene, dunque, per quanto riguarda l'idea del Sindaco di indubie ambizioni culturali, purché sia chiaro che si tratta di un vecchio progetto che ogni tanto si riaffaccia all'opinione pubblica e per la sua difficile fattibilità ricade puntualmente, da decenni, nel dimenticatoio.

L'indicazione del Sindaco Può essere un fatto di novità e acquisita ben altra concretezza e segno positivo se ci dice come si può arrivare ad un simile risultato. Risultato che, a prima vista, comporta l'esigenza di rimuovere la «direzionalità» nella misura massima possibile nel centro di Roma. Faccio esplicito riferimento a i ministeri, enti, banche ecc. Tanto più in quanto la metropolitana, come rete di collegamento non attraversa il centro storico.

Poniamo dunque l'interrogativo: come rimuovere questo grossissimo problema? E, se non si risolve, come può essere, senza danno, realizzata l'idea del Sindaco?

Queste questioni debbono essere poste, con realismo, all'inizio di un dibattito di prevedibile risonanza com'è quello sollevato.

«Fori da ogni pur affascinante utopia, il Sindaco fa queste affermazioni avendo esaminato la questione con l'assessore all'Urbanistica? Con quello del Traffico? Con l'assessore al Centro storico? Esiste qualche progetto tecnico che non conosciamo, fino ad oggi tenuto in riserbo? Dove si è discusso, a livello amministrativo, di questa affascinante idea non priva di interrogativi? Per non essere fraintesi, intendo subito dire che non pongo questioni di metodo, sulla scelta politica, quanto mi preoccupa che l'idea giusta, non rimanga soltanto un'idea».

Come socialisti avanziamo delle richieste su una questione di tanto respiro e significato; si riferisca subito nelle commissioni competenti, in Giunta e in Consiglio su eventuali progetti, chiedendo questioni aperte da tempo qual è in primo luogo la direzionalità strettamente connessa con l'eventuale recupero di un'area archeologica nella zona indicata».

Lo sventramento
Così scriveva Bottai:
«Un prodigio della tecnica costruttiva»

Il raschiamento del quartiere medioevale e rinascimentale che sorgeva sulla sinistra del monumento a Vittorio Emanuele e la posa del grande manto d'asfalto che spaccava i Fori romani, fu attuata durante il fascismo sotto l'egida del Ministero della cultura. Il titolare, Giuseppe Bottai, più tardi, nel libro «Politica fascista delle arti», 1940, Signorelli editore, così illustrava e magnificava l'operato degli sventratori.

«Della Via dell'Impero sarebbe quasi superfluo parlare, tanto è nota questa magnifica opera, che è riuscita al tempo stesso un'arteria di grandissima importanza per la viabilità e una passeggiata mirabile, che permette allo sguardo d'abbracciare, in una visione d'insieme, il più grande complesso di monumenti di Roma Imperiale. Basti ricordare il prodigio, che tale opera rappresentò dal punto di vista della tecnica costruttiva: infatti, nel termine ristretto di soli sette mesi, si sono demoliti ben 500 vani d'abitazione, si sono scavati e asportati 300.000 metri cubi di terreno, di cui la metà parte, circa, costituita da roccia e da vecchi calcstruzzi romani; infine, nello stesso periodo di tempo, vennero costruiti 12.000 metri cubi di muri di sostegno e venne fatta la pavimentazione permanente con sottofondo in calcestruzzo per l'intera rete stradale».

Altra opera di minor rilievo, ma pure perfettamente riuscita, fu l'allargamento a venti metri della Via di San Marco, preliminare per la creazione d'una parallela a Via del Plebiscito e al primo tratto del Corso Vittorio Emanuele, che si va ora completando con l'ampiamiento di Via delle Botteghe Oscure. L'allargamento di Via di San Marco implicava il taglio del Palazzo dei Gesù e d'un altro fabbricato fronteggiante, di interesse artistico, con un lavoro minuzioso d'utilizzazione dei materiali di demolizione, si è ricostruita più indietro la facciata del Palazzo dei Gesù; e la ricostruzione è così perfetta, che non è possibile riconoscere il rifacimento dalla vecchia costruzione; anche sul fronte opposto la ricostruzione ha egregiamente ripreso le linee del fabbricato precedente».

L'assetto delle rampe attorno al Colosseo — fatto nello stesso torno di tempo — ha permesso di regolare la viabilità e ha soppresso lo sconio d'una sistemazione provvisoria con transenne in cemento armato, ridicolo contrasto con la maestà del monumento romano. La prosecuzione, infine, dell'isolamento del Campidoglio ha permesso di dare alle adiacenze del Teatro di Marcello un assetto del tutto degno, in cui grandeggiano, in subberba solitudine, i resti degli antichi monumenti.

Tutti questi lavori, e altri di minore importanza, furono inaugurati il 28 ottobre dell'anno X. Venero, allora e dopo, sempre più numerosi, Italiani e forestieri ad ammirare il rinnovamento di Roma. Fu tale l'afflusso che, come ebbe a dire il Duce, nel suo discorso alla seconda assemblea quinquennale del Regime, «la Nazione intera ha già recuperato almeno venti volte la somma spesa, poiché milioni di stranieri sono venuti e verranno per mirare questo prodigio, ideato, voluto, realizzato dal Regime Fascista».